



Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



CRTB

Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese

PAB 5



Programma di agglomerato del Bellinzonese

Quinta generazione

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



Bellinzona, 15 luglio 2024



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

Indice misure paesaggio e insediamenti

P 1.2	Parco fluviale Zona Saleggi.....	9
P 2	Attuazione a tappe Masterplan Moesa e Masterplan Riviera	11
P 2.1	Valorizzazione naturalistica e paesaggistica del riale Traversagna.....	13
P 4.1	Strategia per il verde urbano e la mitigazione delle isole di calore	15
P 4.2	Sviluppo isole di biodiversità	17
P 4.3	Mitigazione dei cambiamenti climatici.....	19
P 5	Valorizzazione dei vigneti di collina	21
P 6.1	Terrazza di Galbisio a parziale copertura dell'A2	23
P 6.2	Valorizzazione spazio fluviale nord - collinette	25
P 7	Parco del Piano di Magadino Attuazione progetti.....	27
IN 2.1	Sviluppo centripeto di qualità.....	31
IN 4.1	Riconversione quartiere industriale delle Ferriere, Giubiasco	33
IN 4.2	Nuovo quartiere Officine.....	36
IN 5.1	Sistemazione urbanistica e riqualifica lungo l'asse Via Lugano – Via C. Olgiati.....	39
IN 7.1	Riqualifica urbanistica Piazza Indipendenza	42
IN 8.1.1	Quartiere misto e multifunzionale Stadio	44
IN 8.2	Ospedale Regionale del Sopraceneri – La Saleggina	46
IN 10.3.1	Comparto Capeleta – Piazza comunale Camorino.....	49
IN 10.6	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: nucleo alto di Lumino.....	51
IN 10.7	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: scuola dell'infanzia Sant'Antonino	53
IN 10.8	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: Piazza Mesolcina.....	55
IN 10.9	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: piazzetta San Giulio.....	57
IN 12	Polo di sviluppo zona industriale Castione	59
IN 13	Riordino zona per attività lavorative Cadenazzo	62

Indice misure trasporto pubblico

TP 2.3	Bellinzona: 3° binario e nuova fermata ferroviaria piazza Indipendenza	67
TP 7	Sviluppo di un sistema “S-Bahn” d'agglomerato.....	68
TP 8	Velocizzazione TP.....	69
TP 8.1	Corsia preferenziale su Via San Gottardo	70
TP 8.2	Priorizzazione TP ai nodi Via Monte Ceneri - Via al Ticino e Via al Ticino - Via Industrie	71
TP 8.3	Corsia preferenziale TP Via Lepori.....	72
TP 9	Riorganizzazione Linea 1 e 8	73
TP 9.1	Nuova fermata per la linea 1 nel nucleo di Arbedo.....	74
TP 9.2.1	Nuova fermata per la 8 nel nucleo di Arbedo – X1	75
TP 9.2.2	Nuova fermata per la 8 nel nucleo di Arbedo – X2	76
TP 9.2.3	Nuova fermata per la 8 nel nucleo di Arbedo – X3	77
TP 9.2.4	Nuova fermata per la 8 nel nucleo di Arbedo – X4	78
TP 10	Riqualifica fermate TP	79
TP 10.1	Piazza Indipendenza – riqualifica fermate	80
TP 10.2	Arbedo Molinazzo – riqualifica fermata TP	81
TP 11	Riorganizzazione rete TP urbana, Piazza Indipendenza percorso linee 3 e 5.....	82
TP 11.1.1	Nuova fermata TP: Carasso	83
TP 11.1.2	Nuova fermata TP: Ex Birreria.....	84
TP 11.1.3	Nuova fermata TP: Sasso Corbaro.....	85
TP 11.2	Adattamenti stradali per la linea 5 di collina	86
TP 11.3	Punto di attestamento linea 5.....	87
TP11.4	Nuova fermata TP: comparto IRB/Liceo	88
TP 12	Riorganizzazione rete TP urbana/regionale S.Antonino-Cadenazzo.....	89
TP 12.1	Nuovo collegamento viario	90
TP 12.2	Nuova fermata TP via Lischèe	91
TP 12.3	Nuova fermata TP OBI	92
TP 13	Riorganizzazione rete TP urbana/regionale nodo Castione	93
TP 14	Elettrificazione TP su gomma (bus elettrici e stazioni di ricarica).....	95

Indice misure gestione del traffico GT e riqualifica / sicurezza dello spazio stradale RSS

GT 1	Programmazione nodi semaforici e modifiche viarie tra Giubiasco e Bellinzona.....	99
GT 2	Elaborazione di un regolamento per i posteggi privati.....	101
GT 3	Completare / approfondire lo studio per il calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici.....	103
GT 4	Adattamento sottopassi di Camorino in Via Ala Munda e in Via Mondari.....	105
RSS 1	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Viale G. Motta	106
RSS 2	Interventi di moderazione e messa in sicurezza dei percorsi pedonali: Lumino, Via Bellinzona – Via	
RSS 3	Mesolcina	108
	Riorganizzazione e messa in sicurezza incrocio Via Gorelle – Via Essagra (S.Antonino).....	110
RSS 4	Riqualifica dei percorsi e delle fermate del TP a S.Antonino.....	112
RSS 5	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Lugano– Viale Olgiati.....	114
RSS 6	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Bellinzona – Via Zorzi (strada cantonale)	116
RSS 7	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Viale 1814 (Bellinzona)	118
RSS 8	Riqualifica multimodale dell'asse urbano della strada cantonale a Cadenazzo, S. Antonino e Gudo	120

Indice misure mobilità lenta

ML A	Completamento e messa in sicurezza dei percorsi	125
ML 5.1	Collegamento tra la rotonda in Via S.Bernardino a Castione e Viale Moesa ad Arbedo	126
ML 8.1	Percorso tra via Golena a Giubiasco e la passerella da/per Monte Carasso a Bellinzona	127
ML 8.2	Percorso tra la passerella da/per Monte Carasso e la passerella ex Torretta a Bellinzona.....	128
ML 8.4	Percorso tra Viale Motta e Via Greina a Bellinzona.....	129
ML 9.3	Percorso tra il ponte di Via Lepori a Carasso e Via Campagna a Galbisio.....	130
ML 9.7	Percorso tra il ponte per Claro e Preonzo	131
ML 10.1	Nuovi marciapiedi ciclopedonali sul ponte di Via G. Lepori a Bellinzona.....	132
ML 10.2	Nuovi marciapiedi ciclopedonali sul ponte sul Ticino tra Claro e Preonzo.....	133
ML 11.1	Passerella ciclopedonale del Dragonato a Bellinzona.....	134
ML 11.3	Percorso pedonale dalla stazione FFS di S.Antonino verso il Parco del Piano di Magadino.....	135
ML 11.4	Collegamento di Gudo al percoso 31 Vallemaggia-Bellinzona presso il ponte di Gudo	136
ML 12	Percorso ciclabile alla foce della Moesa.....	137
ML 13.3	Pista ciclopedonale lungo la strada cantonale tra la Stazione FFS e via al Piano a Cadenazzo.....	138
ML 14	Ottimizzazione percorso ciclabile R311 a Cadenazzo.....	139
ML 15	Costruzione di un marciapiede pedonale lungo Via Galbisio.....	140
ML 16.1	Stazionamento (parcheggi coperti) per biciclette.....	141
ML B	Completamento e messa in sicurezza dei percorsi - B.....	142
ML 5.2	Passerella ciclo-pedonale sul fiume Moesa tra Arbedo paese e Castione	143
ML 8.3	Percorso tra la passerella ex Torretta e Viale Motta a Bellinzona	144
ML 9.1	Percorso dalla passerella Torretta fino al campo di calcio di Carasso.....	145
ML 9.2	Percorso tra il campo di calcio di Carasso e il ponte di Via Lepori (Vicolo Prati Sara)	146
ML 9.4	Passerella sul riale di Gorduno.....	147
ML 9.5	Percorso tra Gorduno e Gnosca.....	148
ML 9.6	Percorso tra Gnosca e il ponte per Claro	149
ML 16.2	Stazionamento (parcheggi coperti) per biciclette.....	150
ML 11.2	Nuova passerella di collegamento tra le zone residenziali e lavorative di Cadenazzo, stazione FFS	151
ML 13.1	Messa in sicurezza dell'attraversamento di Via al Ticino tra Via alle Gerre e Via Moderna a Giubiasco	153
ML 13.2	Nuova passerella sopra via alle Gerre e sopra l'A2 a Giubiasco (Via alle Gerre-Strada Bosco d'Albor).....	154
ML 17	Elaborazione di un piano d'intervento a favore della mobilità pedonale coerente e strutturato in tutti i Comuni dell'agglomerato	155
ML 18	Misure di promozione della mobilità ciclabile.....	156

SCHEDE MISURE PER IL PAESAGGIO (P)

Misure paesaggio

	misura PAB 3 ripresa nel PAB 5
	nuova misura PAB 5

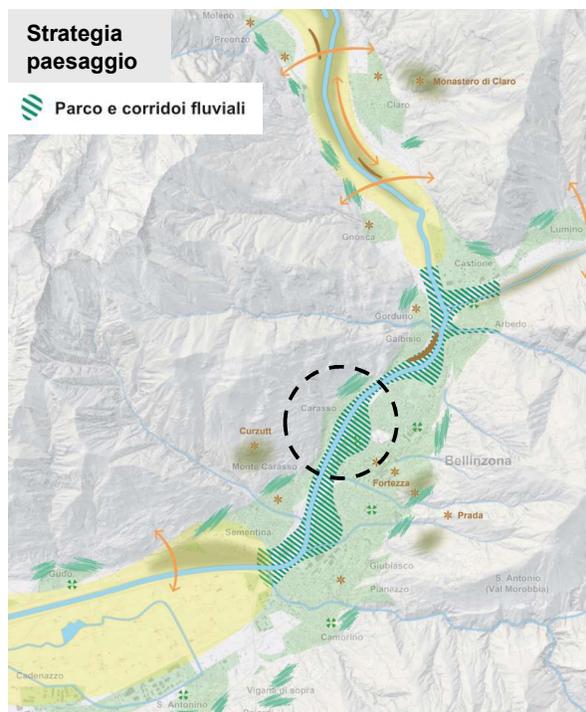
Nr. Misura PAB5	Codice ARE	Priorità PAB5	Pacchetto di misure	Titolo PAB5	Ente responsabile	Altri enti coinvolti
P 1.2	5002.3.061	A	Valorizzazione spazi fluviali	Parco fluviale Zona Saleggi	Città di Bellinzona	Consorzio Correzione Fiume Ticino (CCFT) Confederazione (UFAM), Cantone (UCA),
P2	5002.3.064	Compito permanente	Valorizzazione spazi fluviali	Attuazione a tappe Masterplan Moesa e Masterplan Riviera	Comuni di Arbedo-Castione e Bellinzona e Consorzi correzione e	Confederazione (UFAM), Cantone (UCA), Consorzi
P.2.1		A	Valorizzazione spazi fluviali	Valorizzazione naturalistica e paesaggistica del riale Traversagna	Comune di Arbedo-Castione	Confederazione (UFAM), Cantone (UCA), Consorzio Ticino Moesa (COATM)
P 4.1		Compito permanente	Verde urbano / Mitigazione isole di calore	Strategia per il verde urbano e la mitigazione delle isole di calore	Comuni dell'agglomerato	
P 4.2		Compito permanente	Verde urbano	Sviluppo isole di biodiversità	Comuni dell'agglomerato	
P 4.3		Compito permanente	Verde urbano / Mitigazione isole di calore	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Comuni, Regione Energia	
P5		A	Paesaggio multifunzionale	Valorizzazione dei vigneti di collina	Città di Bellinzona	Federviti Bellinzona e Mesolcina
P.6.1		A	Inserimento paesaggistico	Terrazza di Galbisio a parziale copertura dell'A2	Città di Bellinzona	Cantone, USTRA
P.6.2		A	Inserimento paesaggistico / Valorizzazione spazi	Valorizzazione spazio fluviale nord - collinette	Città di Bellinzona	
P7		Compito permanente	Paesaggio multifunzionale	Parco del Piano di Magadino Attuazione progetti	Fondazione PPdM	Cantone, Comuni, UFAM



Parco fluviale Zona Saleggi

Codice ARE:
5002.3.061
Codice PA:
P 1.2

Pacchetto di misure	Valorizzazione degli spazi fluviali
Correlazione con altre misure	ML 8.1, ML 8.2, In 8.2
Rapporto con PA precedente	Misura B del PAB3: P 1.4
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	Consorzio Correzione Fiume Ticino (CCFT) Confederazione (UFAM), Cantone (UCA),
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031 (realizzazione)



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura rappresenta la terza tappa del grande progetto di sistemazione e rinaturazione del fiume Ticino a Bellinzona, che ha il triplice scopo di garantire una maggiore sicurezza idraulica, valorizzare il corridoio fluviale dal punto di vista ecologico e garantire la fruibilità a scopo di svago. È previsto l'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 attraverso la strutturazione e la valorizzazione degli spazi marginali al corso d'acqua (fascia ripuale e zone direttamente limitrofe) quali ambienti naturali di interconnessione. L'intervento coinvolge anche la foce della Morobbia (misura P3 5002.3.065 in priorità B nel PAB3).

L'accento di questo comparto sarà quello di consentire una migliore fruibilità del fiume da parte della popolazione creando un luogo di svago completamente immerso nella natura. La fruibilità sarà garantita su entrambe le rive.

Le misure ML 8.1 e 8.2 (percorso ciclopedonale sponda sinistra del fiume Ticino) miglioreranno l'accessibilità al comparto. L'area pubblica del nuovo ospedale (In 8.2) beneficerà del nuovo assetto del fiume Ticino con il parco fluviale.

Costi: circa 40 Mio. CHF (Confederazione, Cantone, Città di Bellinzona) finanziati nell'ambito della politica di protezione contro le piene e rivitalizzazione dei corsi d'acqua.

Sviluppo dalla generazione precedente:

Tale misura è strettamente legata ai primi interventi in zona Torretta a Bellinzona (misura A PAB3 P 1.3 5002.3.062) che hanno visto la creazione di tre accessi al fiume, e alla rivitalizzazione del Ticino nel comparto Boschetti (misura A PAB3 P 1.1 5002.3.060). La misura è pure correlata con la misura B PAB3 P3 5002.3.065 (valorizzazione dello spazio fluviale della Morobbia e del riale Val Grande), che prevedeva la definizione dello spazio riservato alle acque, nel frattempo avvenuta per entrambi i riali.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Creazione di ambienti naturali e di svago di alta qualità e diversificata in aria planiziale nelle immediate vicinanze degli abitati, migliorandone l'accessibilità e la fruizione, soddisfacendo il crescente bisogno di svago e sfruttando il potenziale di valorizzazione naturalistico e paesaggistico dei corsi d'acqua. La misura concretizza l'indirizzo strategico inteso a rendere attrattivi e accessibili i comparti fluviali per lo svago e valorizzarli dal punto di vista ecologico.

FASI DI ATTUAZIONE

- Elaborazione progetto definitivo: concluso nel 2017
- Domanda di costruzione: 2020-2027
- Realizzazione dal: 2030

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: L'intervento prevede la sostituzione e la valorizzazione di ambienti di tipo golenale e prativo, di discreto pregio ambientale, con nuovi ambienti acquatici e ripariali con elevato valore ambientale. Il bilancio ecologico del progetto è positivo.

Conflitti con la legislazione ambientale: Non vi sono conflitti con la legislazione ambientale. Il progetto è sottoposto ad esame di impatto ambientale (cifra 30.2 OEIA), il cui rapporto (RIA) ha analizzato adeguatamente i temi rilevanti, legati principalmente alla fase di cantiere e al monitoraggio post interventi (neofite), proponendo adeguate misure mitigative.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetto definitivo Sistemazione idraulica e rivitalizzazione integrale – Zona Saleggi (Consorzio Fenice, luglio 2017, Committente: CCFT).

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura (dato acquisito) nella scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e conforme alle schede P4 Componenti naturali, P6 Acqua. R9 Svago di prossimità.

Necessità di modifica del PD

Nessuna



Attuazione a tappe Masterplan Moesa e Masterplan Riviera

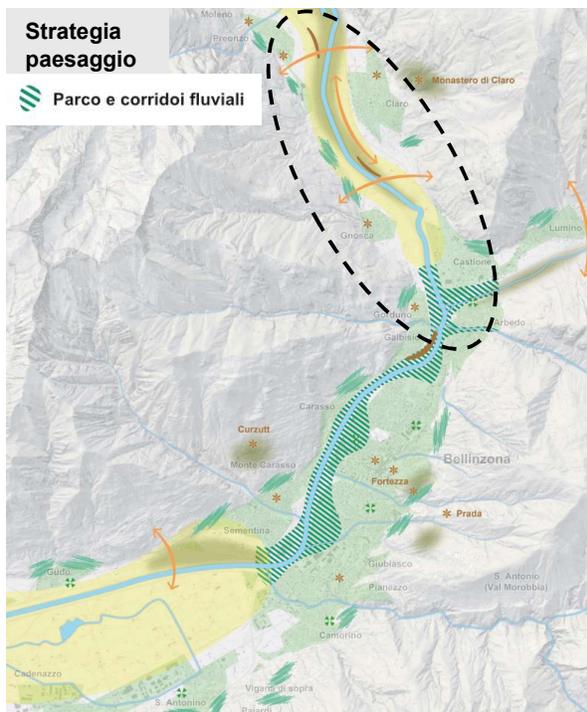
Codice ARE:

5002.3.064

Codice PA:

P 2

Pacchetto di misure	Valorizzazione degli spazi fluviali
Correlazione con altre misure	P 6.2, diverse misure ML
Rapporto con PA precedente	Misura B del PAB3: P2
Ente responsabile	Comuni di Arbedo-Castione e Bellinzona e Consorzi correzione e arginature dei corsi d'acqua
Altri Enti coinvolti	Confederazione (UFAM), Cantone (UCA), Consorzi
Priorità	Compito permanente
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 progettazione 2028 – 2031 progettazione e realizzazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il Masterplan Riviera rappresenta un catalogo di misure relative alla riqualifica dei corsi d'acqua, condivise in un processo partecipativo con tutti i portatori d'interesse e per le quali è stato cercato un consenso preliminare con lo scopo di promuovere il risanamento dei corsi d'acqua. Il Masterplan tratta a livello tematico la riqualifica dei corsi d'acqua come pure misure che non sono direttamente collegate alla riqualifica dei corsi d'acqua, ma che presentano possibili sinergie o che devono essere coordinate tra loro per assicurare un utilizzo razionale del territorio (p. es. colline fonoassorbenti, passerelle, vie d'acqua, ecc.) o evitare di comprometterne altre. Spetta ai Comuni e ai Consorzi promuovere i singoli progetti.

Il Masterplan Moesa del Comune di Arbedo-Castione analizza gli assi fluviali del Ticino e della Moesa e gli spazi verdi adiacenti ad essi sul territorio comunale in ottica di una loro valorizzazione e sviluppo come aree di svago di prossimità. Il Masterplan identifica cinque comparti di intervento.

La misura PAB consiste nel promuovere i progetti dei masterplan, proseguendo nella progettazione di singoli interventi.

Sviluppo dalla generazione precedente:

Misura in priorità B presentata nel PAB3.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Messa in sicurezza idraulica dei corsi d'acqua, creazione di ambienti naturali e di svago di alta qualità e diversificata in aria planiziale nelle immediate vicinanze degli abitati, migliorandone l'accessibilità e la fruizione, soddisfacendo il crescente bisogno di svago e sfruttando il potenziale di valorizzazione naturalistico e paesaggistico dei corsi d'acqua. La misura concretizza l'indirizzo strategico inteso a rendere attrattivi e accessibili i comparti fluviali per lo svago e valorizzarli dal punto di vista ecologico.

FASI DI ATTUAZIONE

2025 – 2027 Progettazione progressiva di interventi sulla base dei Masterplan Riviera e Moesa.

2028 – 2031 Progettazione e realizzazione progressiva di interventi sulla base dei Masterplan Riviera e Moesa.

2032 – 2035 Realizzazione di interventi sulla base dei Masterplan Riviera e Moesa.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Dipartimento del territorio (2021): Masterplan operativo per la riqualifica dei corsi d'acqua in Riviera
- Comune di Arbedo-Castione (2021). Masterplan Parco Moesa

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE**Conformità con il PD**

Misura conforme alle schede P4 Componenti naturali, P9 Acqua, R9 Svago di prossimità

Necessità di modifica del PD

In fase di approfondimento



Valorizzazione naturalistica e paesaggistica del riale Traversagna

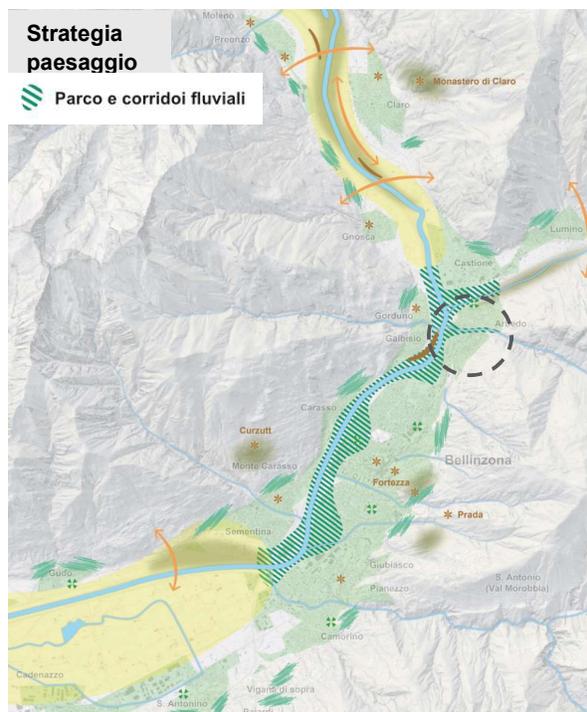
Codice ARE:

-

Codice PA:

P 2.1

Pacchetto di misure	Valorizzazione degli spazi fluviali
Correlazione con altre misure	ML 12, ML 5.1, ML 5.2
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5
Ente responsabile	Comune di Arbedo-Castione
Altri Enti coinvolti	Confederazione (UFAM), Cantone (UCA), Consorzio Ticino Moesa (COATM)
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031 Realizzazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il Riale Traversagna attraversa l'abitato di Arbedo da est verso ovest. Il riale è artificiale nella parte inferiore nei pressi della confluenza con il Ticino, è seminaturale sulla maggior parte della tratta nella zona abitata mentre nella parte alta del paese è naturale.

Attualmente l'accesso pedonale all'alveo è molto limitato e circoscritto ad alcuni punti, prevalentemente nella parte superiore. Allo stesso modo non vi è un collegamento pedonale diretto tra la zona dell'abitato e la zona di confluenza con il fiume Ticino. Di fatto la linea ferroviaria e la strada cantonale costituiscono un limite invalicabile che devia il collegamento pedonale al di fuori dell'abitato. Le connessioni con il contesto urbano circostante sono poco sviluppate.

Il progetto di valorizzazione naturalistica e paesaggistica del riale Traversagna ad Arbedo-Castione persegue i seguenti obiettivi:

- Valorizzare l'aspetto naturalistico e paesaggistico dell'asse fluviale nel contesto edificato;
- Favorire il collegamento ecologico per la fauna ittica;
- Ottimizzare la gestione della vegetazione all'interno dell'alveo;
- Migliorare le condizioni di accessibilità all'alveo;

- Migliorare il collegamento pedonale longitudinale fra la foce del fiume Ticino e il comparto abitativo;
- Valorizzare e incrementare le aree pubbliche a ridosso del Traversagna;
- Valorizzare il contesto forestale e golenale del Traversagna.

Costi: 5.1 Mio. CHF(Pmax) (Confederazione, Cantone, Comune nell'ambito della politica di rivitalizzazione dei corsi d'acqua)

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Messa in sicurezza idraulica dei corsi d'acqua, creazione di ambienti naturali e di svago di alta qualità e diversificata nelle immediate vicinanze degli abitati, migliorandone l'accessibilità e la fruizione, soddisfacendo il crescente bisogno di svago e sfruttando il potenziale di valorizzazione naturalistico e paesaggistico dei corsi d'acqua. La misura concretizza l'indirizzo strategico inteso a rendere attrattivi e accessibili i comparti fluviali per lo svago e valorizzarli dal punto di vista ecologico e quello inteso a riqualificare gli spazi pubblici.

FASI DI ATTUAZIONE

Progetto di massima del 2022.

Elaborazione progetto definitivo: 2025

Realizzazione: dal 2028

La competenza per la progettazione definitiva è del Comune.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Comune di Arbedo-Castione: Progetto integrale di valorizzazione naturalistica e paesaggistica del riale Traversagna. Progetto di massima, marzo 2021

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme alle schede P4 Componenti naturali, P6 Acqua

Necessità di modifica del PD

In fase di approfondimento



Strategia per il verde urbano e la mitigazione delle isole di calore

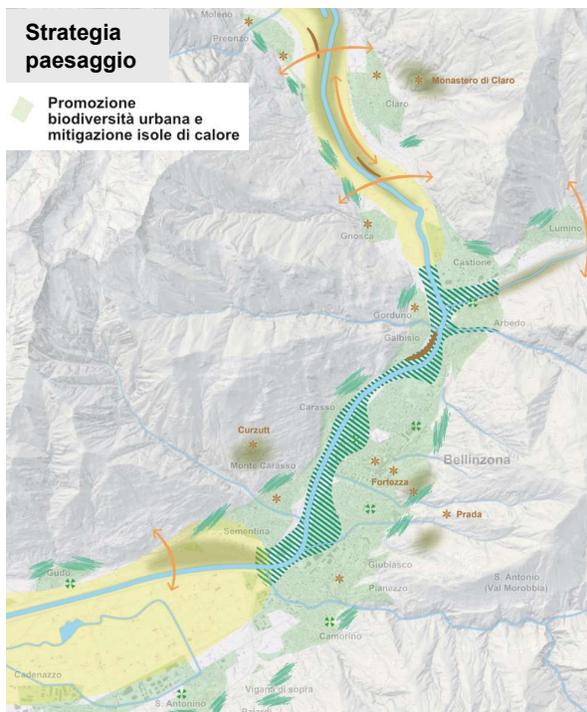
Codice ARE:

-

Codice PA:

P 4.1

Pacchetto di misure	Verde urbano / Mitigazione isole di calore
Correlazione con altre misure	P 4.2, P8, In 4.1, In 4.2
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5
Ente responsabile	Comuni dell'agglomerato
Altri Enti coinvolti	
Priorità	Compito permanente
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 elaborazione e attuazione 2028 – 2031 attuazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Tra gli effetti dei cambiamenti climatici con un impatto rilevante per salute degli abitanti degli agglomerati vanno affrontate con priorità le temperature elevate che sono spesso accompagnate da periodi siccitosi. Nel tipico ambiente costruito urbano la prevalenza di superfici minerali impermeabili (in particolare asfalto) e le facciate degli edifici portano alla formazione delle “isole di calore”.

In base ai bisogni specifici è possibile elaborare una strategia di mitigazione del fenomeno attraverso le modalità di intervento la cui efficacia è già stata sperimentata. In particolare riguardo alla gestione del verde urbano. Le strategie del verde urbano si incentrano sull'inverdimento, la permeabilizzazione dei suoli e la gestione delle acque superficiali, il comfort percepito nello spazio pubblico e dei luoghi di sosta, la fruizione degli spazi di prossimità (riva fiumi, parchi e spazi alberati), la scelta delle specie vegetali adatte e il coinvolgimento dei cittadini. La città di Bellinzona sta attualmente elaborando una propria strategia del verde urbano che potrà fungere da modello da estendere agli altri Comuni dell'agglomerato. La misura consiste nell'elaborazione della strategia, comprensiva di misure per attuarle e nella loro successiva attuazione.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura pone le premesse per la valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo, volta a promuovere il verde urbano e la biodiversità, ridurre l'impatto delle isole di calore con benefici a favore della vivibilità e appropriazione degli spazi pubblici.

FASI DI ATTUAZIONE

- Elaborazione strategia verde urbano e mitigazione isole di calore da parte dei Comuni
- Attuazione strategia con l'attuazione di interventi concreti
- Nei quartieri di trasformazione urbana (In 4.1, In 4.2) il verde urbano e la mitigazione delle isole di calore sono temi essenziali nella progettazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Città di Bellinzona: Strategia verde urbano (in elaborazione)

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme alle schede P1 Paesaggio e R10 Qualità degli insediamenti

Necessità di modifica del PD

Nessuna



Sviluppo isole di biodiversità

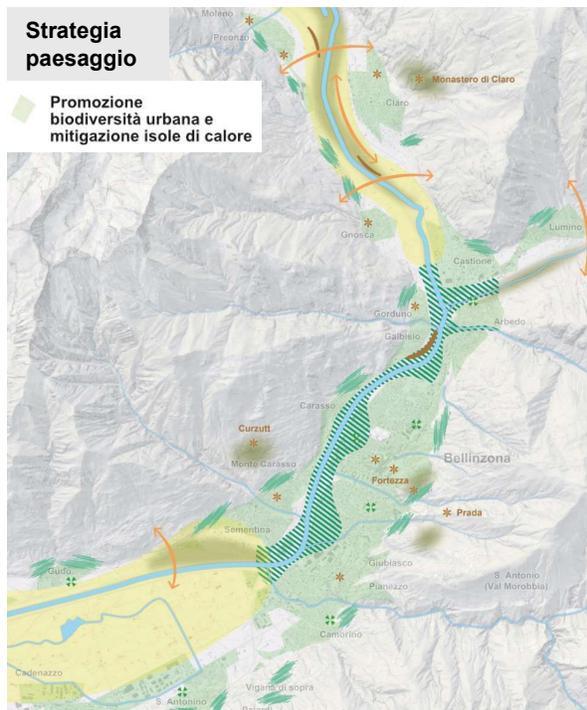
Codice ARE:

-

Codice PA:

P 4.2

Pacchetto di misure	Verde urbano
Correlazione con altre misure	P 4.1, In 10.9
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5
Ente responsabile	Comuni dell'agglomerato
Altri Enti coinvolti	
Priorità	Compito permanente
Orizzonte di realizzazione	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Le politiche di gestione del verde urbano, principalmente incentrate sullo spazio pubblico ma che possono riguardare anche le superficie non edificate private attraverso le normative pianificatorie o edilizie, sono una preziosa occasione per favorire la biodiversità in ambiente urbano. La riduzione delle specie vegetali e animali (in particolare: insetti, micro e avifauna) apportano un danno all'ecosistema nel suo insieme e riducono anche la capacità di resilienza dello spazio urbano. Un maggior equilibrio ecologico favorisce anche la qualità di vita degli abitanti e la gradevolezza degli spazi collettivi (pubblici o privati).

La misura consiste nello sviluppo di isole di biodiversità nel territorio insediato. Si tratta di recuperare spazi interstiziali che possono essere rinverditi, nel sostituire miratamente il verde esistente con specie più favorevoli alla biodiversità locale, nel differenziare la gestione in relazione alla sua intensità delle vaste aree verdi in cui si inseriscono importanti edifici e impianti pubblici e nell'inserire alberature e verde urbano a mitigazione delle isole di calore. Infine è utile sensibilizzare popolazione e aziende sull'importanza di un verde urbano di valore per la biodiversità locale e sulle proprie possibilità di intervento.

I comuni di Bellinzona (sulla base della strategia per il verde urbano), Cadenazzo, Sant'Antonino (entrambi i Comuni hanno elaborato un concetto "Green Point", per Sant'Antonino si veda anche la misura In 10.9) stanno già lavorando in questo senso. La misura va estesa a tutti i Comuni dell'agglomerato.

L'Ufficio natura e paesaggio (DT) ha elaborato l'"Aiuto all'esecuzione per l'allestimento di progetti per la promozione della biodiversità negli insediamenti" e può sostenere finanziariamente i Comuni in questo compito.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura valorizza gli spazi liberi nel comprensorio insediativo, promuovendo il verde urbano e la biodiversità, anche a beneficio della riduzione delle isole di calore.

FASI DI ATTUAZIONE

- Identificazione dei luoghi di intervento
- Riconversione delle aree in isole di biodiversità
- Sensibilizzazione della popolazione per quel che riguarda gli interventi nel verde privato

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Comune di Cadenazzo: Greenpoints, progetto di massima
- Comune di Sant'Antonino: Greenpoints, studio di fattibilità
- Città di Bellinzona, in elaborazione: Strategia per il verde urbano
- Città di Bellinzona, PAC Piano di azione comunale, Azione M 4.3 Isole felici
- Alleanza Biodiversità, Dipartimento del territorio: Clima e biodiversità in città: Sfide e piste di intervento in 10 schede pratiche.
- Ufficio della natura e del paesaggio, Dipartimento del territorio 2020: Aiuto all'esecuzione per l'allestimento di progetti per la promozione della biodiversità negli insediamenti.
- UFAM 2023: Biodiversità e qualità del paesaggio negli insediamenti. Modelli di disposizioni raccomandati a Cantoni e Comuni.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme alle schede P1 Paesaggio e R10 Qualità degli insediamenti

Necessità di modifica del PD



Mitigazione dei cambiamenti climatici

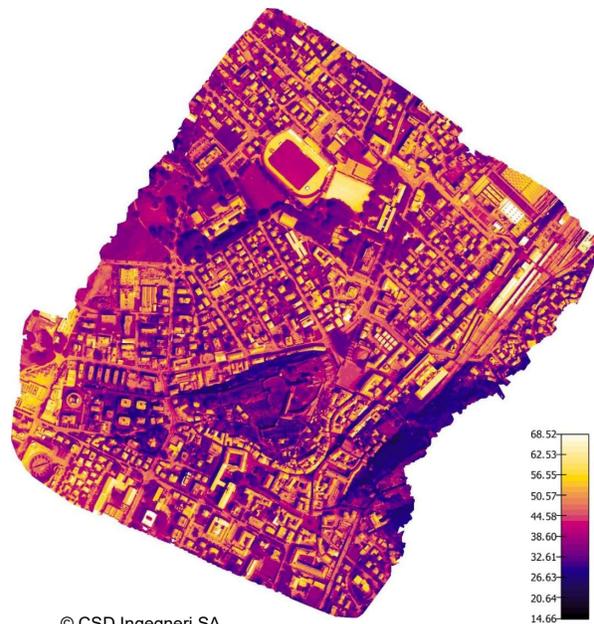
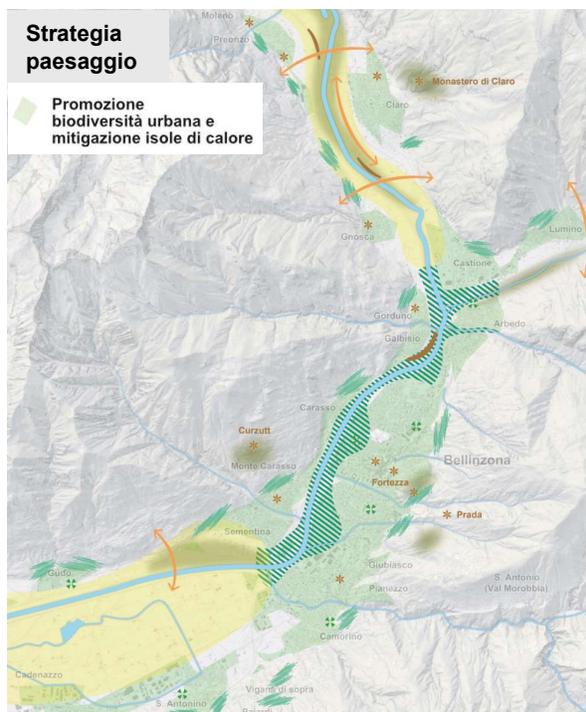
Codice ARE:

-

Codice PA:

P 4.3

Pacchetto di misure	Verde urbano / Mitigazione isole di calore
Correlazione con altre misure	P 4.1, P 4.2
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5
Ente responsabile	Comuni, Regione Energia
Altri Enti coinvolti	
Priorità	Compito permanente
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 elaborazione basi progettuali 2028 – 2031 modifiche normative e attuazione



© CSD Ingegneri SA

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Nell’ambito di un progetto della Regione Energia a cui partecipano i cinque comuni dell’agglomerato si prevede di sviluppare la diagnostica della vulnerabilità del territorio e mappatura delle aree sensibili al surriscaldamento urbano e ai fenomeni meteorologici estremi.

Per poter identificare i comparti e le modalità di intervento più efficaci è necessario elaborare il modello microclimatico e la mappatura delle aree sensibili in base al loro grado di vulnerabilità. Attraverso l’analisi dei diversi indicatori di vulnerabilità verrà elaborata una mappatura di sintesi che servirà quale strumento per affinare la progettazione di interventi di mitigazione dei fenomeni climatici estremi (per es. . Nuove infrastrutture verdi e rinaturalizzazione di aree impermeabili). La metodologia di analisi e le pratiche di intervento virtuose permettono di sensibilizzare e formare i potenziali portatori di interesse (enti pubblici, impresari costruttori, artigiani, ...), in particolare è prevista l’elaborazione di linee guida per i comuni per l’inserimento di norme nei piani regolatori volte ad incentivare le “nature-based solutions” (NBS)

La misura permette quindi di

- analizzare nel dettaglio il territorio dell’agglomerato dalla prospettiva della vulnerabilità climatica

- proporre misure di mitigazione efficaci
- sensibilizzare e formare i potenziali portatori di interesse.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura pone le premesse per la valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo, volta a ridurre l'impatto delle isole di calore con benefici a favore della vivibilità e appropriazione degli spazi pubblici.

FASI DI ATTUAZIONE

- 2024-2026: progetto della Regione Energia
- 2027-2028: modifica norme di piano regolatore nei Comuni
- Attuazione di progetti sul territorio quale compito permanente

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale:

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- AMB: Regione Energia del Bellinzonese – Progetto bando di finanziamento 2024-2025

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Necessità di modifica del PD



Valorizzazione dei vigneti di collina

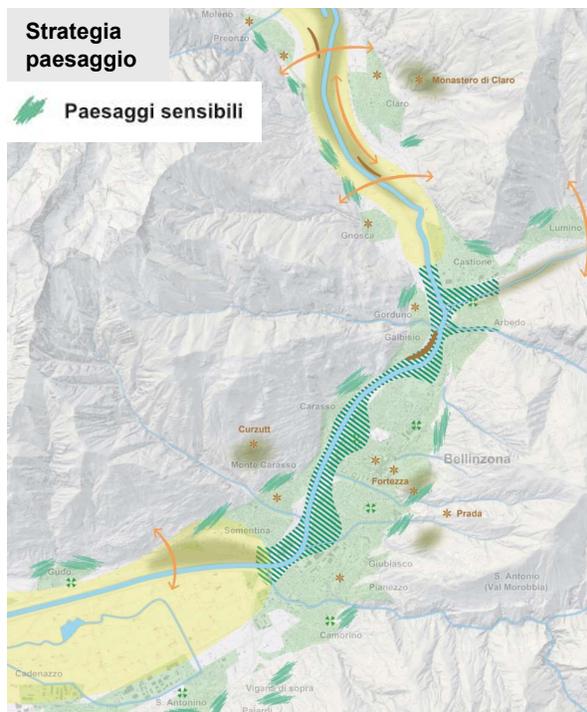
Codice ARE:

-

Codice PA:

P 5

Pacchetto di misure	Paesaggio multifunzionale
Correlazione con altre misure	In 2.1
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	Federviti Bellinzona e Mesolcina
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 allestimento di uno studio 2028 – 2031 attività in base alle risultanze dello studio



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La campagna vignata caratterizza in maniera particolare il paesaggio collinare dell'agglomerato del Bellinzonese. Esse sono un paesaggio tradizionale, dal valore storico – culturale, identitario oltre che enogastronomico. L'evoluzione delle superfici vignate dal 1989 al 2020 nell'agglomerato mostra una diminuzione totale del 50%. Questa diminuzione è avvenuta per il 22% fuori dalla zona edificabile e per il 78% nella zona edificabile (dati WSL). Oggi il 25% dei vigneti dell'agglomerato si trova in zona edificabile, libera da edificazione (rapporto PAB5). La scomparsa è proporzionale alle difficoltà di gestione, i vigneti più minacciati sono soprattutto quelli in zona collinare e di difficile gestione, cosiddetti eroici (WSL 2022). Non vi sono solo le difficoltà gestionali, ma il settore è confrontato con un non facile cambio generazionale e l'introduzione di nuove norme, accelera in molti casi l'abbandono dell'attività da parte degli attuali gestori.

La misura consiste nell'avviare uno studio sul tema con i seguenti obiettivi (da discutere e precisare):

- Approfondimento qualitativo su di una selezione di terreni vignati particolarmente pregiati dal profilo paesaggistico e minacciati dalla potenziale edificazione o dalle questioni gestionali (successione, difficoltà gestionali, ...).

- Approfondire l'idoneità di strumenti e norme della pianificazione del territorio a sostegno dei vigneti di collina
- Individuare i possibili sostegni finanziari per la gestione del paesaggio vignato collinare.
- Coinvolgere e sensibilizzare al tema la popolazione
- Selezionare dei comparti territoriali sui quali affinare una progettazione di intervento.
- In base ai risultati, sviluppare una strategia di concerto con tutti i portatori di interesse coinvolti.

Lo studio vuole essere complementare rispetto a un approfondimento sulle difficoltà gestionali – economiche del settore dal punto di vista aziendale e le possibili soluzioni.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura contribuisce a preservare le aree collinari dalla sovra edificazione e valorizzare i vigneti terrazzati con forte valenza identitaria del paesaggio.

FASI DI ATTUAZIONE

2025 - 2027

- Precisazione degli obiettivi e dell'approccio dello studio
- Creazione di una rete di portatori di interesse che assicurino un accompagnamento strategico del progetto
- Conduzione dello studio

2028 - 2031

- Attività, interventi e progetti in base ai risultati dello studio

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Wyler I., Krebs P., Conedera M. 2022: Analisi delle difficoltà gestionali e del valore ecologico-paesaggistico dei vigneti del Canton Ticino e del Moesano. Istituto federale di ricerca per la foresta, la neve e il paesaggio WSL, Cadenazzo, agosto 2022.
- Messaggio del CdS, 7921, febbraio 2021: Rapporto del CdS sulla mozione 16 settembre 2019 presentata da Aron Piezzi e cofirmatari "Proposta di istituire un fondo cantonale che incentivi la salvaguardia e la valorizzazione dei vigneti tradizionali".
- Comune di Bellinzona: PAC Piano di azione comunale, Azione P 5.2 Colline vignate.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme alle schede P1 Paesaggio

Necessità di modifica del PD



Terrazza di Galbisio a parziale copertura dell’A2

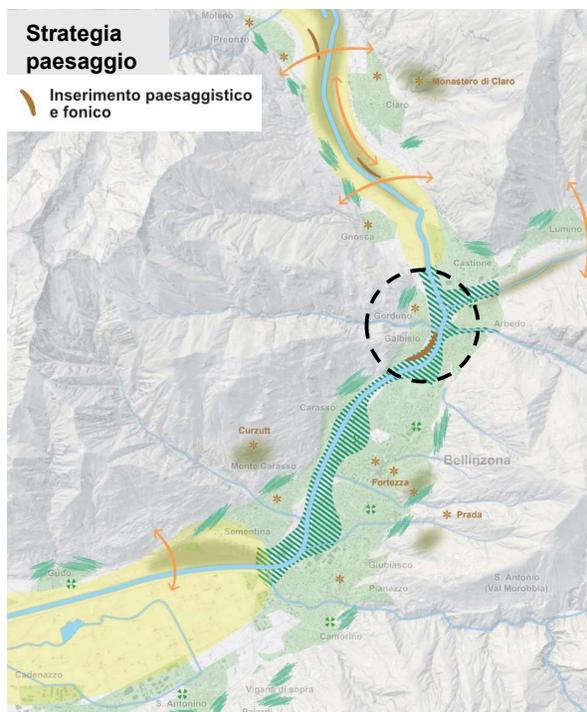
Codice ARE:

-

Codice PA:

P 6.1

Pacchetto di misure	Inserimento paesaggistico
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	USTRA
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 studio di fattibilità 2028 – 2031 successive fasi di progetto



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

A medio lungo termine si vuole creare una terrazza naturale davanti alla frazione di Galbisio a copertura parziale dell’autostrada A2. La copertura permette la riduzione dell’inquinamento acustico delle aree insediate e delle aree di svago, una ricucitura paesaggistica e la disponibilità di superfici da destinare a diversi usi.

La misura consiste in uno studio preliminare di fattibilità che illustri il concetto paesaggistico, la stima del materiale necessario, le sinergie con progetti per il riuso dei materiali, i conflitti con altre funzioni del comparto, una stima finanziaria, le procedure necessarie, gli attori istituzionali da coinvolgere con le relative tempistiche e i passi successivi.

Lo studio è promosso dalla città di Bellinzona.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura pone le premesse affinché a medio-lungo termine, vi sia la creazione di nuovi spazi liberi, la riduzione di immissioni foniche su zone ricreative di prossimità e la riduzione dell'effetto di cesura dell'autostrada.

FASI DI ATTUAZIONE

- 2025 – 2027: Studio di fattibilità
- 2028 – 2031: Successive fasi di progetto e approfondimenti in base dello studio di fattibilità

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Città di Bellinzona 2020 – PAC Piano di azione comunale (P6.1 Terrazza di Galbisio a parziale copertura dell'autostrada A2).

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme alla scheda P1 Paesaggio

Necessità di modifica del PD

Progetto da inserire come informazione preliminare nella scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese



Valorizzazione spazio fluviale nord - collinette

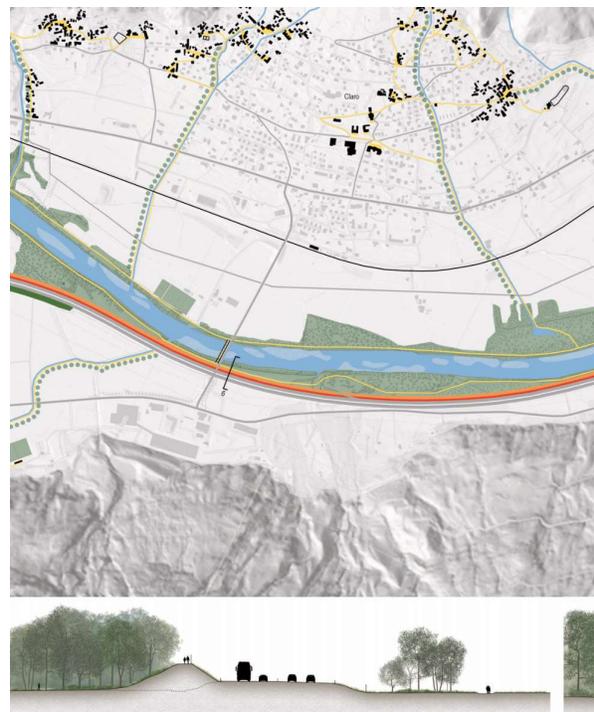
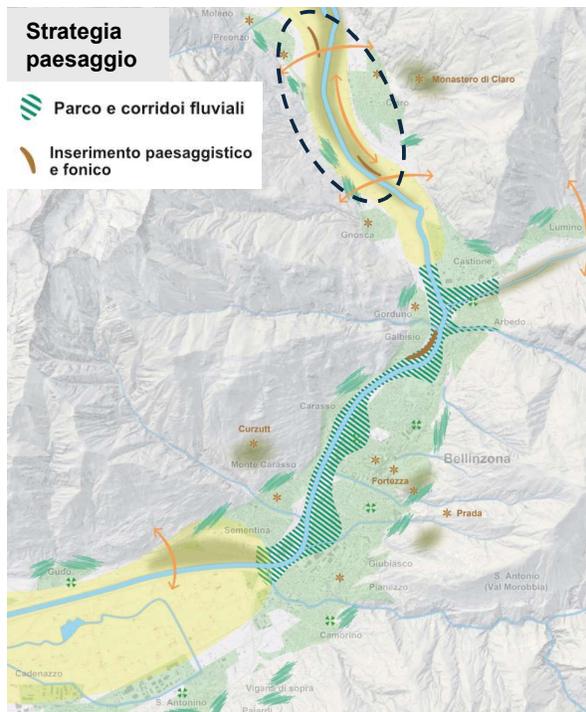
Codice ARE:

-

Codice PA:

P 6.2

Pacchetto di misure	Inserimento paesaggistico / Valorizzazione degli spazi fluviali
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 approfondimento studio di fattibilità 2028 – 2031 progetto di massima, modifiche pianificatorie



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Nell’ambito del riordino e della valorizzazione paesaggistica delle aree di svago della Bassa Riviera lungo il fiume Ticino sono previste colline fonoassorbenti, lungo il tratto di autostrada tra Gorduno e Moleno. L’impatto fonico dell’autostrada A2 sul pregiato comparto fluviale fruibile quale area di svago è infatti importante. Gli obiettivi a vantaggio della popolazione sono la riduzione delle immissioni foniche dell’A2 sugli abitati e sulle zone golenali di svago. Oltre a favorire la fruibilità del Parco fluviale si creano le premesse per il deposito di materiale di grandi progetti oppure di progetti legati alla rivitalizzazione dei corsi d’acqua.

Un primo studio di fattibilità ha messo in luce le diverse problematiche da affrontare: territorio agricolo, conflitti con zone golenali di importanza nazionale, provenienza del materiale, ecc. Inoltre è apparsa chiara la necessità di prevedere un progetto più ampio in sinergia con interventi di valorizzazione del comparto fluviale per la provenienza del materiale e di valorizzazione del comparto da un punto di vista naturalistico, paesaggistico e per lo svago.

La misura prevede una prossima fase di approfondimento del progetto. Lo studio è promosso dalla città di Bellinzona.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura contribuisce alla valorizzazione di ambienti naturali e di svago in aria pianiziale nelle immediate vicinanze degli abitati, migliorandone l'accessibilità e la fruizione, soddisfacendo il crescente bisogno di svago e sfruttando il potenziale di valorizzazione naturalistico e paesaggistico dei corsi d'acqua. La misura concretizza l'indirizzo strategico inteso a rendere attrattivi e accessibili i comparti fluviali per lo svago e valorizzarli dal punto di vista ecologico.

La misura pone le premesse per la riduzione di immissioni foniche dell'autostrada su zone ricreative.

FASI DI ATTUAZIONE

- 2025 – 2027 Approfondimento in base allo studio di fattibilità del 2019:
- 2028 – 2031 Elaborazione progetto di massima, modifiche pianificatorie

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: Inventario delle zone golenali di importanza cantonale. Inventario siti di riproduzione di anfibi di importanza cantonale

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Città di Bellinzona (2019): Riordino e valorizzazione delle aree lungo il Fiume Ticino nella bassa Riviera – Colline foniche lungo l'A2 – Studio di fattibilità, Filippini & Parner ingegneria SA, Architetti: M. Ferrari, M. Gaggetta, S. Moor
- Masterplan operativo per la riqualifica dei corsi d'acqua in Riviera (2019): Allegato 4 – Colline fonoassorbenti lungo l'A2 – Riordino e valorizzazione delle aree lungo il fiume Ticino nella bassa Riviera

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme alle schede P1 Paesaggio e R9 Svago di prossimità

Necessità di modifica del PD

Progetto da inserire come informazione preliminare nella scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese



Parco del Piano di Magadino
Attuazione progetti

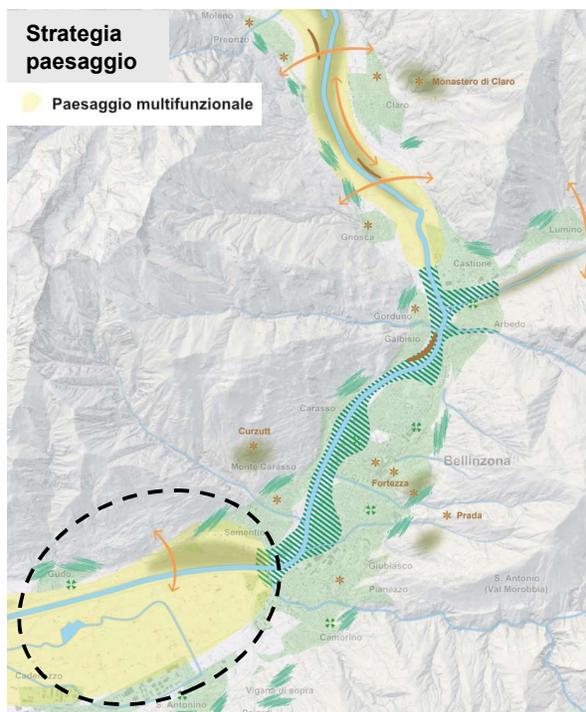
Codice ARE:

-

Codice PA:

P 7

Pacchetto di misure	Paesaggio multifunzionale
Correlazione con altre misure	ML 11.3
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5
Ente responsabile	Fondazione Parco del Piano di Magadino
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comuni, UFAM
Priorità	Compito permanente
Orizzonte di realizzazione	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il Parco del Piano di Magadino, istituito tramite il relativo Piano di utilizzazione cantonale PUC, valorizza le qualità paesaggistiche del territorio nella loro ricchezza e varietà, protegge, gestisce e promuove le componenti naturali e le funzioni ecologiche e valorizza l'area per lo svago di prossimità, promuovendo le sinergie tra agricoltura, natura e svago. Tutto questo in sintonia con le attività agricole e sostenendo il settore agricolo.

La misura consiste nell'attuazione dei progetti previsti dal PUC PPdM per valorizzare il paesaggio multifunzionale, che sono gestiti operativamente dalla Fondazione Parco del Piano di Magadino.

Nota: in base al prossimo programma quadriennale della Fondazione 2025-2028, possono essere ripresi nella scheda PAB alcuni progetti inerenti la valorizzazione del paesaggio d'agglomerato.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura P 1.3 del PAB2 prevedeva l'istituzione del Parco del Piano di Magadino.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura contribuisce alla valorizzazione delle zone ricreative di prossimità e degli spazi naturali dell'agglomerato e promuove un paesaggio multifunzionale.

FASI DI ATTUAZIONE

Da completare

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale:

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Piano di utilizzazione cantonale del Parco del Piano di Magadino (PUC-PPdM).

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme alle schede P1 Paesaggio e R9 Svago di prossimità

Necessità di modifica del PD

SCHEDE MISURE PER GLI INSEDIAMENTI (IN)

Misure insediamenti

	misura PAB 3 ripresa nel PAB 5
	nuova misura PAB 5

Nr. Misura PAB5	Codice ARE	Priorità PAB5	Pacchetto di misure	Titolo PAB5	Ente responsabile	Altri enti coinvolti
In 2.1		Compito permanente	Sviluppo centripeto	Sviluppo centripeto di qualità	Tutti i Comuni	Cantone (SST)
In 8.1.1	5002.3.047 5002.3.057	A	Servizi e infrastrutture pubbliche / Verde urbano	Quartiere misto e multifunzionale Stadio	Città di Bellinzona	
In 4.1	5002.3.050	A	Sviluppo centripeto	Riconversione quartiere industriale delle Ferriere, Giubiasco	Città di Bellinzona	Proprietari privati
In 4.2		A	Sviluppo centripeto	Nuovo quartiere Officine	Città di Bellinzona	Cantone, 'FFS Immobili
In 8.2	5002.3.058	A	Servizi e infrastrutture pubbliche / Verde urbano	Ospedale Regionale del Sopraceneri – La Saleggina	Cantone Ticino, Città di Bellinzona, EOC	
In 5.1	5002.3.052	A	Riqualifica degli spazi pubblici	Sistemazione urbanistica e riqualifica lungo l'asse Via Lugano – Via C. Olgiati	Città di Bellinzona	
In 7.1	5002.3.056	A	Riqualifica degli spazi pubblici	Riqualifica urbanistica Piazza Indipendenza	Città di Bellinzona	
In 10.3.1	5002.3.041	A	Riqualifica degli spazi pubblici	Comparto Capeleta – Piazza comunale Camorino	Città di Bellinzona	
In 10.6	5002.3.044	A	Riqualifica degli spazi pubblici	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: nucleo alto di Lumino	Comune di Lumino	
In 10.7		A	Riqualifica degli spazi pubblici / Verde urbano	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: scuola dell'infanzia Sant'Antonino	Comune di Sant'Antonino	
In 10.8		A	Riqualifica degli spazi pubblici	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: Piazza Mesolcina	Città di Bellinzona	
In 10.9		A	Riqualifica degli spazi pubblici	Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: piazzetta San Giulio	Comune di Sant'Antonino	
In 12		A / Compito permanente	Poli di sviluppo	Polo di sviluppo zona industriale Castione	Comune di Arbedo-Castione	Cantone (USE)
In 13		A	Poli di sviluppo	Riordino zona per attività lavorative Cadenazzo	Comune di Cadenazzo	Proprietari

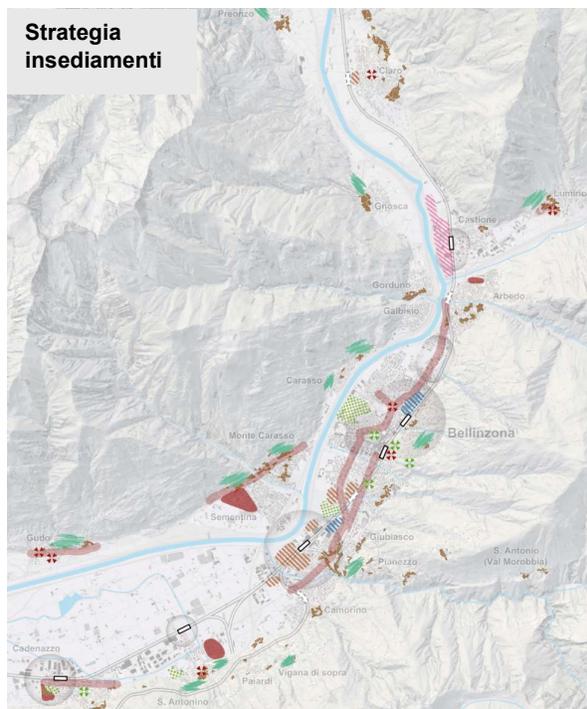


Sviluppo centripeto di qualità

Codice ARE:
5002.3.035/036/037/
038/046

Codice PA:
IN 2.1

Pacchetto di misure	Sviluppo centripeto
Correlazione con altre misure	IN 2.2
Rapporto con PA precedente	Misura successiva alle misure di verifica contenibilità dei PR nel PAB3 (Codice ARE 5002.3.035/036/037/038/046)
Ente responsabile	Tutti i Comuni
Altri Enti coinvolti	Cantone (SST)
Priorità	Compito permanente
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 2028 – 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Situazione di partenza

Le schede di PD R06 - Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili - e R10 - Qualità degli insediamenti - definiscono i compiti dei Comuni, secondo le disposizioni della Legge federale di pianificazione del territorio LPT. Nel Piano di azione comunale PAC i Comuni definiscono in particolare strategie e assi di intervento per ambiti tematici o comparti territoriali, e le relative misure necessarie alla loro concretizzazione per attuare uno sviluppo centripeto di qualità. Il tema è di competenza comunale.

Descrizione

Le analisi sommarie a livello di agglomerato svolte nell'ambito del PAB identificano alcuni temi specifici rilevanti per i cinque Comuni, nonché alcune possibili aree di intervento. Questi sono confluiti nella strategia settoriale insediamenti del PAB5. I Comuni verificano/approfondiscono questi temi e questi comparti territoriali nell'ambito dell'elaborazione dei PAC e delle successive revisione di PR.

Essi sono:

- La necessità di definire dei comparti strategici ai sensi della scheda R6 di PD da ancorare a PR che permettano un contratto di diritto pubblico con l'obbligo per i proprietari di costruire entro un determinato termine ai sensi dell'Art. 87a LST, quale misura contro la tesaurizzazione dei fondi.
- La particolare considerazione dei paesaggi sensibili e delle aree residenziali estensive rispetto al riordino delle zone edificabili.
- Un programma d'azione a lungo termine, che permetta la trasformazione di quartieri a case unifamiliari in aree ben e molto ben servite dal TP (qualità A/B) (si veda la strategia insediamenti nel rapporto PAB5).
- La verifica dei parametri edilizi di PR in determinate zone (si veda la strategia insediamenti nel rapporto PAB5).

Sviluppo dalla generazione precedente

I cinque Comuni hanno verificato, rispettivamente o stanno verificando la contenibilità dei PR secondo le tempistiche e il metodo previsto dalla scheda R6 di Piano direttore PD, entrata in vigore nell'ottobre del 2022. Durante l'elaborazione del PAB3 non esisteva quindi il metodo cantonale di calcolo. Il PD prevede come prossimo passo l'elaborazione del Piano di azione comunale PAC per tutti i Comuni. Le presente misura si inserisce tra queste due fasi ed è successiva alle misure I 1.1 - I 4, I 2 del PAB3 (verifica della contenibilità dei PR).

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura contribuisce allo sviluppo centripeto degli insediamenti e a preservare paesaggi sensibili. Definisce temi e priorità per l'attuazione della strategia insediamenti del PAB5.

FASI DI ATTUAZIONE

In Orizzonte A di PAB5: 2028-2031: i Comuni saranno verosimilmente confrontati con ... (da aggiornare a fine 2024)

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Analisi e strategia insediamenti PAB5 (vedi cap. 4.3 e 7.2 rapporto PAB5)
- Piani regolatori comunali
- Comune di Lumino: Masterplan Lumino e calcolo dimensionamento PR
- Comune di Bellinzona: PAC Piano di azione comunale e calcolo dimensionamento PR
- Schede del Piano direttore R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili / R10 Qualità degli insediamenti

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme alle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R10 Qualità degli insediamenti e R/M4 Agglomerato del Bellinzonese (dato acquisito).

Necessità di modifica del PD: nessuna



Riconversione quartiere industriale delle Ferriere, Giubiasco

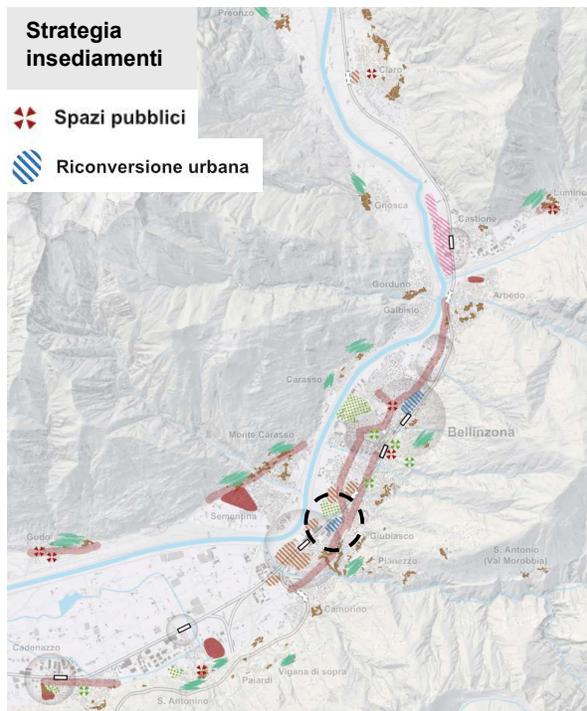
Codice ARE:

5002.3.050

Codice PA:

IN 4.1

Pacchetto di misure	Sviluppo centripeto
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Misura B In 4.1 nel PAB3
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	Proprietari privati
Priorità	A (pianificazione / realizzazione)
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 Variante di piano regolatore 2028 – 2031 Progettazione / Realizzazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il comparto delle Ferriere Cattaneo a Bellinzona-Giubiasco, oggi ancora zona industriale, è oggetto di una nuova valorizzazione urbanistica, architettonica ed edilizia. Lo sviluppo e la realizzazione del nuovo quartiere prevede una riqualifica del comparto attraverso la progettazione di spazi di utilizzo misto (abitativa, produttiva e culturale) e spazi di svago ad uso pubblico. La pianificazione urbanistica, architettonica e paesaggistica del comparto delle Ferriere Cattaneo ha quale obiettivo quello di sviluppare un quartiere attrattivo e di qualità immobiliare sostenibile a lungo termine.

Sulla base di un mandato di studio in parallelo è stata posta in consultazione pubblica la variante di piano regolatore del comparto. Essa prevede l'allestimento di un piano di quartiere obbligatorio, che deve basarsi sui risultati di un concorso o mandato di studio in parallelo e comprendere la definizione architettonica degli spazi privati aperti al pubblico (parco, piazze e viali).

Nel comparto è prevista una zona residenziale intensiva e una zona artigianale – commerciale. Lo stabile della Forgia sarà protetto quale bene culturale da mantenere. Sono previste due piazze una sud e una a nord, un parco centrale e un viale alberato centrale, aperti all'uso pubblico.

La misura consiste nell'allestimento del piano di quartiere e dei successivi concorsi d'architettura da parte dei proprietari.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura I 3.1 del PAB2 Zona industriale Nord (Giubiasco) prevedeva la riconversione di una zona industriale in funzione delle esigenze del piccolo artigianato e delle piccole e medie aziende prevedendo della fasce residenziali. Per il comparto più a sud è stata elaborata nell'ambito del PAB2 una variante di PR. Il settore nord è oggetto della presenta misura di PAB5.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Oggi B/C

2040 A (con fermata FFS Saleggina)

Numero di abitanti e occupati

In fase di approfondimento

Tipi di utilizzo

Artigianale/commerciale, amministrativo, residenziale, alberghiero

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il Piano di quartiere dovrà essere accompagnato da un concetto di mobilità, che consideri:

- una razionale organizzazione dei posti auto tra posti in superficie e interrati.
- Il fabbisogno di posteggi dovrà essere ridotto sia per i contenuti residenziali che per quelli non residenziali rispetto alle norme in vigore.
- adeguati collegamenti pedonali e ciclabili
- posteggi per biciclette coperti e sicuri
- posteggi per motocicli
- proposte di forme alternative di mobilità
- veicoli in condivisione (bikesharing, carsharing).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura risponde alla necessità di realizzare quartieri urbani con ottime qualità residenziali per contrastare lo sviluppo in aree periurbane e promuovendo lo sviluppo centripeto degli insediamenti di qualità. Risponde all'obiettivo del PAB di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro negli spazi funzionali del centro e del suburbano con servizio TP ottimale. Oltre alla buona accessibilità con il TP, il concetto di mobilità richiesto nel piano di quartiere contribuisce alla riduzione del TIM. Le densità insediative previste permettono di ridurre il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. Il progetto prevede spazi pubblici e verdi, la cui qualità di progettazione verrà promossa grazie a concorsi d'architettura. La qualità residenziale contribuisce a rendere attrattiva la residenza in aree centrali e ben servite.

FASI DI ATTUAZIONE

2025 - 2027: Variante di PR

Dal 2028: realizzazione a tappe

È prevista una realizzazione a tappe per regolare lo sviluppo insediativo rispetto allo sviluppo demografico della Città e per garantire un assetto urbano e paesaggistico qualitativo. La zona residenziale Ri-Fe è costituita da 3 aree edificabili distinte: un'area potrà essere edificata solo quando la parte edificata residenziale di quella precedente sarà stata occupata in misura almeno del 50%.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: superficie già azionata di riconversione urbana

Conflitti con la legislazione ambientale: l'impatto fonico proveniente dalla ferrovia viene gestito tramite l'organizzazione dell'area, prevedendo le fasce residenziali protette dalla fascia artigianale - commerciale.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Città di Bellinzona: variante di PR Comparto Ferriere (in pubblicazione per informazione e partecipazione)
- Ferriere Cattaneo SA, Alfred Müller SA: Rapporto finale MSP: Giubiasco sviluppo urbanistico ferriere più.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

Misura conforme alle schede R6: Sviluppo e contenibilità dei PR, R10 Qualità degli insediamenti, M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M4 Agglomerato del Bellinzonese (dato acquisito).

Necessità di modifica del PD



Nuovo quartiere Officine

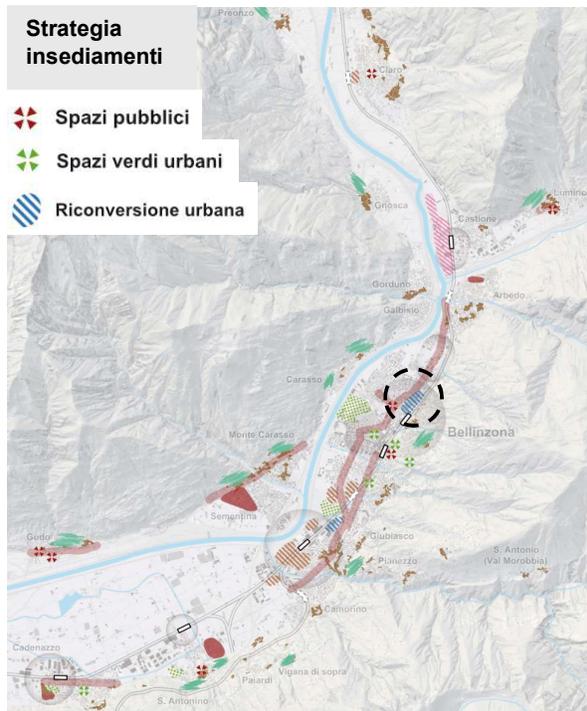
Codice ARE:

-

Codice PA:

IN 4.2

Pacchetto di misure	Sviluppo centripeto
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	Cantone, FFS Immobili
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 pianificazione 2028 – 2031 realizzazione a tappe



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Nel cuore di Bellinzona, a seguito della prevista costruzione entro il 2026 del nuovo stabilimento industriale delle FFS ad Arbedo-Castione, si libererà una vasta superficie di circa 100'000 mq che consentirà, nel corso degli anni, di realizzare un nuovo quartiere orientato ai principi della multifunzionalità, della sostenibilità ambientale e dell'innovazione tecnologica. L'area attualmente occupata dalle Officine FFS è intesa a diventare un motore dello sviluppo cittadino. Al centro della nuova architettura si mantiene però la sua preziosa memoria storica con la centenaria "Cattedrale", a fungere da cuore e anima di questo nuovo comparto urbano.

Il processo di pianificazione del nuovo comparto è iniziato con un concorso di idee nella forma del Mandato di studio in parallelo (MSP), in base al quale è stata pubblicata la variante pianificatoria del Piano particolareggiato del nuovo Quartiere Officine (PP-QO), posto in pubblicazione nel 2023. I proprietari del sedime saranno il Cantone, la Città e le FFS.

La proposta di piano particolareggiato prevede:

- nella fascia il grande spazio pubblico, l'Almenda, con funzione ambientale e sociale con la rivalizzazione del corso d'acqua Riale Riganello

- il mantenimento e la valorizzazione della Cattedrale, che fungerà da polo attrattore con contenuti di carattere culturale, sociale e commerciale;
- l'obbligo di concorsi di architettura per la progettazione delle nuove edificazioni di tutti i lotti
- la permeabilità pedonale tra i lotti che consentono i collegamenti tra la città e il nuovo quartiere e aree verdi sui margini con funzione di filtro tra la città e le nuove edificazioni;
- l'obbligo di realizzare il fabbisogno di posteggi per biciclette per ogni lotto;
- l'edificazione della parte privata a tappe vincolate, con possibilità di realizzare quella successiva soltanto dopo che la parte residenziale edificata nei lotti precedenti sarà stata occupata almeno in misura del 75%;
- la rinuncia a fonti fossili per il riscaldamento, l'obbligo di predisposizione alla mobilità elettrica, l'integrazione in ogni lotto di un concetto di recupero del calore di scarto e l'obiettivo di coprire in loco il fabbisogno elettrico, in particolare grazie all'obbligo di copertura dei tetti con pannelli fotovoltaici;

La misura consiste nello sviluppo a tappe del comparto nei prossimi anni: le prossime tappe prevedono lo smantellamento delle attuali Officine con il relativo risanamento e in seguito i concorsi d'architettura. Inoltre è prevista l'istituzione da parte del Municipio di una Commissione consultiva con il compito di verifica e supporto per lo sviluppo del nuovo quartiere conformemente agli obiettivi qualitativi posti.

Sviluppo dalla generazione precedente

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

A

Numero di abitanti e occupati

Dati 2021: 537 posti lavoro di lavoro e abitanti

Potenziale secondo PR in vigore: 922

Potenziale 2040: 397 posti lavoro, 511 abitanti, totale 908

Il potenziale 2040 è calcolato secondo i parametri della scheda PD R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili.

Tipi di utilizzo

Abitazioni anche nella forma cooperativa, possibilità di contenuti alberghieri, amministrativi, commerciali e formativi, aggregativi, espositivi, culturali, scolastici, Parco dell'innovazione e attività di formazione superiore.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il quartiere si trova accanto alla stazione FFS di Bellinzona ed è ben connesso al resto della città. Le misure PAB5 RSS 1 e TP 8.1 vanno anche a beneficio del quartiere.

Dalle analisi svolte nell'ambito dell'elaborazione del piano particolareggiato, riguardo al traffico privato emerge quanto segue:

- Indipendentemente dallo scenario di edificazione (parziale o completa), il traffico indotto dal PP-QO non comporta un peggioramento tangibile delle condizioni di viabilità lungo l'asse principale della rete viaria (Via San Gottardo); questa sia per lo scenario ad edificazione parziale, sia per l'orizzonte a edificazione completa secondo le ipotesi di sviluppo futuro; i superamenti di capacità rilevati dalla simulazione sono conseguenti agli incrementi di traffico previsti all'orizzonte 2040 (evoluzione del traffico) e non all'indotto del PP-QO;
- a livello di rete locale (innesti secondari), durante le ore di maggior carico della giornata (OPS), il traffico indotto nelle ipotesi di sviluppo futuro potrebbe causare qualche problema di capacità ai seguenti innesti secondari:
 - da Via Mirasole in entrata alla rotonda Portone;
 - dal Vicolo St. Marta e dal Viale Motta in entrata al nodo Mesolcina;
 - da Via Vallone e da Via Pantera in entrata al nodo Via Vallone;

Queste criticità sono tuttavia da ritenersi di poco conto e non tali da condizionare la fluidità lungo la direttrice principale (Via San Gottardo); esse possono essere risolte con misure puntuali di adattamento e gestione del traffico;

- la simulazione ha pure evidenziato che per lo scenario di edificazione parziale, le condizioni di viabilità sia lungo la direttrice principale, sia agli innesti secondari, restano invariate; l'indotto relativo al PP-QO ad edificazione parziale è pertanto neutro.
- Misure puntuali di adattamento e gestione del traffico ai nodi saranno da approfondire dopo la fase di edificazione parziale.

Il numero di posteggi ammessi è stato ulteriormente ridotto, rispetto a quanto prevede il Regolamento cantonale posteggi privati, tenuto conto degli obiettivi del nuovo quartiere. Ne sono previsti tra 488 e 520.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura risponde alla necessità di realizzare quartieri urbani con ottime qualità residenziali per contrastare lo sviluppo in aree periurbane e promuovendo lo sviluppo centripeto degli insediamenti di qualità. Risponde all'obiettivo del PAB di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro negli spazi funzionali del centro e del suburbano con servizio TP ottimale. Oltre alla buona accessibilità con il TP, il concetto di mobilità richiesto nel piano di quartiere contribuisce alla riduzione del TIM. Le densità insediative previste permettono di ridurre il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture. Il progetto prevede spazi pubblici e verdi, la cui qualità di progettazione verrà promossa grazie a concorsi d'architettura. La qualità residenziale contribuisce a rendere attrattiva la residenza in aree centrali e ben servite.

FASI DI ATTUAZIONE

2018-2019: Mandato di studio in parallelo per il comparto

2019: Convenzione concernente lo sviluppo urbanistico del sedime occupato dalle Officine FFS a Bellinzona" tra Cantone, Comune, FFS

2023: Variante di PR – Piano particolareggiato Nuovo Quartiere Officine (PP-QO) (attualmente il PP-QO è oggetto di ricorsi).

Dal 2028: concorsi d'architettura e realizzazione

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: superficie già azionata di riconversione urbana.

Conflitti con la legislazione ambientale: l'impatto fonico proveniente dalla ferrovia viene gestito tramite l'organizzazione dell'area, prevedendo le fasce residenziali protette dalla fascia non residenziale.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Messaggio municipale no. 685 Piano Regolatore del Quartiere di Bellinzona Varianti: Piano particolareggiato del nuovo Quartiere Officine
- Città di Bellinzona: Piano particolareggiato del nuovo Quartiere Officine (norme edilizie, piano dell'edificazione delle aree aperte, rapporto di pianificazione) e relativa documentazione di base (approfondimenti mobilità, approfondimenti Porta del Ticino, Piano energetico, Rapporto ambientale, rapporto UBC, studio di fattibilità reale Riganello, studio sul patrimonio storico FFS)
- Città di Bellinzona 2022: Piano particolareggiato Quartiere Officine PP-QO – Approfondimenti legati alla mobilità.
- <https://www.quartiereofficine.ch/>

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

Misura conforme alle schede R6: Sviluppo e contenibilità dei PR, R10 Qualità degli insediamenti, M7 "Sistema ferroviario regionale TILO", R7 "Poli di sviluppo economico (risultato intermedio) e R/M4 Agglomerato del Bellinzonese (dato acquisito).

Necessità di modifica del PD



Sistemazione urbanistica e riqualifica lungo l'asse Via Lugano – Via C. Olgiati

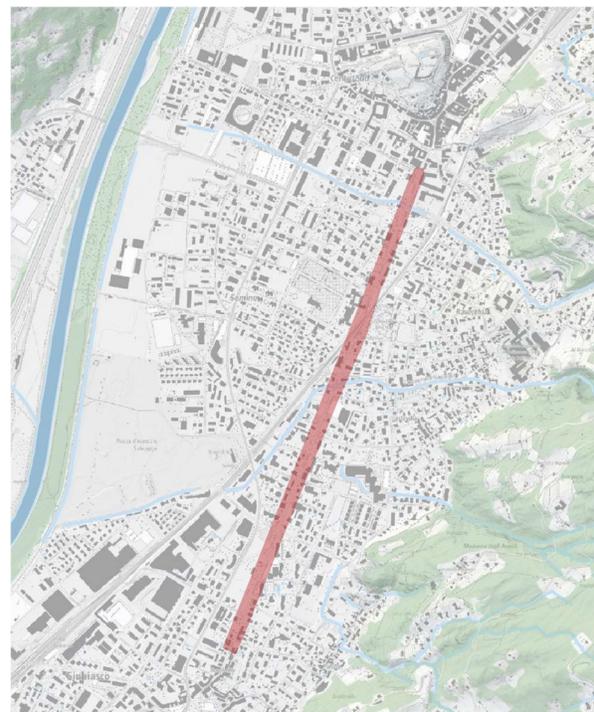
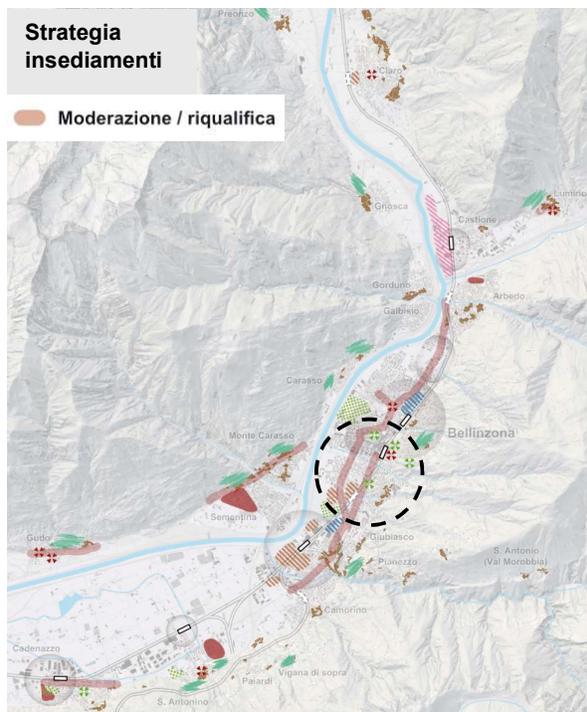
Codice ARE:

-

Codice PA:

IN 5.1

Pacchetto di misure	Riqualifica degli spazi pubblici
Correlazione con altre misure	RSS 5, GT 1.1, GT 1.2
Rapporto con PA precedente	Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale da Bellinzona e Camorino
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 studio 2028 – 2031 pianificazione e progettazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Situazione di partenza

L'apertura del semisvincolo da sud dell'A2, così come l'eliminazione della traversa (vedi anche misura In 3.2.1- da valutare se introdurre una misura TIM B relativa all'eliminazione delle traversa), nonché le altre misure fiancheggiatrici previste (misure GM 2.1, GM 2.2) alleggeriranno dal TIM l'asse di percorrenza da Giubiasco a Bellinzona lungo viale C. Olgiati e Via Lugano. Vengono così create le premesse per ripensare la funzione principale della strada, oggi orientata al TIM e progettare una riqualifica.

Descrizione

La misura ha come obiettivo la riqualifica dell'asse urbano secondario quale elemento strutturante del tessuto edificato e il recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione. L'asse stradale è fondamentale per collegare e relazionare dal punto di vista qualitativo e funzionale i due nuclei storici di Giubiasco e Bellinzona, entrambi già oggetto di interventi di riqualifica dello spazio pubblico e di gestione moderata della mobilità (zona incontro).

Sono da approfondire l'opportunità di interventi urbanistici di densificazione lungo gli assi urbani, che includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato, nonché interventi infrastrutturali sull'asse a beneficio di una riqualifica multimodale. Anche le nuove esigenze legate al mitigamento dei cambiamenti climatici potranno venir considerate.

Per poter conciliare le diverse esigenze e ambizioni, spesso conflittuali in uno spazio stradale ristretto con due corsie, la fase concettuale prevede prima una fase di dialogo per definire obiettivi condivisi del progetto di riqualifica, e in seguito viene approfondita la pianificazione e la progettazione. (v. fasi di attuazione). La fase concettuale avviene nei prossimi anni e le necessarie modifiche pianificatorie sono pianificate in orizzonte A di PAB5.

Sviluppo dalla generazione precedente

Il PAB3 prevedeva su questo asse sia una misura insediamenti, sia una misura TIM in orizzonte B. Il pacchetto complessivo di misure fiancheggiatrici legate all'apertura del semisvincolo, è ora stato elaborato complessivamente nell'elaborazione del PAB5. È opportuno chinarsi a livello concettuale su tutto il comparto, prima di definire degli interventi infrastrutturali, che sono quindi previsti in orizzonte B (misura RSS 5). Nel 2016 è stato elaborato uno studio preliminare di analisi delle caratteristiche urbanistiche delle diverse sezioni lungo tutto l'asse.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

oggi: C/D

2040: C

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Tipi di utilizzo

Lungo tutto l'asse a PR si trovano zone residenziali. Il concetto dovrà definire la necessità di eventuali modifiche.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

L'asse in questione beneficia di una diminuzione del TIM, di...

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura porta a:

- una maggior qualità e vivibilità degli assi stradali;
- la creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato;
- una maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti);
- una migliore fluidità per il trasporto pubblico;

contribuendo a uno sviluppo centripeto di qualità, che aumenta l'attrattività della residenza in aree centrali e ben servite.

FASI DI ATTUAZIONE

Concetto

Fase preliminare: Definizione di obiettivi condivisi per il progetto di riqualifica, tramite un approccio improntato al dialogo tra i diversi attori pubblici e privati coinvolti. I settori di competenza della pianificazione, mobilità, opere pubbliche, verde urbano per il livello comunale, mentre tra gli attori privati si pensa ai proprietari privati e gli abitanti del quartiere. Le modalità di coinvolgimento sono da definire.

- 2025-2026 Fase 1: L'elaborazione di un concetto progettuale interdisciplinare con il coinvolgimento di specialisti (architettura/pianificazione, architettura del paesaggio, infrastruttura stradale) e definizione delle modifiche di piano regolatore necessarie.

Misura A PAB5

- 2027-2031
 - Fase 2: Procedura di variante di piano regolatore
 - Fase 3: Elaborazione progetto di massima
- Dal 2032
 - Fase 4: Realizzazione

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Città di Bellinzona 2020 – PAC Piano di azione comunale (misure Be AU2 Asse urbano via Lugano / Gi AU1 Asse urbano viale C. Olgiati).
- Comuni di Giubiasco e Bellinzona: riqualifica assi stradali – Studio preliminare – ottobre 2016 (Guscetti Architetti, Andreotti & Partners).

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE**Conformità con il PD:**

Misura conforme alla scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese (dato acquisito).

Necessità di modifica del PD

Nessuna



Riqualifica urbanistica Piazza Indipendenza

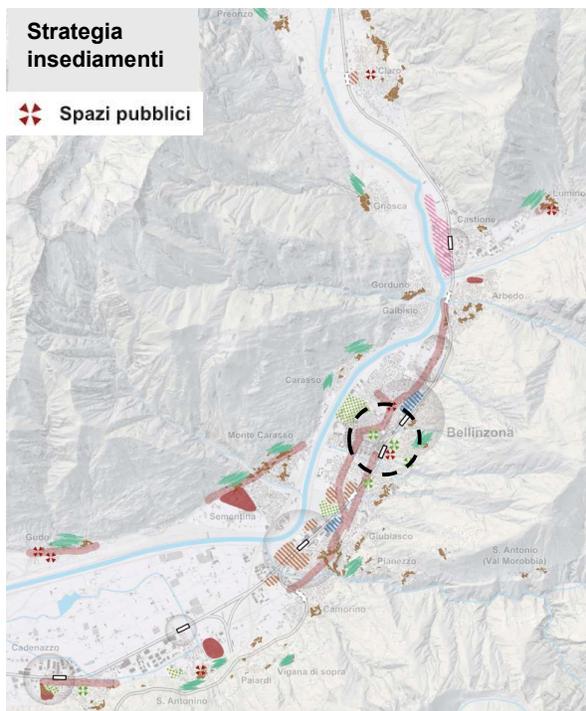
Codice ARE:

-

Codice PA:

IN 7.1

Pacchetto di misure	Riqualifica degli spazi pubblici
Correlazione con altre misure	TP 2.3, pacchetto misure TP 10
Rapporto con PA precedente	Misura successiva a PAB3 I.7
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 studio 2028 – 2031 pianificazione e progettazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La piazza Indipendenza è molto frequentata, ma lo spazio pubblico è condiviso tra trasporto pubblico, mobilità privata, stazionamento per auto e funzioni pubbliche. La messa in esercizio della nuova fermata TILO Piazza Indipendenza aumenterà la sua forza di attrazione in particolare grazie ai flussi pedonali da e per la stazione. Vista la conformazione della piazza e l'impossibilità di adattare le fermate alla legge disabili, l'attestamento di linee TP è stato spostato al di fuori della piazza (v. pacchetto di misure TP 10), ciò offre l'opportunità di ripensare l'organizzazione del traffico e l'urbanistica della piazza. La piazza è tutelata in quanto parte del nucleo storico e dell'inventario ISOS .

La misura prevede di sviluppare un concetto urbanistico e di riorganizzazione degli spazi per la mobilità e la fruizione pubblica che consideri i seguenti aspetti:

- riorganizzazione degli spazi dedicati alla mobilità stradale;
- recupero spazio a beneficio di una fruizione pubblica e a favore della mobilità lenta;
- valutazione e ponderazione di interventi a favore di utenti a mobilità ridotta e di uno spazio inclusivo;
- identificazione di interventi a favore della mitigazione delle isole di calore;
- necessità di modifiche pianificatorie;
- tutela del bene culturale.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura PAB3 I 7 prevedeva l'elaborazione di una variante di PR (in fase di pubblicazione) nelle immediate vicinanze della nuova fermata TILO per la sistemazione delle aree di connessione pedonale tra la nuova fermata e gli spazi pubblici circostanti. La presente misura riguarda la riqualifica di piazza Indipendenza.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI**Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)**

oggi: B 2040: A

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Dalla nuova fermata transiterà la maggiorparte degli utenti TILO verso i numerosi posti di lavoro situati a sud e a ovest del centro storico di Bellinzona (si veda cartina densità addetti).

Tipi di utilizzo

Spazio pubblico, piazza, servizi e residenza nei pressi di una fermata ferroviaria.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti**OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO**

I flussi generati dalla nuova fermata TILO e la riorganizzazione del TP offrono l'occasione di ripensare l'organizzazione della Piazza a beneficio di una maggior qualità e vivibilità della stessa, di una maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti). La misura contribuisce a mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione, in generale alla valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo.

FASI DI ATTUAZIONE**Concetto**

- 2025 – 2026 Fase 1: L'elaborazione di un concetto progettuale interdisciplinare con il coinvolgimento di specialisti (architettura/pianificazione, infrastruttura stradale, tutela beni culturali, architettura del paesaggio) e definizione delle modifiche di piano regolatore necessarie. Visto il contesto particolare, la sensibilità del luogo e le diverse esigenze, si prevede una procedura che permetta lo scambio di idee tra diversi professionisti.

Misura A PAB5

- Dal 2027: Fase 2 - Procedura di variante di piano regolatore
- Fase 3: Elaborazione progetti di massima
- Fase 4: Realizzazione dal 2032

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: Nucleo storico tutelato con piano particolareggiato, oggetto ISOS

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Scheda ISOS 3755 Bellinzona
- Piano particolareggiato del centro storico, città di Bellinzona
- Città di Bellinzona 2020 – PAC Piano di azione comunale (Be-S17 Fermata TILO -Piazza Indipendenza)

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE**Conformità con il PD:**

Misura conforme alle schede R10 Qualità degli insediamenti e R/M4 Agglomerato del Bellinzonese (dato acquisito).

Necessità di modifica del PD: nessuna



**Quartiere misto e multifunzionale
Stadio**

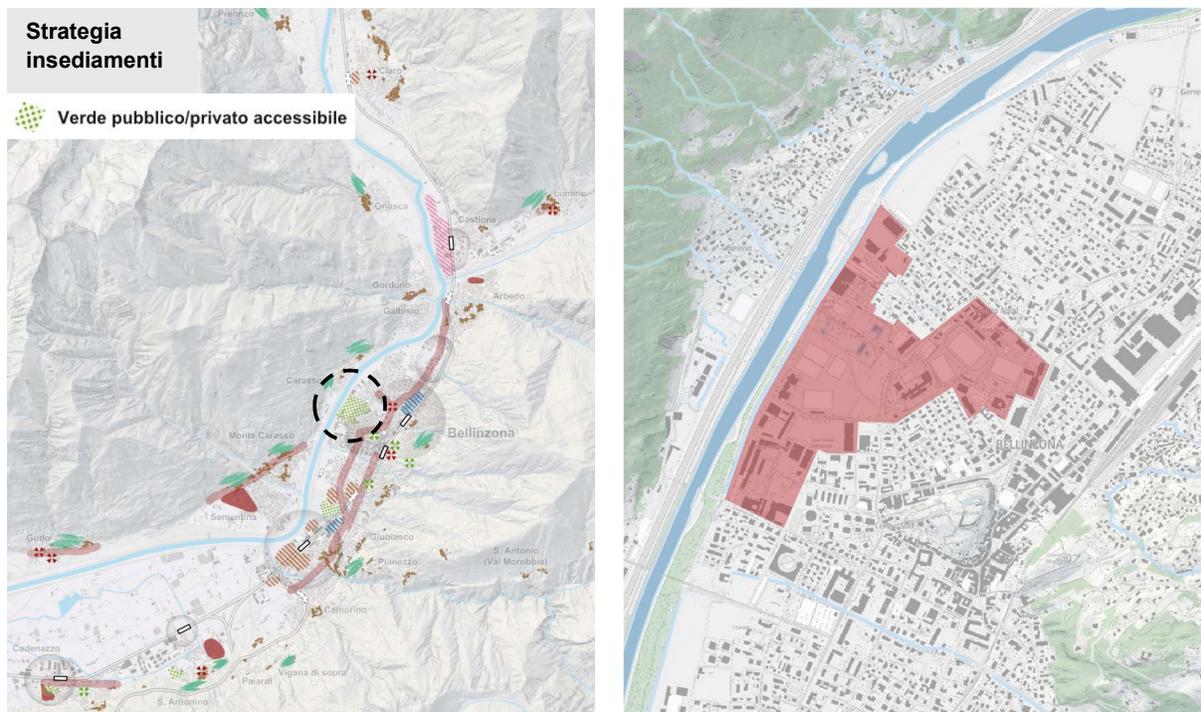
Codice ARE:

-

Codice PA:

IN 8.1.1

Pacchetto di misure	Servizi e infrastrutture pubbliche / Verde urbano
Correlazione con altre misure	TP 11, TP 11.4
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5, in sostituzione di PAB3 3.1 – 8.1 (A)
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 studio 2028 – 2031 pianificazione, progettazione, realizzazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Situazione di partenza

Il comparto ospita oggi le infrastrutture sportive della città, scuole di diverso grado (dalle elementari alle superiori), istituti di ricerca universitari, il parco urbano, proprietà militari, nonché lo stadio comunale. A piano regolatore la zona è destinata a scopi pubblici, l'area con lo stadio è soggetta a piano particolareggiato. Nuove e mutate esigenze da parte delle associazioni sportive, l'organizzazione non del tutto razionale degli spazi e delle vie d'accesso, il potenziale del comparto solo in parte accessibile quale area verde pubblica, sono l'occasione per ripensare l'assetto territoriale del comparto.

Descrizione

Si prevede in un primo passo di identificare i contenuti generali immaginati per il comparto, che ospita oltre allo stadio, il parco urbano e l'attuale Centro Sportivo. L'obiettivo è di avere una visione spaziale complessiva che comprenda anche i collegamenti tra le varie aree (oggi divise da via Mirasole), il contesto urbano adiacente e la fruizione pubblica delle aree verdi. In un secondo tempo sono da identificare dal punto di vista quantitativo i fabbisogni volumetrici per il

comparto stadio sulla base del quale sarà allestito un bando di concorso d'architettura. La realizzazione avverrà a tappe in base procedure e strumenti da valutare (concorsi, MSP, altro).

Sviluppo dalla generazione precedente

La presente misura sostituisce e aggiorna le due misure di orizzonte A del PAB3 I 3.1 (pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali: quartiere misto e multifunzionale Stadio) e I 8.1 (consolidamento delle aree pubbliche centrali dell'agglomerato: Campus della formazione, della ricerca e dello svago).

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

oggi: B/C

2040: B

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Tipi di utilizzo

Infrastrutture sportive, di formazione, di ricerca.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Le misure TP 11, TP 11.4 (riorganizzazione delle linee e nuove fermate), vanno a beneficio di un miglior allacciamento del comparto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La riorganizzazione delle infrastrutture sportive offre l'opportunità di valorizzare un'ampia area libera nel contesto delle importanti strutture pubbliche. Questo a beneficio di una maggior fruibilità per la popolazione, di una ricucitura delle connessioni per la circolazione pedonale e ciclabile tra la golena, l'area sportiva e il centro urbano, tenendo conto della promozione della biodiversità. La misura contribuisce a mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione, in generale alla valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo, aumentando anche l'attrattività della residenza in aree centrali e ben servite.

FASI DI ATTUAZIONE

Dal 2025 al 2027

- Concetto generale per il comparto
- Studio sulle necessità volumetriche e di superfici

Dal 2028 (orizzonte A PAB5)

- Realizzazione a tappe con procedure e strumenti da valutare (concorsi, MSP, altro)

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: Nucleo storico tutelato con piano particolareggiato, oggetto ISOS

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

Misura conforme alla scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese (dato acquisito).

Necessità di modifica del PD: nessuna



**Ospedale Regionale del Sopraceneri
– La Saleggina**

Codice ARE:

5002.3.058

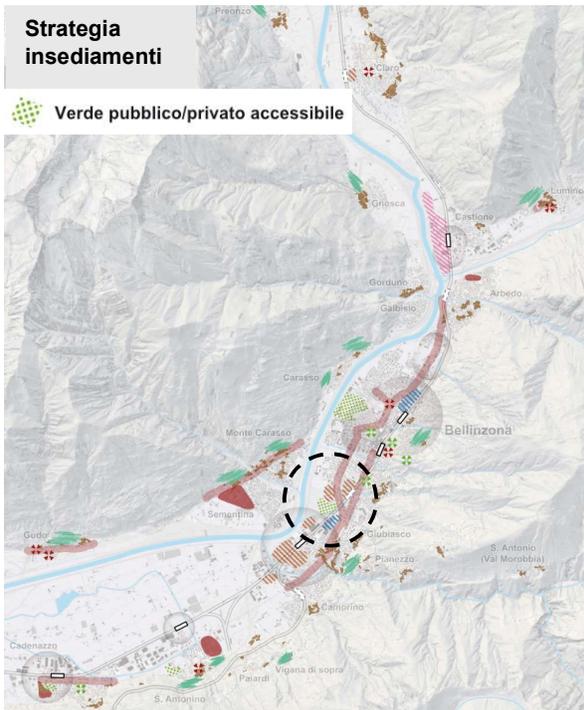
Codice PA:

IN 8.2

Pacchetto di misure	Servizi e infrastrutture pubbliche / Verde urbano
Correlazione con altre misure	ML 8.1, TP 7
Rapporto con PA precedente	Misura B di PAB 3 8.2
Ente responsabile	Cantone, Città di Bellinzona, EOC
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031

Strategia insediamenti

 Verde pubblico/privato accessibile



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Situazione di partenza

L'attuale ospedale regionale San Giovanni di Bellinzona è giunto al suo limite di capacità e non può più essere ampliato. La località ai Saleggi è stata individuata come la più idonea per realizzare il nuovo ospedale regionale. La superficie di proprietà della Confederazione (area militare) è stata acquistata dal Cantone. Tramite concorso di architettura indetto dall'Ente ospedaliero cantonale EOC nel 2023/2024 è stato scelto il progetto da realizzare. La misura prevede la pianificazione di dettaglio del comparto e in seguito la realizzazione del progetto.

Il progetto proposto si inserisce in modo armonioso nel contesto urbanistico, territoriale e paesaggistico. Inserito nel contesto del parco fluviale, l'area dell'ospedale sarà luogo accessibile a tutti gli abitanti.

Sviluppo dalla generazione precedente

Avanzamento secondo programma del progetto.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

oggi: C

2040: A (nuova fermata FFS Saleggina)

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

tappa 1 2031: 1500 addetti

Tipi di utilizzo

Ospedale

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Dal punto di vista dell'accessibilità, la nuova ubicazione dell'ospedale alla Saleggina è vantaggiosa rispetto a quella odierna (medesima classe di qualità TP C, ma situato in pianura). L'accesso veicolare da Bellinzona sud è più vantaggioso ed evita l'attraversamento del centro.

Con il trasferimento dell'ospedale dall'ubicazione attuale in collina al quartiere Saleggi, mantenendo l'attuale servizio di TP è stato stimato ca. il raddoppio dell'attrattività del TP per l'esecuzione degli spostamenti indotti dall'ospedale. Ciò consentirebbe di ridurre il TIM indotto teoricamente dall'ospedale durante le ore di punta dei giorni feriali a valori prossimi alla soglia del 15%. Questa riduzione garantisce la funzionalità viabilistica dell'intersezione semaforizzata tra via Maestri Comacini e via Franco Zorzi / via Bellinzona (accesso all'ospedale). La capacità di trasporto bus della linea 1 (asse forte) con una cadenza di 10/15 minuti è considerata sufficiente.

Il fabbisogno di posteggi è stato stimato in base al regolamento cantonale posteggi privati: sono previsti 260 stalli. (3.50 CHF al giorno per posto auto a carico del proprietario)

Il comparto è ben collegato alla rete di mobilità lenta. Un nuovo percorso migliorerà le relazioni tra la città, l'ospedale e l'area di svago nelle vicinanze del fiume Ticino (ML 8.1).

L'ospedale regionale di Bellinzona già oggi attua misure in base al piano di mobilità aziendale del 2018. Con la nuova ubicazione questo verrà aggiornato.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La costruzione del nuovo ospedale regionale prevede, secondo il concorso di architettura svolto, un inserimento accurato del progetto nel sensibile contesto paesaggistico ai margini del Parco fluviale e mantiene e valorizza la fruibilità del verde pubblico. La misura valorizza un'ampia area libera nel contesto di un importante struttura pubblica, garantisce le connessioni per la circolazione pedonale e ciclabile tra la golena, l'ospedale e il centro di Giubiasco. La pianificazione di dettaglio del comparto, oggetto della misura, garantirà queste qualità.

La nuova ubicazione dell'ospedale, grazie alla già buona accessibilità con il TP oggi e l'ottima connessione al TP in futuro, contribuisce alla concentrazione di posti di lavoro e servizi in aree centrali dell'agglomerato.

FASI DI ATTUAZIONE

Descrizione delle ulteriori fasi concrete di pianificazione con relativa tabella di marcia (inizio della preparazione / inizio dell'attuazione / realizzazione).

Contributo specifico dell'ente responsabile e descrizione della ripartizione dei ruoli tra Cantone, Regione e Comuni nonché proprietari fondiari privati.

Da aggiornare

20xx- 20xx pianificazione

Dal 20xx: realizzazione

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: prima tappa 2031 103'675 m², superficie verde 99'022 m²

Nessun azionamento necessario, la zona a PR è già oggi destinata ad attrezzature e servizi pubblici.

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Concorso ospedale La Saleggina Bellinzona – EOC – fase 2 – Relazione tecnica – Il profumo dei tigli

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

Misura conforme alla scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese (dato intermedio).

Necessità di modifica del PD

Necessario l'aggiornamento a dato acquisito



Comparto Capeleta – Piazza comunale Camorino

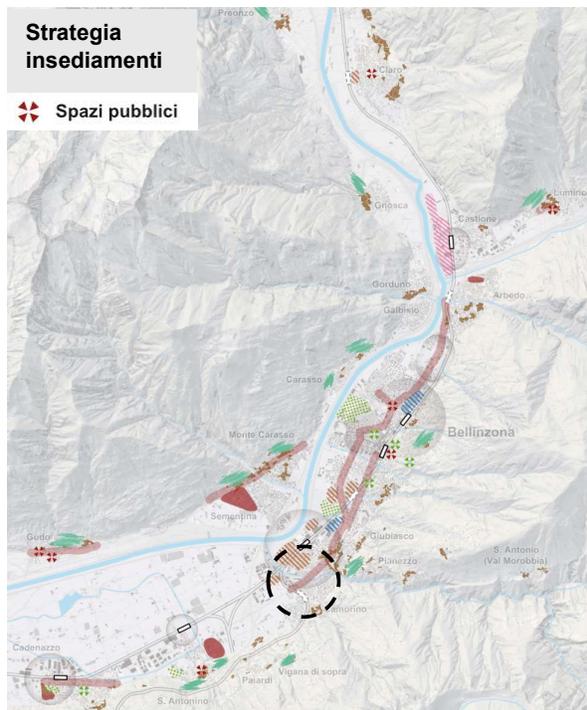
Codice ARE:

5002.3.041

Codice PA:

IN 10.3.1

Pacchetto di misure	Riqualifica degli spazi pubblici
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Misura successiva a I 10.3 PAB3
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2026 – 2027 studio 2028 – 2031 progettazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Oggetto della misura è la progettazione tramite concorso e la successiva riqualifica della piazza di quartiere quale centralità con nuovi contenuti pubblici e privati. Il comparto comprende la zona Capeleta e la zona per edifici pubblici EP, l'area dell'Oratorio di Santa Maria Annunziata e gli spazi dedicati alla circolazione.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura I 10.3 di PAB3 prevedeva la variante pianificatoria per il comparto, nel frattempo approvata.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

oggi: C
2040: C

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)**Tipi di utilizzo**

Spazio pubblico e servizi alla popolazione

Coordinamento tra trasporti e insediamenti**OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO**

La misura contribuisce a mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione nei centri di località che creino un senso di identità e appropriazione e in generale contribuisce alla valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo. La valorizzazione tiene conto degli aspetti di qualità urbanistica, del verde urbano, della qualità di connessione dei percorsi per la mobilità lenta con il contesto, della sicurezza, dell'inserimento di contenuti pubblici e del mitigamento delle isole di calore.

FASI DI ATTUAZIONE

2026-2027: studio per definire nel dettaglio le esigenze pubbliche del comparto.

Misura A PAB5 dal 2028: progettazione tramite concorso d'architettura

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Città di Bellinzona, Piano regolatore, quartiere di Camorino

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

Misura conforme alla scheda R10 Qualità degli insediamenti

Necessità di modifica del PD



Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: nucleo alto di Lumino

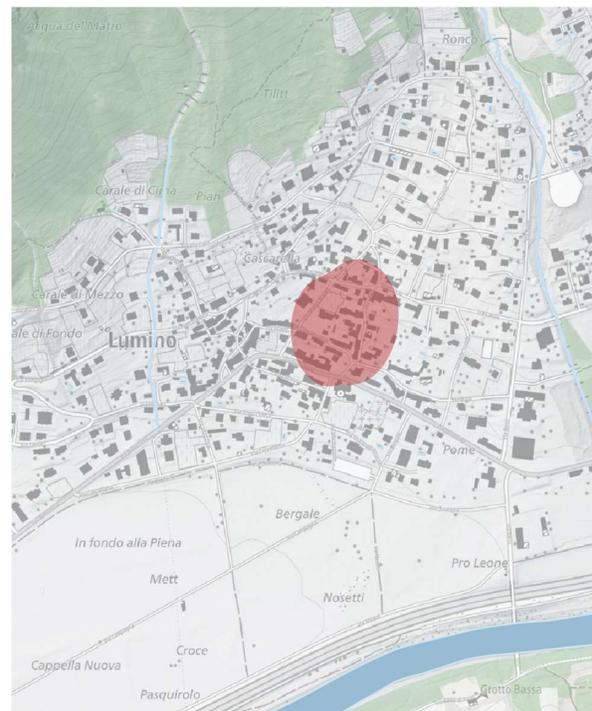
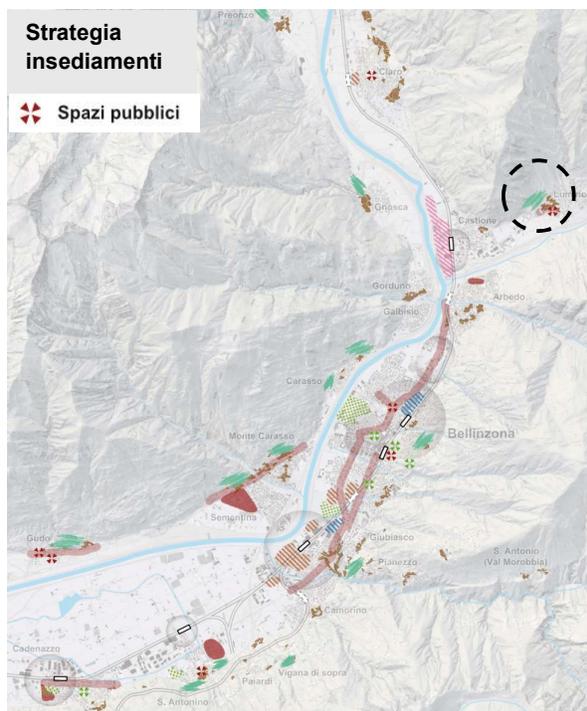
Codice ARE:

5002.3.044

Codice PA:

IN 10.6

Pacchetto di misure	Riqualifica degli spazi pubblici
Correlazione con altre misure	GM 5
Rapporto con PA precedente	Misura B di PAB3
Ente responsabile	Comune di Lumino
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 studio e pianificazione 2028 – 2031 progettazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede l'elaborazione di un concetto urbanistico per la valorizzazione e riqualifica della parte alta del nucleo di Lumino, che da piazza San Mamete si dirama verso nord. Da approfondire sono gli aspetti di qualità degli spazi, una loro chiara definizione e delimitazione e l'arredo con l'obiettivo di favorirne la fruibilità. Nel comparto sono presenti anche degli esercizi pubblici.

Sviluppo dalla generazione precedente

Nel 2019 sono stati realizzati gli interventi di riqualifica a sud della strada cantonale. La proposta di riqualifica scaturita da un concorso di idee svoltosi già nel 2007/2008 per il settore a nord della strada cantonale (Piazza della Chiesa, Via Giovannaccio), si era rilevata finanziariamente troppo onerosa per il Comune, per cui non sono stati intrapresi ulteriori passi.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

oggi: D

2040: D

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040): -

Tipi di utilizzo

Spazio pubblico, residenza, bar / ristoranti

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Gli interventi previsti nella misura GM5 (messa in sicurezza percorsi pedonali) vanno anche a beneficio della vivibilità del nucleo.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura contribuisce a mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione nei centri di località che creino un senso di identità e appropriazione e in generale contribuisce alla valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo. La valorizzazione tiene conto degli aspetti di qualità urbanistica, del verde urbano, della qualità di connessione dei percorsi per la mobilità lenta con il contesto, della sicurezza, dell'inserimento di contenuti pubblici e del mitigamento delle isole di calore.

FASI DI ATTUAZIONE

Le tappe prevedono (da verificare con il Comune)

- 2025 - 2027: lo studio urbanistico e le eventuali modifiche pianificatorie 1 anno
- Dal 2028 (orizzonte A di PAB5): la progettazione

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

Misura conforme alla scheda R10 Qualità degli insediamenti e R/M4

Necessità di modifica del PD

Nessuna



Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: scuola dell'infanzia Sant'Antonino

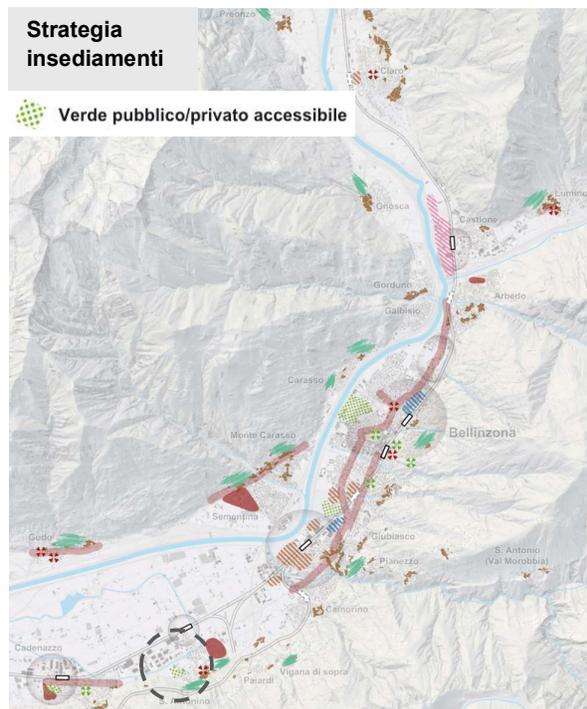
Codice ARE:

-

Codice PA:

IN 10.7

Pacchetto di misure	Riqualifica degli spazi pubblici / Verde urbano
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura di PAB5
Ente responsabile	Comune di Sant'Antonino
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031 realizzazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Lo sviluppo insediativo attuale e previsto del Comune richiede l'ampliamento della scuola per l'infanzia. Dopo attenta valutazione si è optato per una nuova costruzione. L'attuale asilo una volta dismesso potrà venir utilizzato come spazio polivalente per gli anziani, asilo nido o per il trasferimento dell'ufficio tecnico comunale. Il progetto ha tra gli obiettivi quello di valorizzare il luogo, conferendogli qualità urbana e carattere pubblico nel contesto del paese. Una parte delle aree verdi esterne fungerà da spazio pubblico polivalente, permettendo una fruibilità pubblica del luogo.

La proposta di progetto scaturisce da un concorso di architettura svoltosi tra il 2021 e il 2022. La misura consiste nella realizzazione della nuova scuola per l'infanzia.

Costo (Pmax): 12 Mio. CHF

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

oggi: < D

2040: C

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040):**Tipi di utilizzo**

Centro scolastico

Coordinamento tra trasporti e insediamenti**OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO**

La riorganizzazione delle infrastrutture scolastiche offre l'opportunità di valorizzare l'area libera a beneficio di una fruibilità per la popolazione e tenendo conto della promozione della biodiversità. La misura contribuisce a mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione che creino un senso di identità e appropriazione e in generale contribuisce alla valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo.

FASI DI ATTUAZIONE

- Elaborazione del progetto definitivo
- Domanda di costruzione
- Realizzazione

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: zona per attrezzature di interesse pubblico

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Progetto Centro Scolastico, progetto di massima

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE**Conformità con il PD:**

Misura conforme alla scheda R10 Qualità degli insediamenti e R/M4 Agglomerato del Bellinzonese (dato acquisito)

Necessità di modifica del PD

Nessuna



Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: Piazza Mesolcina

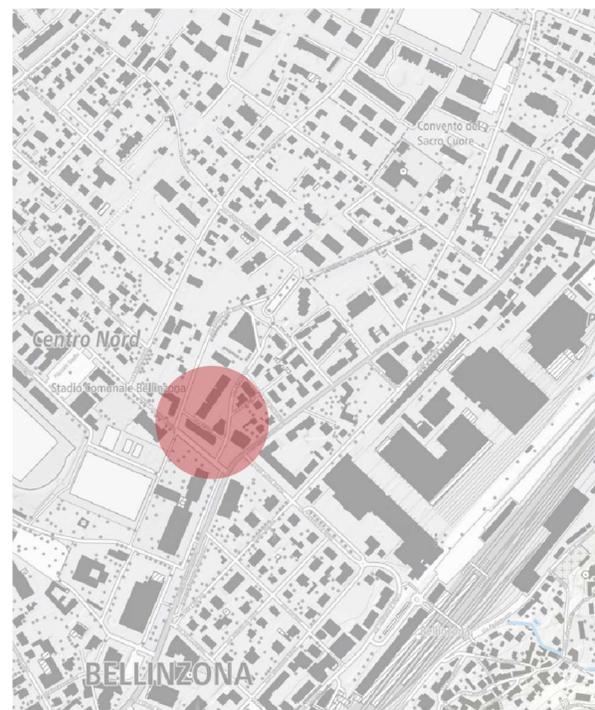
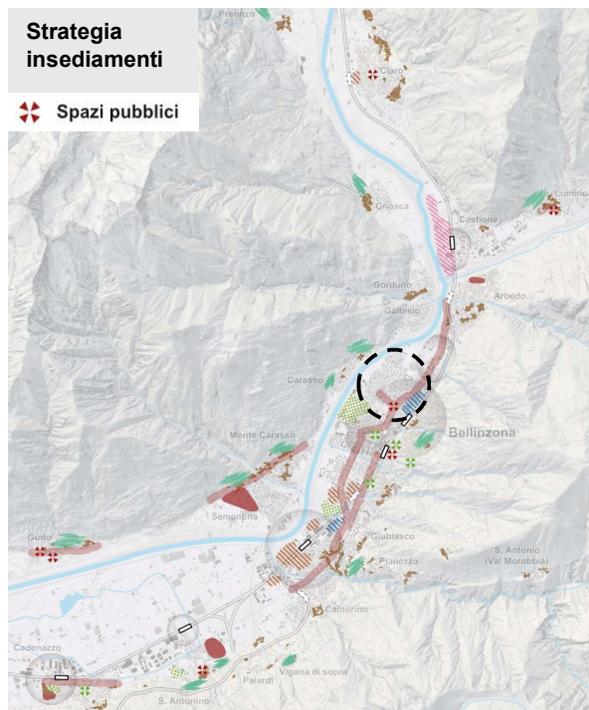
Codice ARE:

-

Codice PA:

IN 10.8

Pacchetto di misure	Riqualifica degli spazi pubblici
Correlazione con altre misure	GM 3.6, TIM 12.2
Rapporto con PA precedente	Nuova misura di PAB5
Ente responsabile	Città di Bellinzona
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2026 studio urbanistico 2027 – 2028 progettazione



Strategia insediamenti

Spazi pubblici

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Piazza Mesolcina è un ampio spazio all'intersezione tra il principale asse di entrata da nord in città, Via San Gottardo e Viale Motta che conduce allo stadio. In posizione leggermente arretrata rispetto a Via San Gottardo presenta già oggi servizi quali bar, ristoranti, farmacia e piccoli negozi. Ha un'ubicazione strategica rispetto allo sviluppo dei quartieri a nord e si trova nei pressi della scuola elementare e dello stadio. Gli spazi liberi sono oggi in parte occupati da posteggi e vi è una fermata del bus che necessita l'adattamento alla LDIs.

Lo spazio presenta un grande potenziale di riqualifica, che si vuole valutare in una prima fase con uno studio urbanistico. La misura TIM 12.2 (Approfondimento sul fabbisogno di posteggi pubblici) e l'idea di un autosilo su Viale Motta, permettono di trovare una soluzione alternativa per i posteggi oggi presenti. Su Viale Motta è inoltre prevista una riqualifica a favore della mobilità pedonale e ciclistica (misura A GM 3.6).

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

oggi: A

2040: A

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040):

Tipi di utilizzo

Residenza, commerci, servizi

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura contribuisce a mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione nei centri di quartiere, che creino un senso di identità e appropriazione e in generale contribuisce alla valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo. La valorizzazione tiene conto degli aspetti di qualità urbanistica, del verde urbano, della qualità di connessione dei percorsi per la mobilità lenta con il contesto, della sicurezza, dell'inserimento di contenuti pubblici e del mitigamento delle isole di calore.

FASI DI ATTUAZIONE

- 2025-2026: Studio urbanistico
- 2027-2028: Progettazione

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

Misura conforme alla scheda R10 Qualità degli insediamenti e (dato acquisito)

Necessità di modifica del PD

Aggiornamento R/M4 Agglomerato R/M4 Agglomerato del Bellinzonese ?



Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici: piazzetta San Giulio

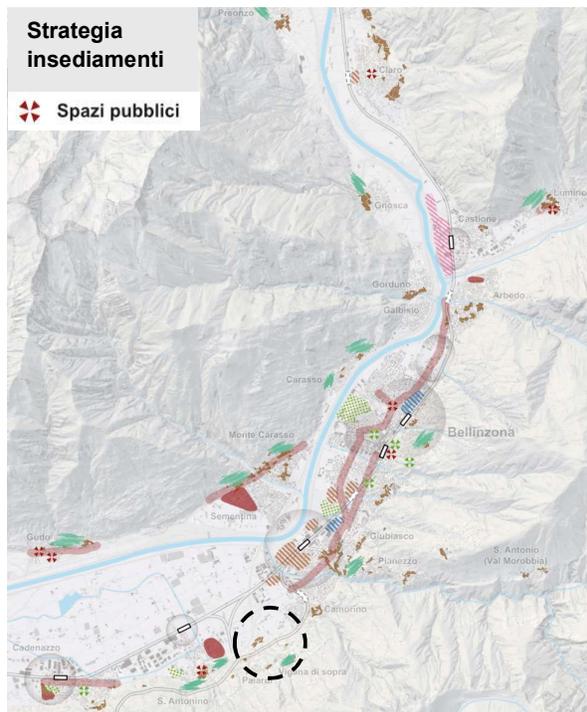
Codice ARE:

-

Codice PA:

IN 10.9

Pacchetto di misure	Riqualifica degli spazi pubblici
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	Nuova misura di PAB5
Ente responsabile	Comune di Sant'Antonino
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031 realizzazione



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La piazzetta San Giulio è un piccolo spazio con funzione pubblica attualmente mal organizzati in cui si trovano: due parcheggi, la fermata del trasporto pubblico, una postazione bikesharing, la raccolta dei rifiuti solidi urbani, un albero comunale, la cassetta della posta, una panchina, una scarpata verde e due alberi. Il progetto prevede una riqualifica, tramite una riorganizzazione degli spazi su un doppio livello per permettere la separazione della zona dedicata ai flussi dalla zona dedicata a sosta e socialità. È inoltre prevista una valorizzazione del verde presente, con specie autoctone e una migliore accessibilità dei servizi pubblici.

Costo: 156'000 CHF (IVA escl.).

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

oggi: < D

2040: < D

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040):

Tipi di utilizzo**Coordinamento tra trasporti e insediamenti****OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO**

La misura contribuisce a mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di fruizione pubblica e in generale alla valorizzazione degli spazi liberi nel comprensorio insediativo. La valorizzazione tiene conto degli aspetti di qualità urbanistica, della promozione della biodiversità e della sicurezza.

FASI DI ATTUAZIONE

- Progettazione
- Domanda di costruzione
- Realizzazione

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Comune di Sant'Antonino: Sistemazione della piazzetta San Giulio, Studio di fattibilità, luglio 2022.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE**Conformità con il PD:**

Misura conforme alla scheda R10 Qualità degli insediamenti e (dato acquisito) e RM/4 Agglomerato del Bellinzonese (dato acquisito)

Necessità di modifica del PD

Nessuna



Polo di sviluppo zona industriale Castione

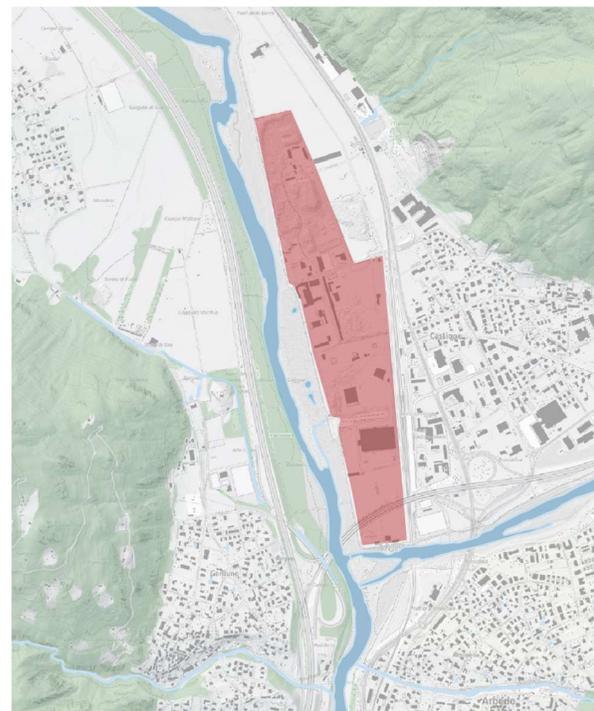
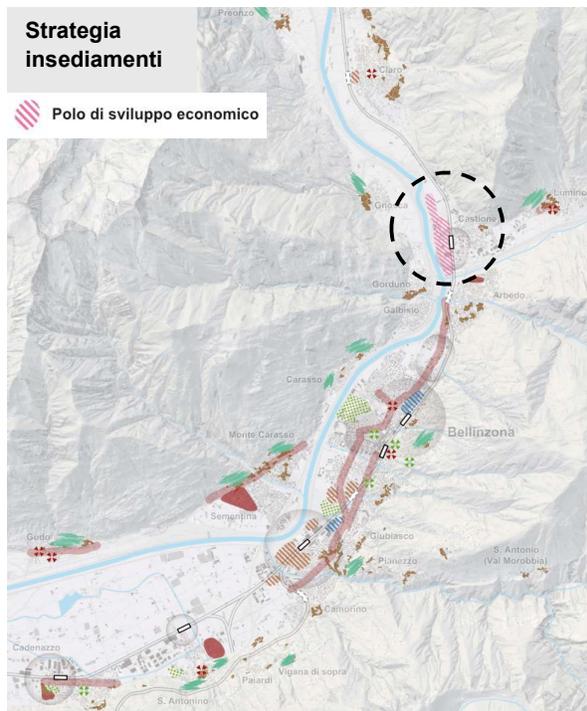
Codice ARE:

-

Codice PA:

IN 12

Pacchetto di misure	Poli di sviluppo
Correlazione con altre misure	TP 13, ML 12
Rapporto con PA precedente	Nuova misura di PAB5
Ente responsabile	Comune di Arbedo-Castione
Altri Enti coinvolti	Cantone (USE)
Priorità	A / Compito permanente
Orizzonte di realizzazione	2025 – 2027 pianificazione e governance 2028 – 2031 governance



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il comparto è situato in zona industriale ed è occupato da attività industriali tradizionali con grandi necessità di superfici, quali la lavorazione degli inerti, aziende del settore dell'edilizia e della pavimentazione, un'azienda di riciclaggio rifiuti, la centrale di distribuzione della Coop e un'azienda innovativa in ambito energetico. Dal 2017 il comparto è inserito come Polo di Sviluppo Economico (PSE) nel piano direttore, quale dato acquisito. A nord del comparto si sta realizzando il Nuovo Stabilimento Industriale Ferroviario (NSIF) il cui progetto prevede l'urbanizzazione di tutto il comparto industriale (strade, percorsi ciclabili e sottostrutture): ciò ha un grande impatto sull'organizzazione dell'area sia per quanto riguarda le possibilità insediative. Si è quindi reso necessario chinarsi sulla pianificazione della zona che si è svolta nell'ambito di un Gruppo di lavoro nel quale sono presenti la Sezione dello Sviluppo Territoriale e l'Ufficio per lo sviluppo economico.

Il piano di indirizzo conferma la funzione produttiva del comparto, prevedendo una diversificazione della tipologia delle attività e prevede tre comparti:

- il comparto con il centro logistico di importanza cantonale per la gestione integrata degli inerti
- il comparto destinato alla lavorazione intensiva di beni e servizi a carattere tradizionale
- il comparto destinato alla lavorazione intensiva di beni ad alto valore aggiunto e innovativi.

Il piano d'indirizzo prevede delle misure atte a valorizzare il più possibile le potenzialità insediative nell'ambito di una riqualifica urbanistica e paesaggistica del comparto. Gli approfondimenti hanno evidenziato come non sia possibile sviluppare un PSE ai sensi del Piano direttore cantonale. Per contro attraverso un adeguato coordinamento tra i privati, il Comune e il DFE sarà possibile stimolare l'insediamento di attività ad alto valore aggiunto che potranno comunque far capo agli aiuti cantonali previsti dalla Legge per l'innovazione economica.

La misura PAB5 consiste nella elaborazione della variante di piano regolatore e nella implementazione delle attività della prevista commissione di coordinamento privato/pubblico al fine di promuovere progetti di qualità urbanistica e di alto valore aggiunto.

Sviluppo della generazione precedente

A Castione il riassetto dell'area nel PAB2 prevedeva la realizzazione di uno stadio e il trasferimento delle attività commerciali. Il progetto per l'area è caduto. Il comparto a nord della ferrovia è confluito in una nuova misura di PAB3 (1.4), il comparto industriale a sud è oggetto della presente misura di PAB5.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

oggi: B/C

2040: B/C

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040):

Area disponibile per lo sviluppo:

- a corto termine 21'000 m²
- a medio-lungo termine: 55'000 m²

Tipi di utilizzo

Gestione inerti, industria tradizionale, industria innovativa

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Per la sua ubicazione in corrispondenza dello svincolo autostradale e la vicinanza alla Stazione TILO la zona è facilmente accessibile sia dal trasporto privato che da quello pubblico. Il progetto NSIF ha portato a una riorganizzazione degli accessi all'area e uno spostamento del percorso ciclabile cantonale e al completamento del percorso ciclabile da Gorduno verso la Stazione TILO. La misura ML 12 del PAB5, così come la misura TP 11.1 (Riorganizzazione percorso linee regionali / urbane al nodo di Castione) vanno anche a beneficio dell'accessibilità del comparto.

Gli approfondimenti riguardo alla mobilità, indicano che il nuovo indirizzo proposto per il comparto, tenendo conto del progetto NSIF, porterebbe a un incremento dei movimenti di circa il 22%. Considerato l'obiettivo di sviluppo di attività a carattere innovativo, si prevede una diminuzione dei veicoli pesanti e un incremento dei veicoli leggeri. La analisi indicano che i flussi orari in entrata e uscita non superano le soglie di funzionalità dell'accesso al comparto situato a nord.

Il Piano di indirizzo prevede la possibilità di un nuovo accesso a sud della zona industriale verso la rete stradale principale, che porterebbe a una diversa ripartizione dei flussi, migliorando il funzionamento dell'incrocio tra via Industria e via San Gottardo e la fluidità del traffico lungo Via San Gottardo.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura contribuisce a gestire le zone per il lavoro, alla promozione dello sviluppo economico e alla concentrazione di posti di lavoro in aree ben servite dal trasporto pubblico. Contribuisce a un miglior utilizzo del suolo grazie all'introduzione di indici minimi e di conseguenza a un utilizzo ridotto di risorse. La pianificazione prevede misure a favore di una valorizzazione urbanistica e paesaggistica del comparto. La misura contribuisce in generale allo sviluppo centripeto di qualità.

FASI DI ATTUAZIONE

- Febbraio 2022: istituzione di una nuova zona di pianificazione sul comparto, della durata di tre anni.
- Aprile 2023: Istituzione della commissione consultiva per il comparto industriale Castione e informato i proprietari fondiari del comparto in oggetto.
- 2025-2027: Procedura di variante di PR per la riorganizzazione della zona industriale J1.
- Compito permanente: governance tramite la commissione consultiva

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Nessun ampliamento della zona edificabile, la zona a PR è già oggi industriale.

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Comune di Arbedo – Castione: Piano regolatore, Variante Riorganizzazione zone industriale J1 – Piano degli indirizzi, marzo 2023.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

Conforme alle schede R7 Zone per il lavoro e Poli di sviluppo economico – PSE (dato acquisito) e V6 Approvvigionamento in materiali inerti (dato acquisito).

Necessità di modifica del PD

Nessuna



Riordino zona per attività lavorative Cadenazzo

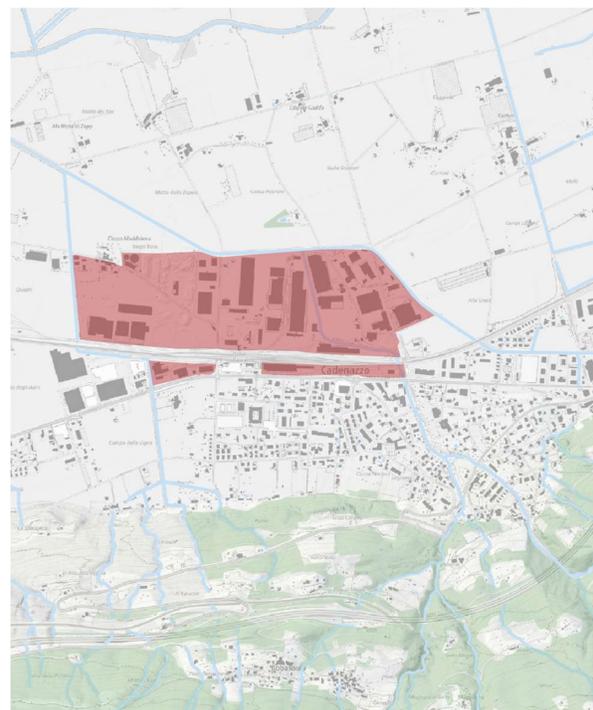
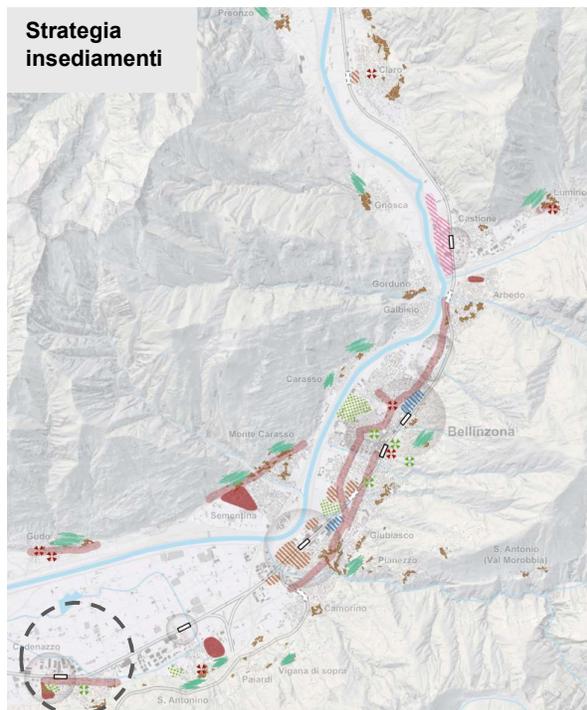
Codice ARE:

-

Codice PA:

IN 13

Pacchetto di misure	Poli di sviluppo
Correlazione con altre misure	ML 11.2
Rapporto con PA precedente	Nuova misura di PAB5
Ente responsabile	Comune di Cadenazzo
Altri Enti coinvolti	Proprietari
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura consiste in una nuova pianificazione del comparto (variante di PR) con l'obiettivo di un riordino e di una riqualifica dell'area al fine di assicurare una migliore organizzazione dell'area, una qualità urbanistica e paesaggistica con una rete di spazi verdi e la tutela dei percorsi pedonali interni. Sono previsti dei piani di quartiere obbligatori.

L'area è oggi per la gran parte occupata, si tratta di creare le premesse per una riqualifica e riorganizzazione a medio / lungo termine.

Si prevedono due sottozone:

- una sottozona di produzione di beni e servizi, in cui troverà un centro per la gestione integrata di materiali inerti (secondo la scheda PD V6).
- una sottozona di produzione di servizi.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

oggi: A/B/C

2040: A/B/C

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040):

Data la grande eterogeneità delle attività oggi presenti nella ZAL e di quelle ammesse in futuro risulta difficile fare delle stime. La capacità ammissibile per nuove attività verrà controllata e ammessa dal Municipio in funzione della capacità residua delle infrastrutture, in particolare di quelle stradali.

Tipi di utilizzo

Area gestione di inerti, servizi.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

L'accesso alla zona è penalizzato dalla situazione sulla strada principale cantonale. Situazione che verrà risanata con l'A2-A13.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura contribuisce a ottimizzare le aree per il lavoro. La pianificazione prevede misure a favore di una maggiore qualità urbanistica e paesaggistica del comparto e a migliori connessioni per la mobilità lenta all'interno del comparto. La misura contribuisce allo sviluppo centripeto di qualità.

FASI DI ATTUAZIONE

- 2028: Elaborazione variante PR per la riorganizzazione della zona industriale

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Nessun azionamento necessario, la zona a PR è già oggi industriale.

Conflitti con la legislazione ambientale: Nella zona è presente un biotopo umido, che si prevede di sostituire in una zona più confacente del Parco del Piano di Magadino.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Comune di Cadenazzo:

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE**Conformità con il PD:**

Conforme alla scheda V6 Approvvigionamento in materiali inerti (dato acquisito)

Necessità di modifica del PD

-

SCHEDE MISURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO (TP)

	misura PAB 3 ripresa nel PAB 5
	nuova misura PAB 5

PAB 5 - Elenco misure trasporto pubblico (TP)

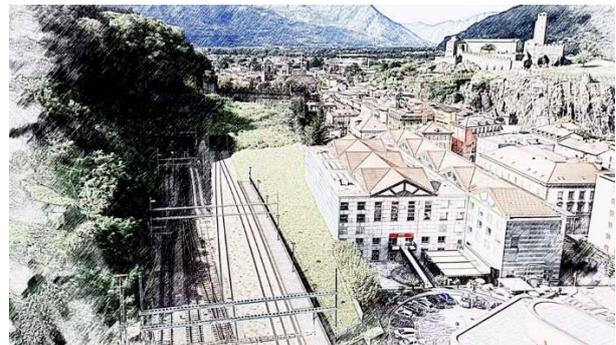
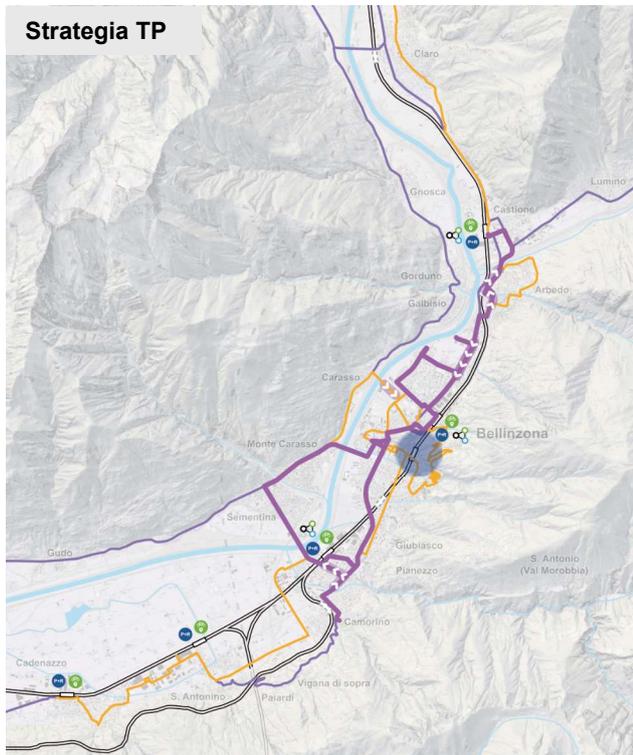
No.	Denominazione	Priorità	Costo [CHF, IVA escl.]	Valenza (regionale/locale)	Ente responsabile
TP 2.3	Nuova ferma ferroviaria piazza Indipendenza	B	finanziamento PROSSIF e Cantone	Regionale	Cantone, FFS
TP 7	Sviluppo di un sistema "S-Bahn" d'agglomerato	C	non quantificabile	Regionale	Cantone, FFS
TP 8	Velocizzazione TP				
TP 8.1	Velocizzazione TP: Via San Gottardo	A	70'000	Regionale	Cantone
TP 8.2	Velocizzazione Priorizzazione TP: nodo Via Monte Ceneri - Via al Ticino e Via al Ticino - Via Industrie	A	0	Regionale	Cantone
TP 8.3	Velocizzazione TP: Via G.Lepori a Bellinzona	A	70'000	Regionale	Cantone
TP 9	Riorganizzazione linea 1 e linea 8				
TP 9.1	Nuova fermata linea 1 Arbedo	A	200'000	Regionale	Cantone
TP 9.2.1	Nuova fermata nucleo di Arbedo - X1	A	15'000	Locale	Comune di Arbedo - Castione
TP 9.2.2	Nuova fermata nucleo di Arbedo - X2	A	15'000	Locale	Comune di Arbedo - Castione
TP 9.2.3	Nuova fermata nucleo di Arbedo - X3	A	15'000	Locale	Comune di Arbedo - Castione
TP 9.2.4	Nuova fermata nucleo di Arbedo - X4	A	15'000	Locale	Comune di Arbedo - Castione
TP 10.1	Riqualifica / adattamento / accessibilità fermate esistenti				
TP 10.1	Adattamento e riqualifica fermate Piazza Indipendenza	A	300'000	Regionale / Locale	Città di Bellinzona
TP 10.2	Accessibilità alle fermate TP: adattamento sottopasso di Arbedo Molinazzo	A	350'000	Regionale	Cantone
TP 11	Riorganizzazione rete TP urbana, Piazza Indipendenza percorso linee 3 e 5				
TP 11.1.1	Nuova fermata Carasso	B	200'000	Locale	Città di Bellinzona
TP 11.1.2	Nuova fermata ExBirreria	B	200'000	Locale	Città di Bellinzona
TP 11.1.3	Nuova fermata Sasso Corbaro	B	150'000	Locale	Città di Bellinzona
TP 11.2	Adattamenti stradali per la linea 5 di collina	B	250'000	Regionale / Locale	Città di Bellinzona
TP 11.3	Punto di attestamento linea 5	B	150'000	Regionale / Locale	Città di Bellinzona
TP 11.4	Nuova fermata IRB / Commercio	B	150'000	Regionale / Locale	Città di Bellinzona
TP 12	Riorganizzazione rete TP urbana/regionale S.Antonino-Cadenazzo	B			
TP 12.1	Nuovo collegamento viario	B	2'150'000	Regionale / Locale	Cantone / Comune di Cadenazzo
TP 12.2	Nuova fermata TP via ai Lischèe	B	150'000	Regionale / Locale	Comune di Cadenazzo
TP 12.3	Nuova fermata TP OBI	B	150'000	Regionale / Locale	Comune di Cadenazzo
TP 13	Riorganizzazione rete TP urbana/regionale nodo Castione	B	600'000	Regionale	Cantone
TP 14	Progetto elettrificazione TP urbani e regionali (bus elettrici e stazioni di ricarica)	A	10'156'000	Regionale	AutoPostale SA, Settore Sud



Bellinzona: 3° binario e nuova fermata ferroviaria piazza Indipendenza

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 2.3

Categoria e sottocategoria della misura	7: Infrastrutture per gli autobus e il TP (infrastruttura nazionale)
Correlazione con altre misure	da completare
Rapporto con PA precedente	TP 2.3 nel PAB3 in priorità B
Ente responsabile	FFS, Cantone
Altri Enti coinvolti	Città di Bellinzona
Priorità	B
Costi totali	Finanziamento PROSSIF e Cantone



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura consiste nel potenziamento della linea ferroviaria regionale tramite un binario e aggiuntivo tra Bellinzona e Giubiasco e nella realizzazione di una nuova fermata ferroviaria TILO in prossimità di Piazza Indipendenza a Bellinzona, a due passi dal centro storico, dal quartiere amministrativo e da diversi Istituti scolastici cantonali e a prossimità dei quartieri di Ravecchia e Bellinzona Sud. 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).

- Inizio lavori: primavera 2026
- Entrata in servizio: dicembre 2033

INTERFACCIA CON LE RETI DI TRASPORTO DELL'AGGLOMERATO

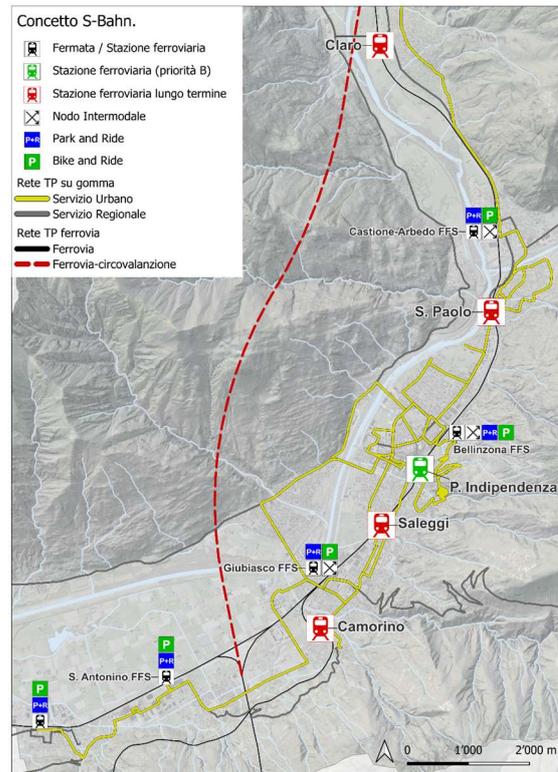
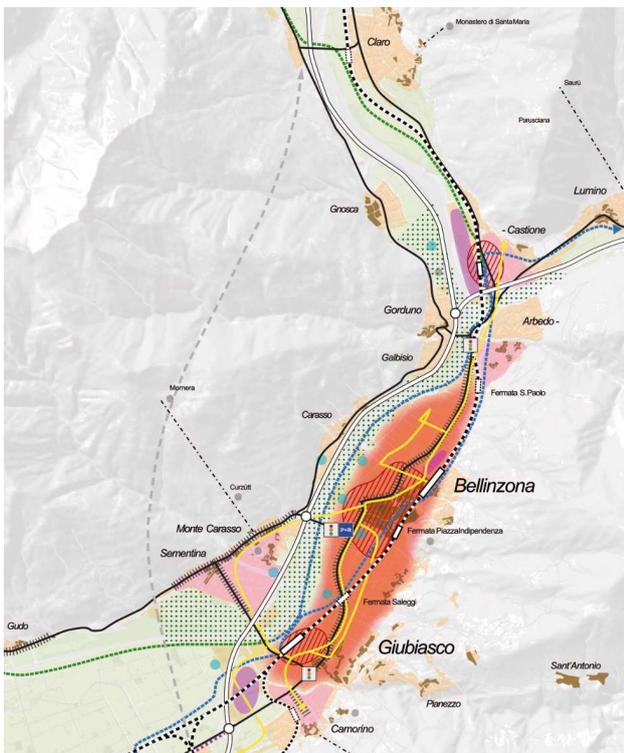
•• Rete TP su gomma urbana/locale e regionale



Sviluppo di un sistema “S-Bahn” d’agglomerato

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 7

Categoria e sottocategoria della misura	Infrastruttura nazionale per il TP
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	TP7 nel PAB3 in priorità C
Ente responsabile	FFS, Cantone
Altri Enti coinvolti	Città di Bellinzona
Priorità	C
Costi computabili	non quantificabile



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Lo scenario auspicato del PAB 3 (visione d’insieme) si basa sul concetto generale che a lungo termine la rete TILO fungerà da tram (asse forte TP su ferro) per collegare celermente le centralità dell’agglomerato, in abbinamento alle linee TP su gomma urbane e regionali, la cui funzione resta di servizio e distribuzione capillare. Questa visione, subordinata all’apertura del tracciato merci AlpTransit (aggiramento dell’agglomerato di Bellinzona), si concretizza con la realizzazione, a lungo termine, di alcune nuove fermate ferroviarie e specificatamente nel comparto Saleggi (tra gli abitati di Giubiasco e Bellinzona), nel comparto S. Paolo (zona nord di Bellinzona), come pure a Camorino e Claro. Rapporto con PA 3 TP7. La misura è condizionata dalla messa in esercizio della circonvallazione AlpTransit merci, dunque con un orizzonte temporale > 2040.

INTERFACCIA CON LE RETI DI TRASPORTO DELL’AGGLOMERATO

Rete TP su gomma urbana/locale e regionale



Velocizzazione TP

Codice pacchetto misure

TP 8

Categoria e sottocategoria della misura	7.2: Infrastrutture per gli autobus e il TP
Priorità	A
Costi computabili	140'000 CHF (IVA esclusa)

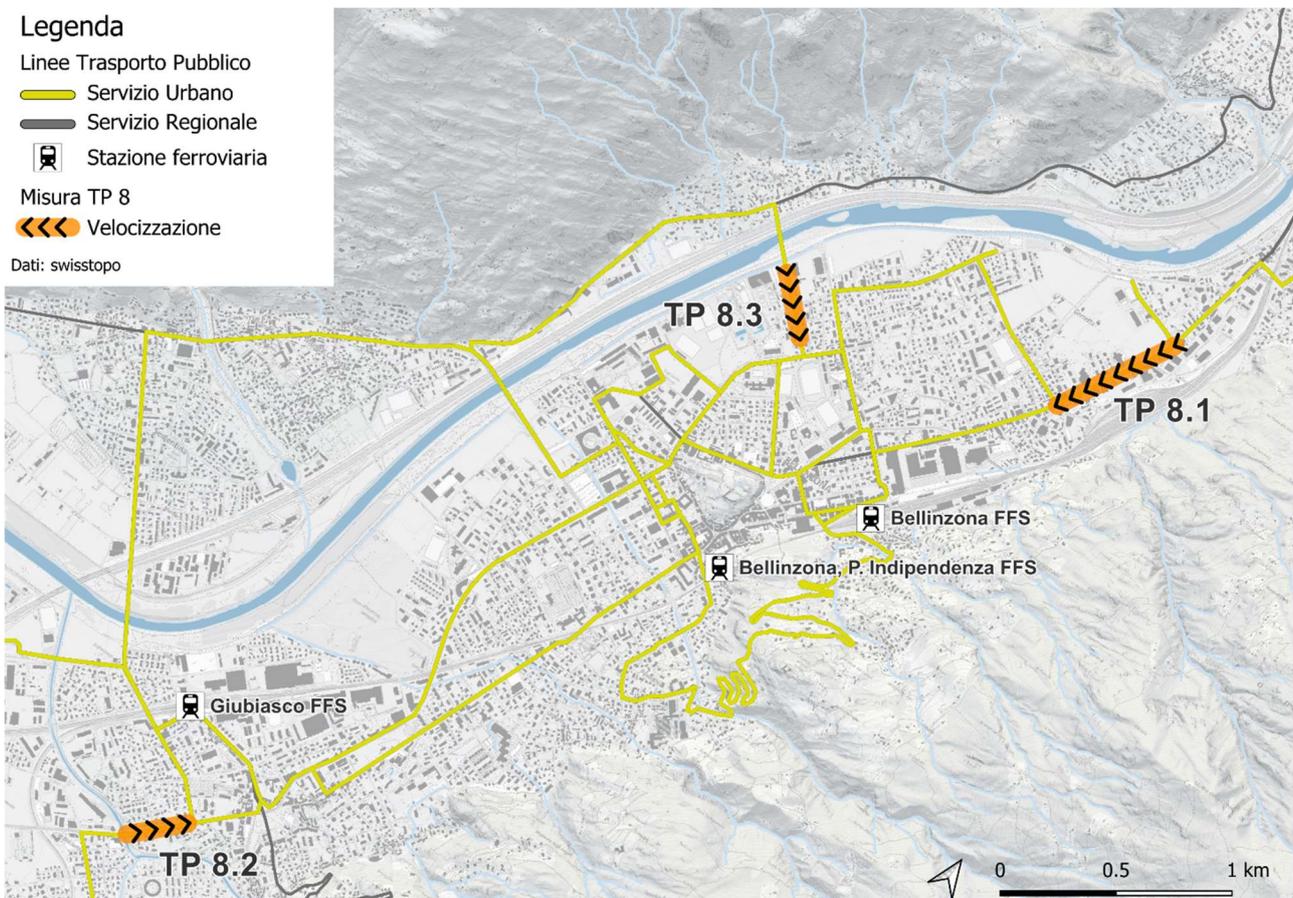
ELENCO MISURE PACCHETTO

- TP8.1 Corsia preferenziale su Via San Gottardo (70'000.00 CHF)
- TP8.2 Priorizzazione TP ai nodi Via Monte Ceneri - Via al Ticino e Via al Ticino - Via Industrie (0.00 CHF)
- TP8.3 Corsia preferenziale su Via Lepori a Bellinzona (70'000.00 CHF)

Legenda

- Linee Trasporto Pubblico
- Servizio Urbano
- Servizio Regionale
- 🚉 Stazione ferroviaria
- Misura TP 8
- 🚧 Velocizzazione

Dati: swisstopo



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il pacchetto di misure TP 8 prevede la velocizzazione del trasporto pubblico tramite corsie preferenziali su Via San Gottardo (TP 8.1) e su Via Lepori a Bellinzona (TP 8.3) e la priorizzazione ai nodi Via Monte Ceneri - Via al Ticino/Via al Ticino - Via Industrie (TP 8.2) a Giubiasco. A queste misure infrastrutturali è correlata pure la misura TP 9 che prevede l'istituzione di un percorso più diretto tra Arbedo ed il nodo ferroviario di Castione Arbedo. La garanzia di avere dei collegamenti veloci e affidabili è certamente un fattore importante per la scelta del mezzo di trasporto. Oltre a favorire l'utilizzo del TP, va ricordato che un aumento delle velocità commerciali permette un drastico contenimento dei costi di esercizio a parità di prestazioni o ad un aumento incisivo dell'offerta a parità di spesa.

Le misure prevedono l'istituzione di corsie dedicate TP e una riorganizzazione minima dei flussi ai nodi.

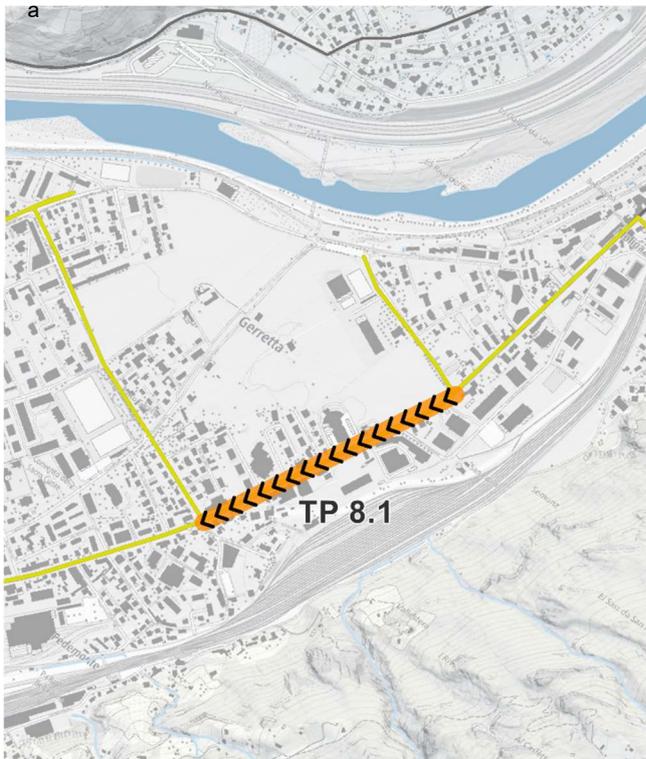
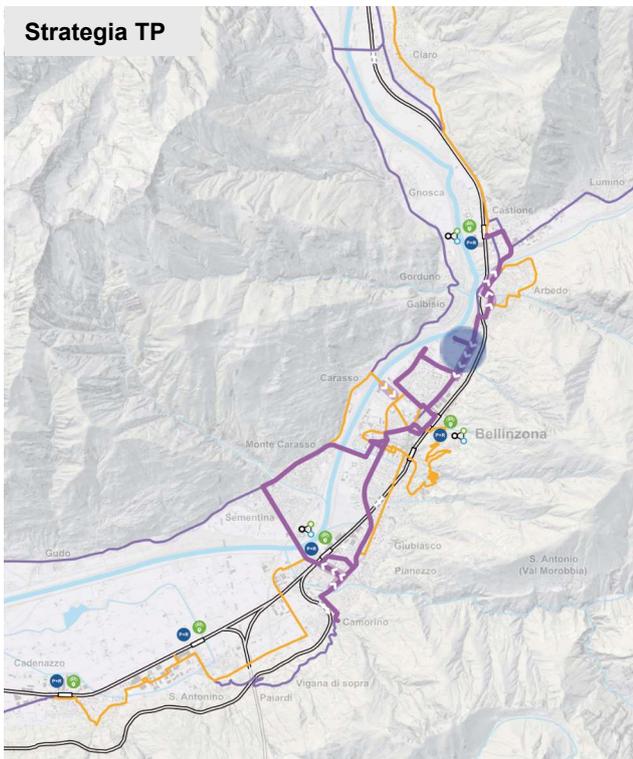
Per far fronte all'aumento della domanda di trasporto futura il miglioramento della qualità dell'offerta ed il suo adattamento alle dinamiche di sviluppo abitativo e dei posti di lavoro, è necessario fornire un sistema di trasporto che sia in grado di essere competitivo all'utilizzo del mezzo privato e che permetta di soddisfare gli obiettivi strategici di ripartizione modale degli spostamenti.



Misura parziale
Corsia preferenziale su Via San Gottardo

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 8.1

Categoria e sottocategoria della misura	7.2: Infrastrutture per gli autobus e il TP			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Città di Bellinzona			
Priorità	A			
Costi computabili	70'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la velocizzazione del trasporto pubblico tramite una corsia preferenziale su Via San Gottardo che agevolerà la circolazione della linea urbana 1, e delle linee regionali. Si prevede una corsia preferenziale di 85 m. La corsia preferenziale potrebbe essere ulteriormente allungata rinunciando alla corsia di preselezione per la svolta a sinistra in Via Pantera, esistono infatti dei percorsi alternativi. A comprova della fattibilità della misura, è stato allestito uno studio di fattibilità preliminare (AFRY, aprile 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 30%. Progetto di massima e definitivo 2025-26, progetto esecutivo e l'esecuzione 2027-28.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

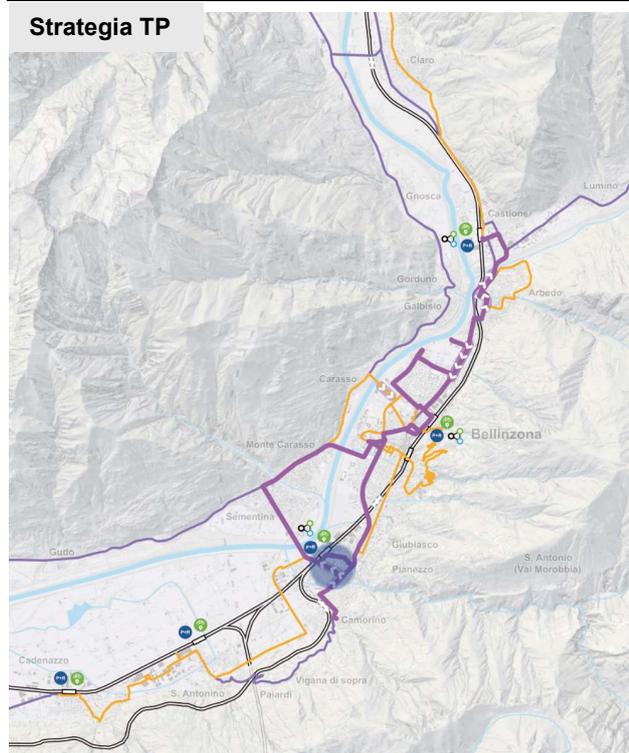
Per far fronte all'aumento della domanda di trasporto futura il miglioramento della qualità dell'offerta ed il suo adattamento alle dinamiche di sviluppo abitativo e dei posti di lavoro, è necessario fornire un sistema di trasporto che sia in grado di essere competitivo all'utilizzo del mezzo privato e che permetta di soddisfare agli obiettivi strategici di ripartizione modale degli spostamenti. Oltre a favorire l'utilizzo del trasporto pubblico, va ricordato che un aumento delle velocità commerciali permette un drastico contenimento dei costi di esercizio a parità di prestazioni o un aumento incisivo dell'offerta a parità di spesa. La misura mira dunque ad aumentare l'attrattiva del trasporto pubblico e contenere i costi di esercizio.



Misura parziale
Priorizzazione TP ai nodi Via Monte Ceneri - Via al Ticino e Via al Ticino - Via Industrie

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 8.2

Categoria e sottocategoria della misura	7.2: Infrastrutture per gli autobus e il TP		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Città di Bellinzona		
Priorità	A		
Costi computabili	0 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la priorizzazione del trasporto pubblico ai nodi Via Monte Ceneri - Via al Ticino/Via al Ticino - Via Industrie (TP 8.2) a Giubiasco per velocizzarlo, potenziarlo e ottenere una maggiore attrattività e un'ottimizzazione dei costi d'esercizio. Le linee agevolate da questo intervento sono le linee urbane 1 e 3 .

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Per far fronte all'aumento della domanda di trasporto futura il miglioramento della qualità dell'offerta ed il suo adattamento alle dinamiche di sviluppo abitativo e dei posti di lavoro, è necessario fornire un sistema di trasporto che sia in grado di essere competitivo all'utilizzo del mezzo privato e che permetta di soddisfare agli obiettivi strategici di ripartizione modale degli spostamenti. Oltre a favorire l'utilizzo del trasporto pubblico, va ricordato che un aumento delle velocità commerciali permette un drastico contenimento dei costi di esercizio a parità di prestazioni o un aumento incisivo dell'offerta a parità di spesa. La misura mira dunque ad aumentare l'attrattiva del trasporto pubblico e contenere i costi di esercizio.



Misura parziale
Corsia preferenziale TP
Via Lepori

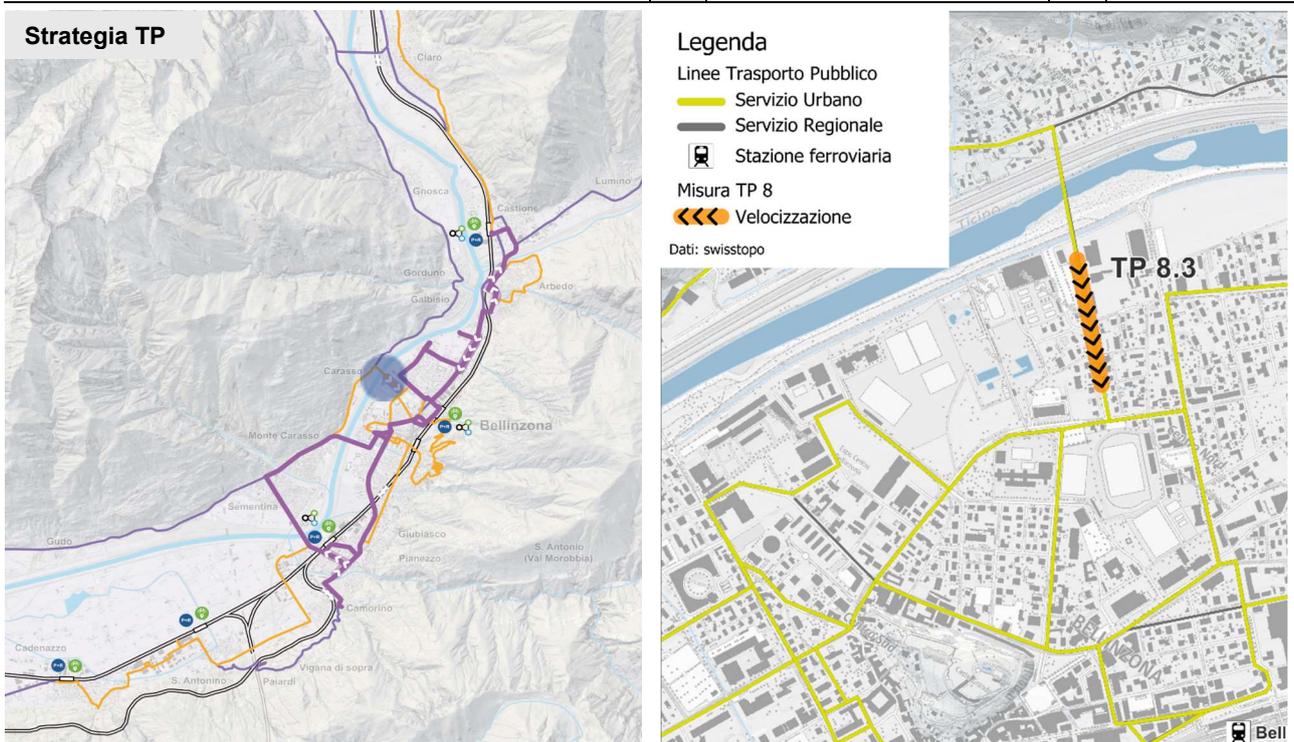
Codice ARE:

-

Codice PA:

TP 8.3

Categoria e sottocategoria della misura	7.2: Infrastrutture per gli autobus e il TP		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Città di Bellinzona		
Priorità	A		
Costi computabili	70'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la velocizzazione del trasporto pubblico tramite l'utilizzo della corsia di destra e una prioritizzazione al nodo di via Lepori e via Mirasole che ageverà la circolazione delle linee 5, e 222. A comprova della fattibilità della misura, per gli interventi previsti su Via Lepori a Bellinzona è stato allestito uno studio di fattibilità preliminare (AFRY, aprile 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 30%. Progetto di Massima e definitivo: 2025-26 - Progetto esecutivo ed esecuzione: 2027-28.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Per far fronte all'aumento della domanda di trasporto futura il miglioramento della qualità dell'offerta ed il suo adattamento alle dinamiche di sviluppo abitativo e dei posti di lavoro, è necessario fornire un sistema di trasporto che sia in grado di essere competitivo all'utilizzo del mezzo privato e che permetta di soddisfare agli obiettivi strategici di ripartizione modale degli spostamenti. Oltre a favorire l'utilizzo del trasporto pubblico, va ricordato che un aumento delle velocità commerciali permette un drastico contenimento dei costi di esercizio a parità di prestazioni o un aumento incisivo dell'offerta a parità di spesa. La misura mira dunque ad aumentare l'attrattiva del trasporto pubblico e contenere i costi di esercizio.



Riorganizzazione Linea 1 e 8

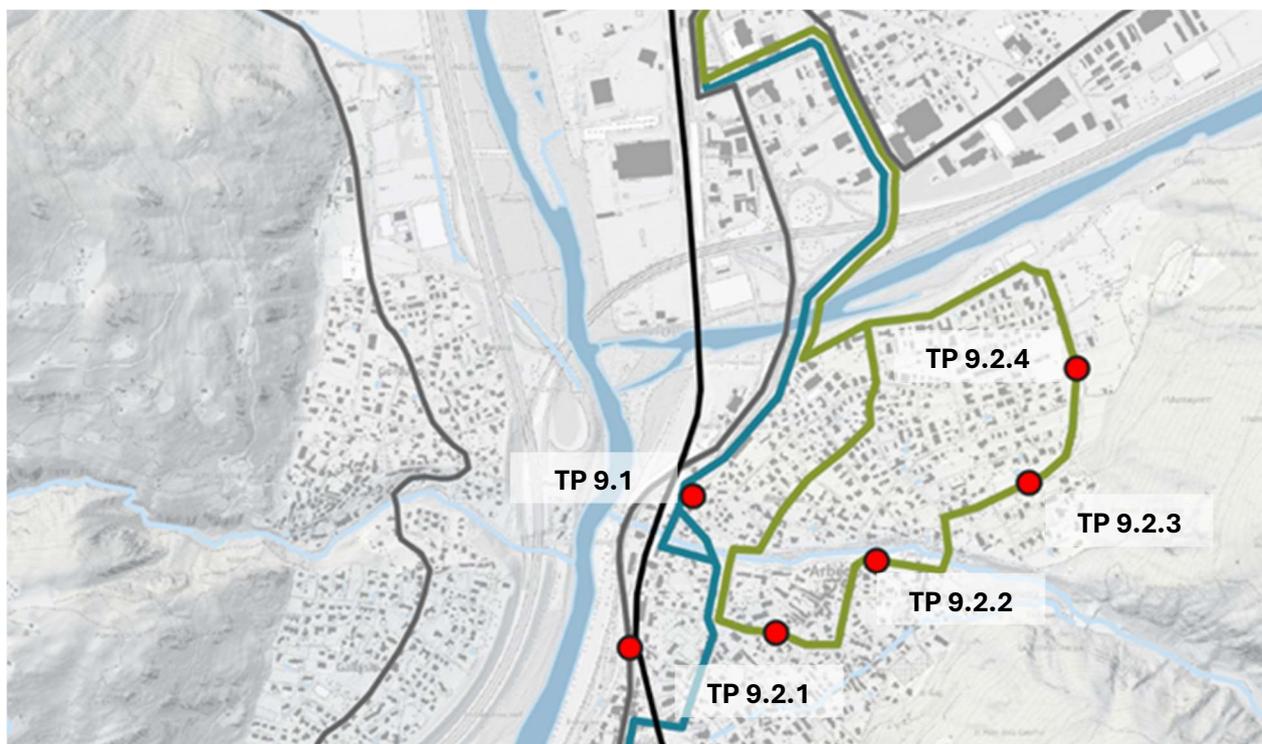
Codice pacchetto misure

TP 9

Categoria e sottocategoria della misura	7.1: Nuova fermata di autobus
Priorità	A
Costi computabili	260'000 CHF (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- TP 9.1 Nuova fermata per la linea 1 nel nucleo di Arbedo (200'000 CHF)
- TP 9.2.1 Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – nome_da_definire (15'000 CHF)
- TP 9.2.2 Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – nome_da_definire (15'000 CHF)
- TP 9.2.3 Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – nome_da_definire (15'000 CHF)
- TP 9.2.4 Nuova fermata per la linea 8 nel nucleo di Arbedo – nome_da_definire (15'000 CHF)



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il pacchetto di misure TP 9 prevede l'istituzione di percorsi più diretti verso il nodo ferroviario di Castione-Arbedo e il miglioramento della capillarità del servizio nei quartieri di Arbedo.

Per far fronte all'aumento della domanda di trasporto futura, al miglioramento della qualità dell'offerta e adattamento alle dinamiche di sviluppo abitativo e dei posti di lavoro, è necessario fornire un sistema di trasporto che sia in grado di essere competitivo all'utilizzo del mezzo privato e che permetta di soddisfare gli obiettivi strategici di ripartizione modale degli spostamenti.

Il cambiamento di percorso della linea 1 (asse forte del TP urbano su gomma) consente la circolazione di veicoli articolati, migliora i tempi di viaggio, la capillarità del servizio e permette l'aumento delle frequenze (da 30 minuti a 10/15 minuti) da Arbedo a Castione. Prolungando la linea locale 8 Claro-Castione in territorio di Arbedo con l'istituzione di 4 nuove fermate oltre ad aumentare la capillarità del servizio si disporrà di una linea con tempi sistema (30 minuti) ottimali per predisporre un servizio razionale dal punto di vista finanziario.

Relazione con altre misure: TP 11 Riorganizzazione rete TP urbana/regionale nodo Castione-Arbedo.

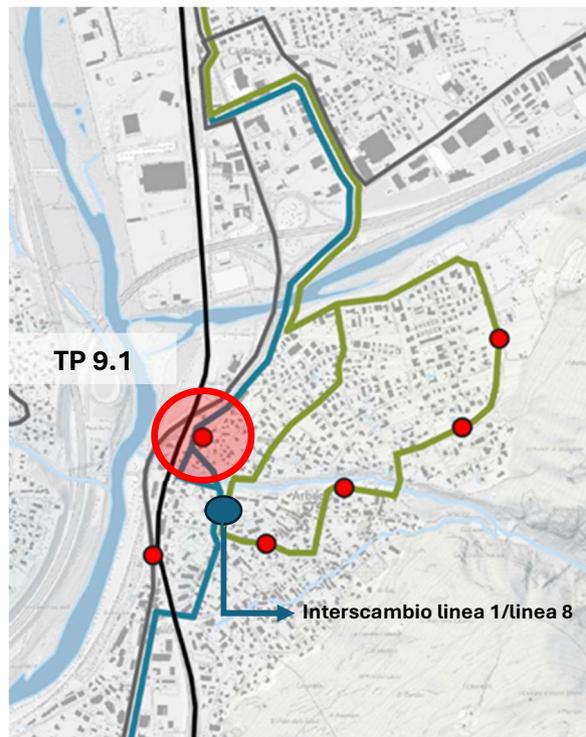
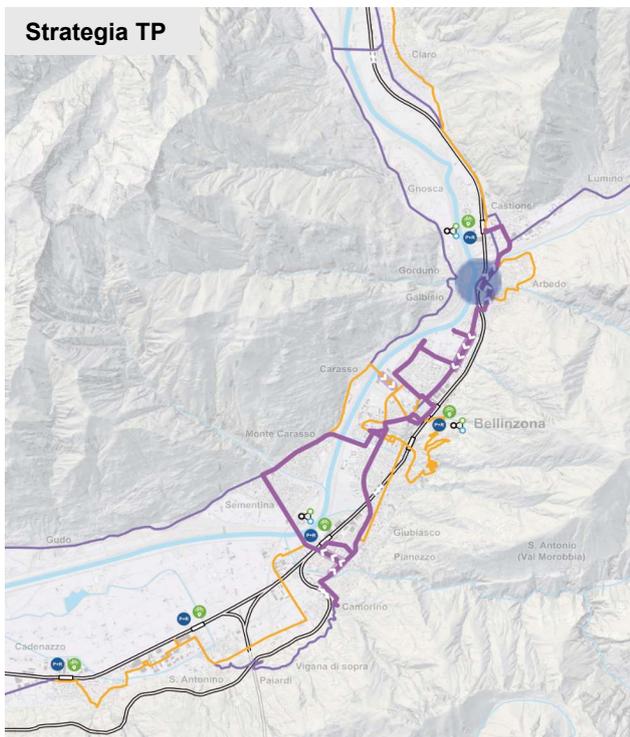
Tappe progettuali: Progettazione fermate: 2025-2026. Esecuzione e elaborazione progetto orario: 2026. Messa in esercizio: 2028-29



Misura parziale
Nuova fermata per la linea 1 nel nucleo di Arbedo

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 9.1

Categoria e sottocategoria della misura	7.1: Nuova fermata di autobus			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	Comune Arbedo-Castione – Città di Bellinzona			
Priorità	A			
Costi computabili	200'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura TP 9.1 riguarda la riorganizzazione dei percorsi della linea 1 che corrisponde all'asse forte del TP urbano su gomma in territorio di Arbedo. La riorganizzazione comporta lo spostamento della linea la creazione di una nuova fermata. La misura prevede l'istituzione di una fermata bidirezionale compatibile con le esigenze secondo LDis. Essa deve essere predisposta per permette sulla linea 1 la circolazione di veicoli articolati. Per servire i punti presenti nel percorso odierno della linea 1 verrà prolungata la linea 8 che oggi da Claro porta alla stazione di Castione-Arbedo. È previsto un interscambio attrattivo bus-bus tra la linea 1 e la linea 8 alla fermata Arbedo, Ponte Pacciaredo..

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Per far fronte all'aumento della domanda di trasporto futura, al miglioramento della qualità dell'offerta e adattamento alle dinamiche di sviluppo abitativo e dei posti di lavoro, è necessario fornire un sistema di trasporto che sia in grado di essere competitivo all'utilizzo del mezzo privato e che permetta di soddisfare gli obiettivi strategici di ripartizione modale degli spostamenti. La misura permette la circolazione di veicoli articolati, migliora i tempi di viaggio e la capillarità del servizio.

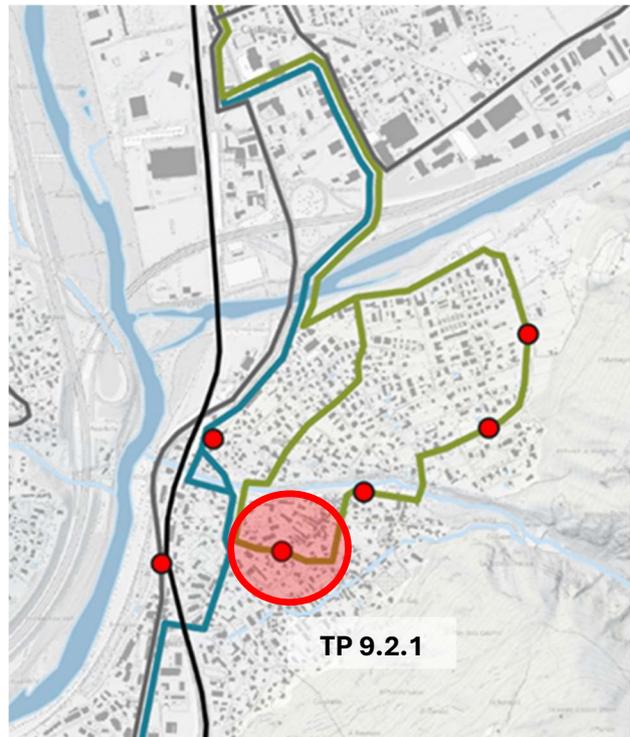
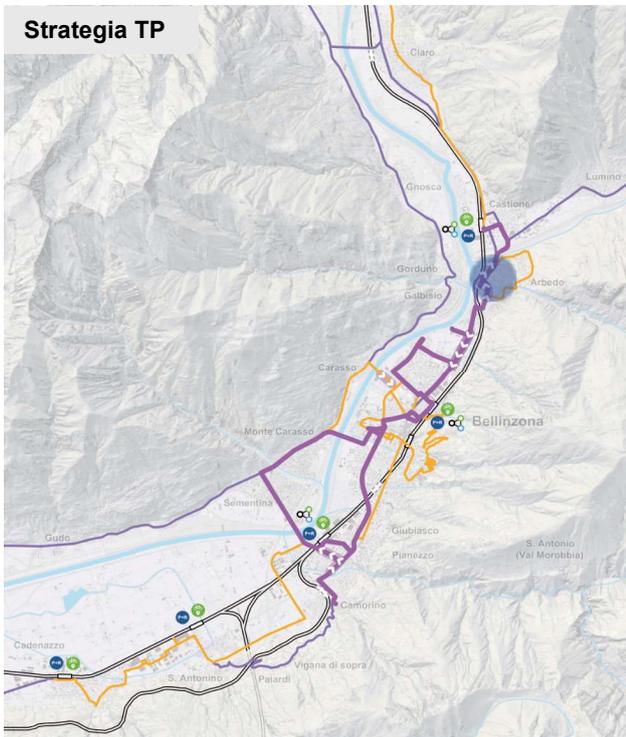
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo delle nuove centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.
- Adattare e potenziare la rete TP su gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità dell'interscambio



Misura parziale
**Nuova fermata per la 8 nel
 nucleo di Arbedo – X1**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 9.2.1

Categoria e sottocategoria della misura	7.1: Nuova fermata di autobus			
Ente responsabile	Comune Arbedo-Castione			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	15'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Prolungando la linea locale 8 Claro-Castione in territorio di Arbedo con l'istituzione di 4 nuove fermate oltre ad aumentare la capillarità del servizio si disporrà di una linea con tempi sistema (30 minuti) ottimali per predisporre un servizio razionale dal punto di vista finanziario.

La misura prevede la creazione di una fermata bidirezionale (nome da definire) in prossimità dell'attuale fermata Casa Comunale (non più servita con il cambiamento di percorso della linea 1). La fermata verrà inizialmente attrezzata unicamente come punto fermata ed adattata, se necessario in funzione dello sviluppo della linea.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Per far fronte all'aumento della domanda di trasporto futura, al miglioramento della qualità dell'offerta e adattamento alle dinamiche di sviluppo abitativo e dei posti di lavoro, è necessario fornire un sistema di trasporto che sia in grado di essere competitivo all'utilizzo del mezzo privato e che permetta di soddisfare gli obiettivi strategici di ripartizione modale degli spostamenti. La misura migliora i tempi di viaggio e la capillarità del servizio.

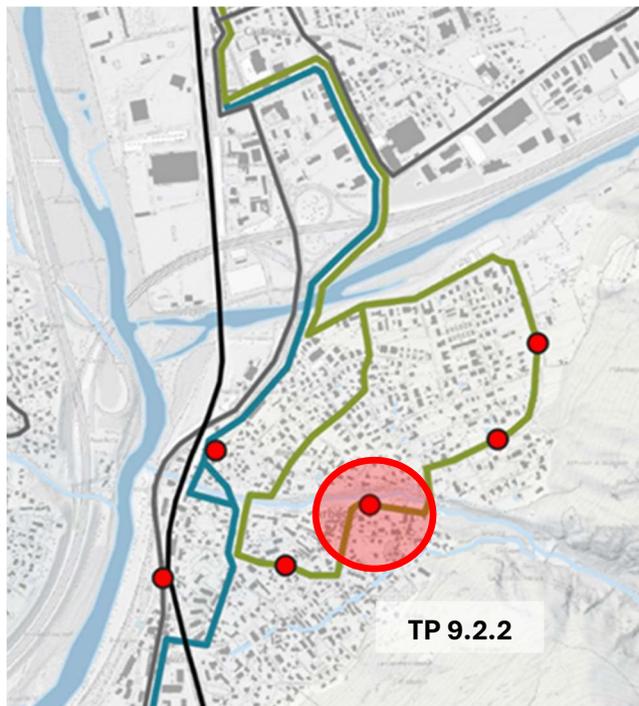
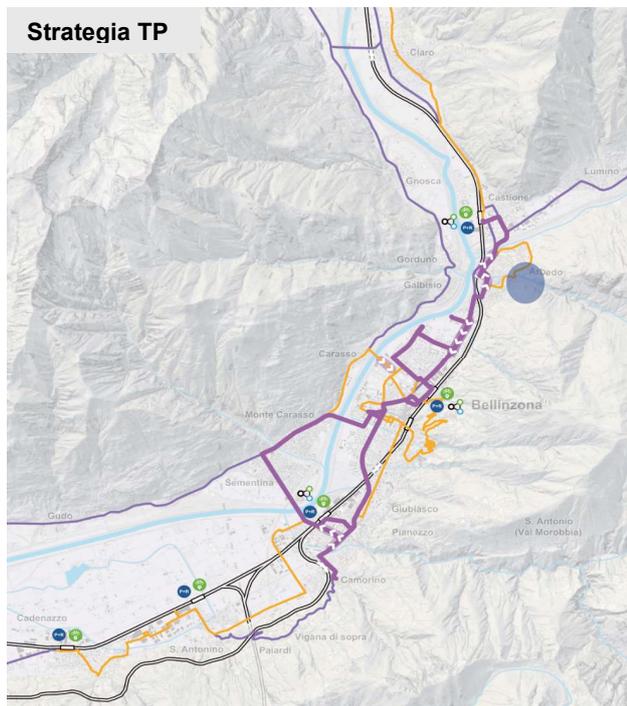
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo delle nuove centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.
- Adattare e potenziare la rete TP si gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità del interscambio.



Misura parziale
**Nuova fermata per la 8
 nel nucleo di Arbedo – X2**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 9.2.2

Categoria e sottocategoria della misura	7.1: Nuova fermata di autobus		
Ente responsabile	Comune Arbedo-Castione		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Costi computabili	15'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Prolungando la linea locale 8 Claro-Castione in territorio di Arbedo con l’istituzione di 4 nuove fermate oltre ad aumentare la capillarità del servizio si disporrà di una linea con tempi sistema (30 minuti) ottimali per predisporre un servizio razionale dal punto di vista finanziario.

La misura prevede la creazione di una fermata bidirezionale (nome da definire) su via Taiada in prossimità dell’incrocio con via Roccolo. La fermata verrà inizialmente attrezzata unicamente come punto fermata ed adattata in funzione dello sviluppo della linea.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L’AGGLOMERATO

Per far fronte all’aumento della domanda di trasporto futura, al miglioramento della qualità dell’offerta e adattamento alle dinamiche di sviluppo abitativo e dei posti di lavoro, è necessario fornire un sistema di trasporto che sia in grado di essere competitivo all’utilizzo del mezzo privato e che permetta di soddisfare gli obiettivi strategici di ripartizione modale degli spostamenti. La misura migliora i tempi di viaggio e la capillarità del servizio.

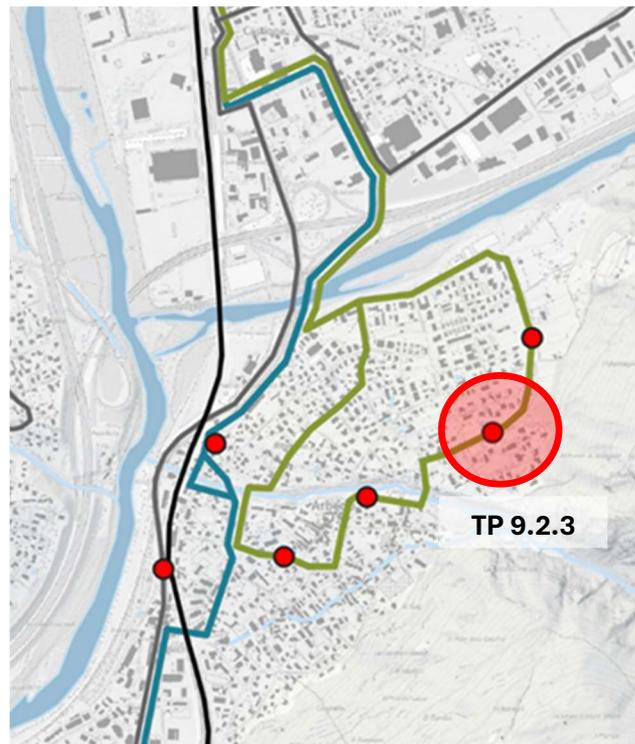
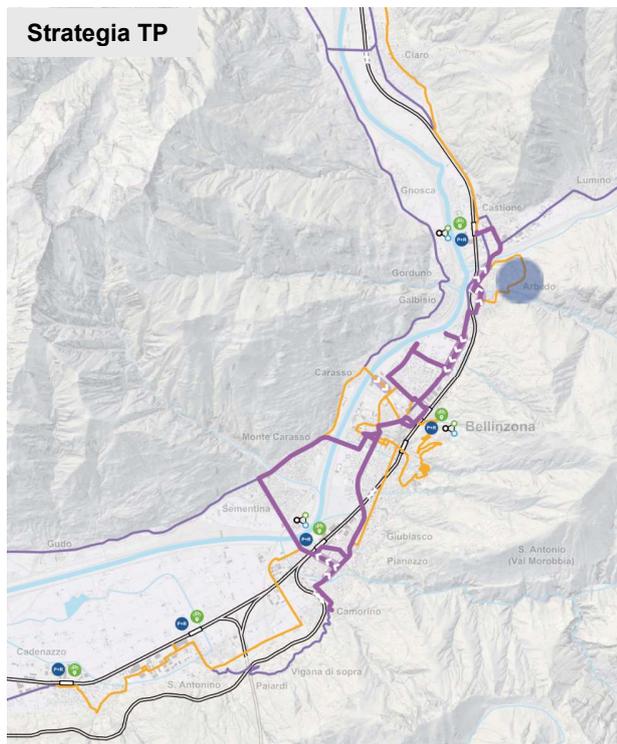
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo delle nuove centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.
- Adattare e potenziare la rete TP su gomma in funzione dell’offerta ferroviaria per migliorare la qualità del interscambio



Misura parziale
**Nuova fermata per la 8
 nel nucleo di Arbedo – X3**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 9.2.3

Categoria e sottocategoria della misura	7.1: Nuova fermata di autobus			
Ente responsabile	Comune Arbedo-Castione			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	15'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Prolungando la linea locale 8 Claro-Castione in territorio di Arbedo con l'istituzione di 4 nuove fermate oltre ad aumentare la capillarità del servizio si disporrà di una linea con tempi sistema (30 minuti) ottimali per predisporre un servizio razionale dal punto di vista finanziario.

La misura prevede la creazione di una fermata bidirezionale (nome da definire) su via Alle cascine. La fermata verrà inizialmente attrezzata unicamente come punto fermata ed adattata in funzione dello sviluppo della linea.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Per far fronte all'aumento della domanda di trasporto futura, al miglioramento della qualità dell'offerta e adattamento alle dinamiche di sviluppo abitativo e dei posti di lavoro, è necessario fornire un sistema di trasporto che sia in grado di essere competitivo all'utilizzo del mezzo privato e che permetta di soddisfare gli obiettivi strategici di ripartizione modale degli spostamenti. La misura migliora i tempi di viaggio e la capillarità del servizio.

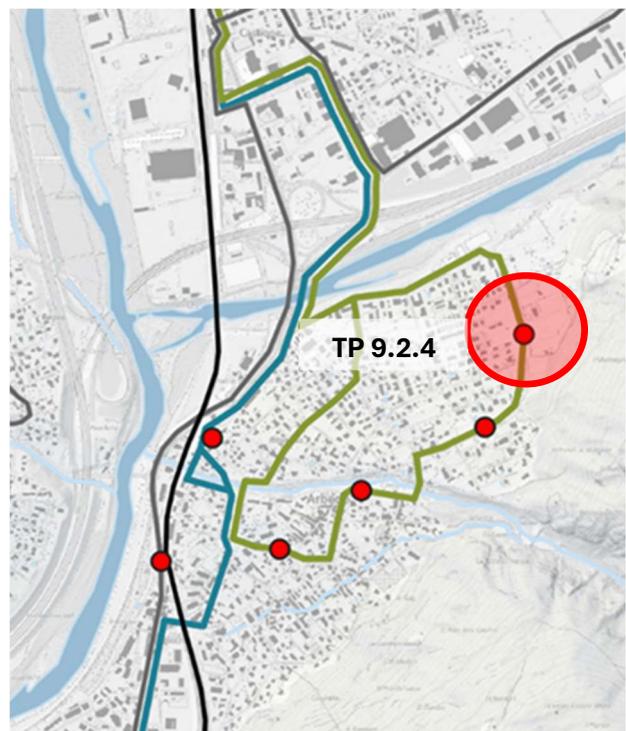
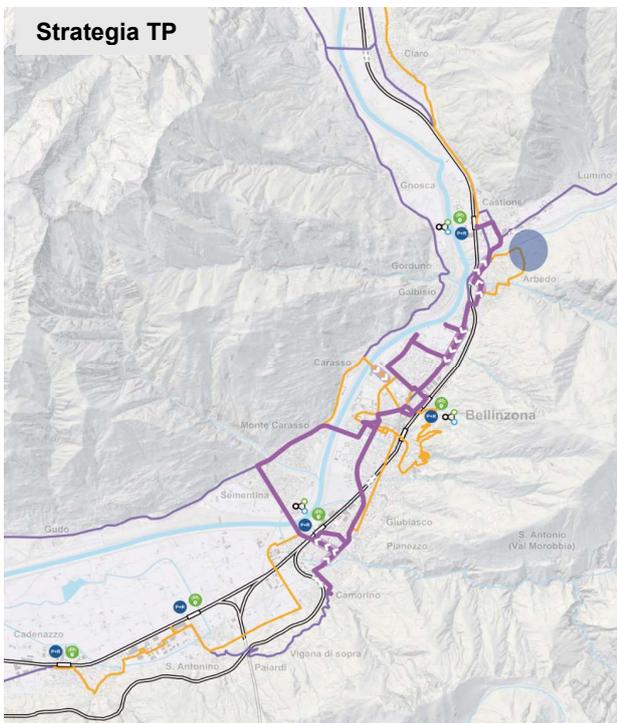
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo delle nuove centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.
- Adattare e potenziare la rete TP si gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità del interscambio



Misura parziale
**Nuova fermata per la 8
 nel nucleo di Arbedo – X4**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 9.2.4

Categoria e sottocategoria della misura	7.1: Nuova fermata di autobus			
Ente responsabile	Comune Arbedo-Castione			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	15'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Prolungando la linea locale 8 Claro-Castione in territorio di Arbedo con l'istituzione di 4 nuove fermate oltre ad aumentare la capillarità del servizio si disporrà di una linea con tempi sistema (30 minuti) ottimali per predisporre un servizio razionale dal punto di vista finanziario.

La misura prevede la creazione di una fermata bidirezionale (nome da definire) vicino all'incrocio tra Via Gesero e Via al Ronco. La fermata verrà inizialmente attrezzata unicamente come punto fermata ed adattata in funzione dello sviluppo della linea.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Per far fronte all'aumento della domanda di trasporto futura, al miglioramento della qualità dell'offerta e adattamento alle dinamiche di sviluppo abitativo e dei posti di lavoro, è necessario fornire un sistema di trasporto che sia in grado di essere competitivo all'utilizzo del mezzo privato e che permetta di soddisfare gli obiettivi strategici di ripartizione modale degli spostamenti. La misura migliora i tempi di viaggio e la capillarità del servizio.

- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo delle nuove centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio
- Adattare e potenziare la rete TP si gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità del interscambio



Riqualifica fermate TP

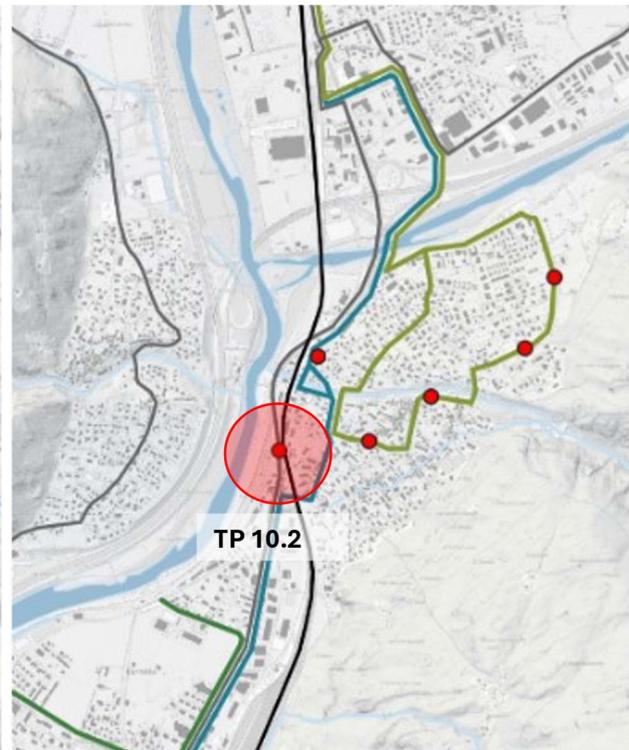
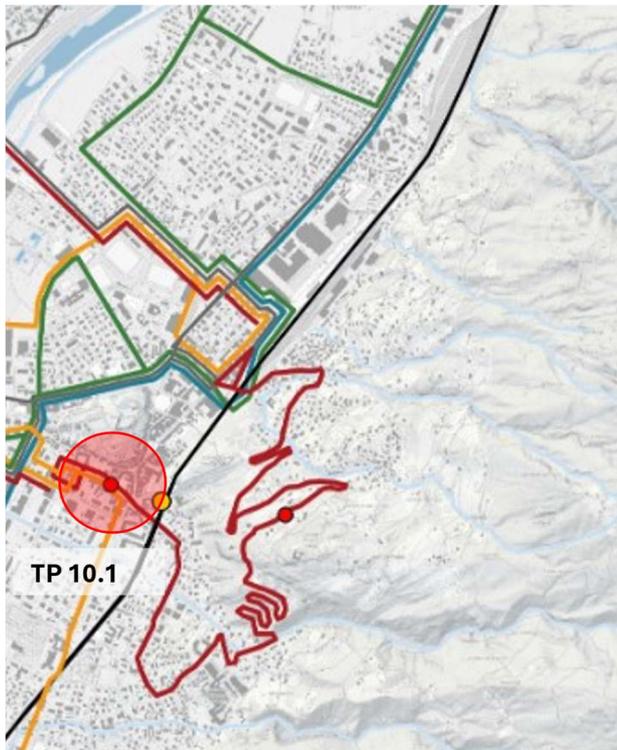
Codice pacchetto misure forfettarie

TP 10

Categoria e sottocategoria della misura	7.5 Riqualifica fermate TP
Priorità	A
Costi computabili	650'000 CHF (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- TP 10.1 Piazza Indipendenza – riqualifica fermata (300'000 CHF)
- TP 10.2 Riqualifica fermata Arbedo Molinazzo (350'000 CHF)



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Le misure previste prevedono il miglioramento dell'infrastruttura alle esigenze d'interscambio tra la linea ferroviaria e la riorganizzazione delle linee TP su gomma per la fermata di P. Indipendenza e il miglioramento dell'accesso alle fermate di Arbedo Castione.

Con l'apertura della fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza, le dinamiche degli spostamenti principalmente da e verso l'esterno dell'agglomerato subiranno un cambiamento, rendendo di fatto questa nuova fermata FFS concorrenziale con la fermata principale di Bellinzona FFS per quanto riguarda le relazioni di carattere regionale.

Con la riqualifica delle fermate di Piazza Indipendenza si vuole garantire la continuità della catena di trasporto (interscambio treno/bus). La misura 10.1 prevede la predisposizione delle infrastrutture alle esigenze d'interscambio tra la linea ferroviaria e la riorganizzazione delle linee TP su gomma per garantire la raggiungibilità delle nuove centralità. L'obiettivo della misura 10.2 è invece quello di valorizzare il sottopasso quale via d'accesso alle fermate TP servite dalla linea 221 e creare un collegamento sicuro ed attrattivo tra la zona golenale di Bellinzona (Camping, argine fiume Ticino) e il nucleo di Arbedo.

Relazione con altre misure:

TP 11 Riorganizzazione rete TP urbana, Piazza Indipendenza percorso linee 3 e 5

TP 2.3: Nuova ferma ferroviaria piazza Indipendenza

TP 9: Riorganizzazione linea 1 e linea 8

IN 7.1 Riqualifica urbanistica Piazza Indipendenza



Misura parziale
Piazza Indipendenza – riqualifica fermate

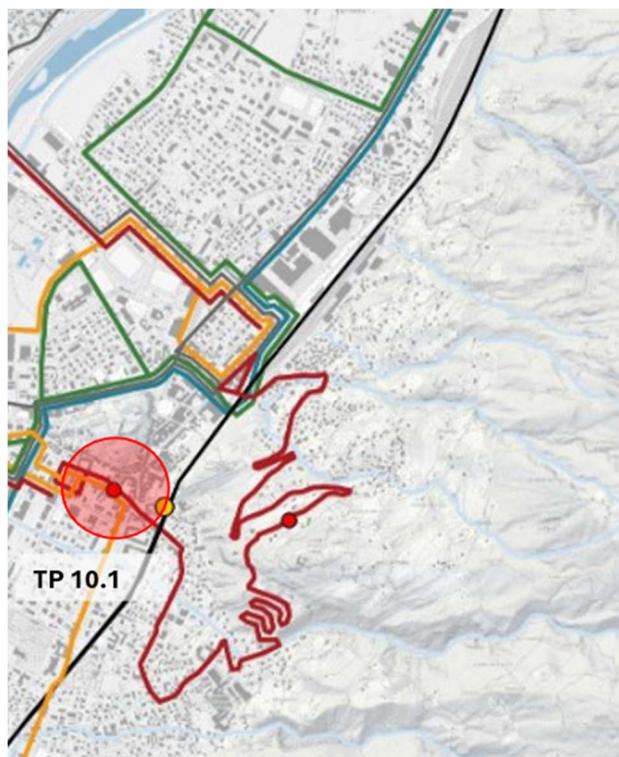
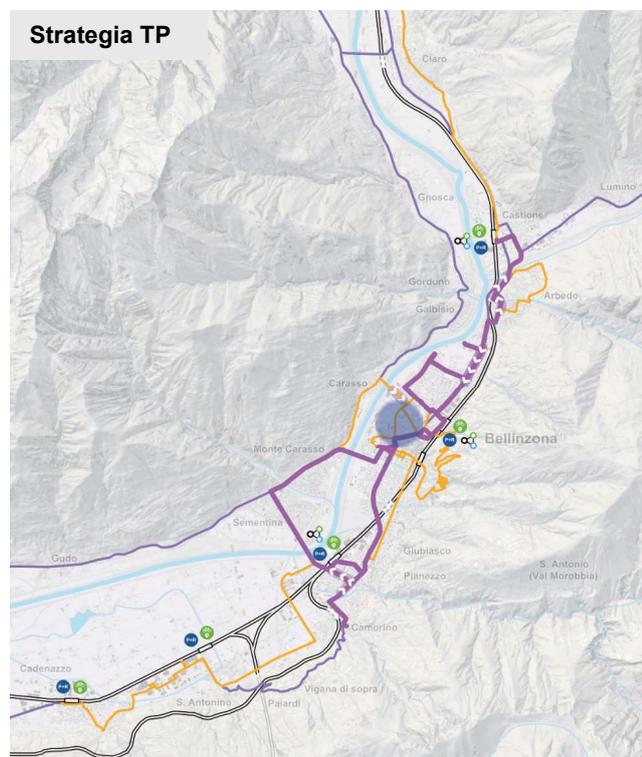
Codice ARE:

-

Codice PA:

TP 10.1

Categoria e sottocategoria della misura	7.5 Riqualifica fermate TP			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	A			
Costi computabili	300'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Con l'apertura della fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza, le dinamiche degli spostamenti principalmente da e verso l'esterno dell'agglomerato subiranno un cambiamento, rendendo di fatto questa nuova fermata FFS concorrenziale con la fermata principale di Bellinzona FFS per quanto riguarda le relazioni di carattere regionale. Con la riqualifica delle fermate di Piazza Indipendenza si vuole garantire la continuità della catena di trasporto (interscambio treno/bus). La misura prevede la riorganizzazione delle fermate TP attuali di Piazza Indipendenza, difficilmente adattabili sia alle esigenze secondo la LDis sia a standard funzionali efficaci, che verranno spostate lungo via Dogana. La misura è legata all'apertura della stazione ferroviaria di Piazza Indipendenza (misura TP 2.3), ma è funzionale e può essere attuata anche prima della sua apertura.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Miglioramento dell'accessibilità, dell'attrattività e del confort delle fermate bus di Piazza Indipendenza.
- Migliorare le infrastrutture di accesso alla rete TP a tutti gli utenti (attrattività, sicurezza, inserimento urbanistico).
- Adattare e riorganizzare la rete TP su gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità dell'interscambio, migliorare l'intermodalità in vista dell'apertura della fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza;



Misura parziale
**Arbedo Molinazzo – riqualifica
fermata TP**

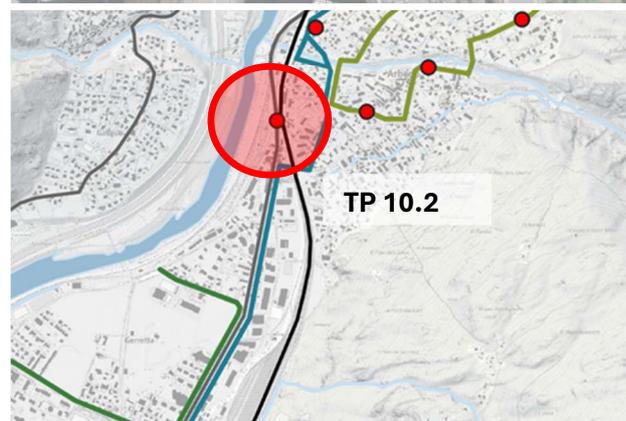
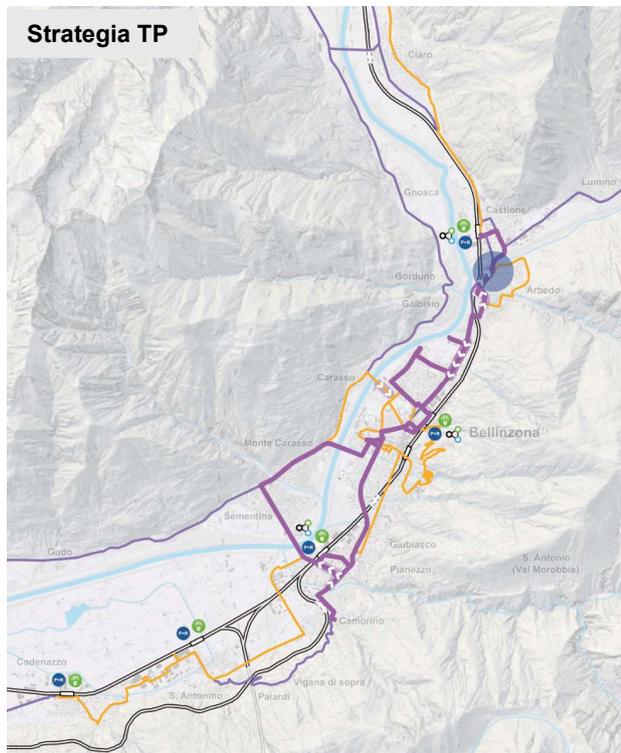
Codice ARE:

-

Codice PA:

TP 10.2

Categoria e sottocategoria della misura	7.5 Riqualifica fermate TP		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Arbedo - Castione / Città di Bellinzona		
Priorità	A		
Costi computabili	350'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura consiste nell'adattamento del sottopasso pedonale esistente tra Via Molinazzo ad Arbedo e Via Riparti Tondi a Bellinzona quale via d'accesso alla fermata TP esistente "Arbedo, Molinazzo" su Via San Gottardo servita dalla linea 221 2 e 214. La riorganizzazione delle linee TP regionali e urbane al nodo di Castione (Misura TP 13) prevede di istituire una linea "forte" a servizio delle aree più densamente popolate lungo la Riviera (Biasca-Osogna-Lodrino-Claro) con coincidenze snelle al servizio ferroviario a Castione-Arbedo e prolungata fino a Bellinzona in certe fasce orarie. L'obiettivo della misura è quello di valorizzare il sottopasso quale via d'accesso alle fermate TP e collegamento sicuro ed attrattivo tra la zona golenale di Bellinzona (Camping, argine fiume Ticino) e il nucleo di Arbedo. Nello specifico la misura prevede: l'allargamento della scala di accesso lato Arbedo a 3 m, con predisposizione di una rampa per spingere eventuali bagagli, passeggini e biciclette; il restyling del sottopasso per renderlo più attrattivo e sicuro (pulizia, illuminazione, corrimani, ecc.); l'eliminazione degli scalini centrali e quelli verso l'accesso lato Bellinzona intervenendo sul profilo longitudinale del sottopasso e sistemando al contempo il sistema di evacuazione delle acque; l'adattamento della scala centrale che porta alla fermata TP in direzione nord in base al nuovo profilo longitudinale del sottopasso. Si rimanda allo studio di fattibilità dedicato alla misura (AFRY Svizzera SA, aprile 2024).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Aumento dell'attrattività del TP grazie ad una migliore accessibilità alle fermate e ottimizzazione di un importante percorso di collegamento per la mobilità lenta tra il nucleo di Arbedo e la zona golenale di Bellinzona.
- Aumento della sicurezza per gli utenti del sottopasso.



Riorganizzazione rete TP urbana, Piazza Indipendenza percorso linee 3 e 5

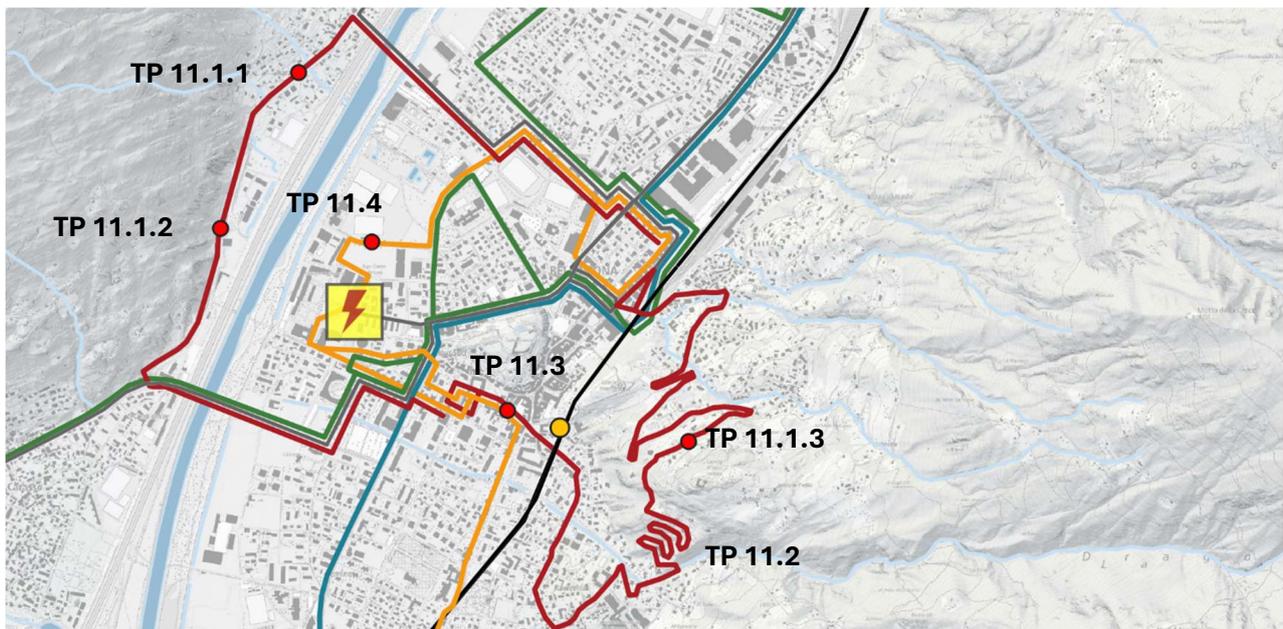
Codice pacchetto misure

TP 11

Categoria e sottocategoria della misura	7: Infrastrutture per gli autobus e il TP
Priorità	B
Costi computabili	1'100'000 CHF (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- TP 11.1.1 Nuova fermata TP Carasso (200'000 CHF)
- TP 11.1.2 Nuova fermata TP Birreria (200'000 CHF)
- TP 11.1.3 Nuova fermata TP Sasso Corbaro (150'000 CHF)
- TP 11.2 Adattamenti stradali per la linea 5 di collina (250'000 CHF)
- TP 11.3 Punto di attestamento linea 5 (150'000 CHF)
- TP 11.4 Nuova fermata TP comparto IRB/Liceo (150'000 CHF)



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Con l'apertura della fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza, le dinamiche degli spostamenti principalmente da e verso l'esterno dell'agglomerato subiranno un cambiamento, rendendo di fatto questa nuova fermata concorrenziale con la fermata principale di Bellinzona per quanto riguarda le relazioni di carattere regionale.

Allo stato attuale della pianificazione, nel comparto adiacente alla nuova fermata ferroviaria, non sono previsti interventi incisivi per garantire la continuità della catena di trasporto (interscambio treno/bus).

Le misure previste dal pacchetto prevedono in primo luogo la predisposizione delle infrastrutture alle esigenze d'interscambio tra la linea ferroviaria e la riorganizzazione delle linee TP su gomma per garantire la raggiungibilità delle nuove centralità. Questi interventi vanno a rafforzare l'importanza della nuova fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza (misura TP 2.3).

Le misure prevedono:

- Il miglioramento dell'intermodalità in vista dell'apertura della fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza.
- Il miglioramento del servizio TP per il comparto IRB/Liceo, nelle zone collinari tra Pedevilla, Artore, Ravecchia e nel quartiere di Carasso.

Relazione con altre misure:

TP 2.3 Riqualifica fermata TP Piazza Indipendenza.



Misura parziale
Nuova fermata TP: Carasso

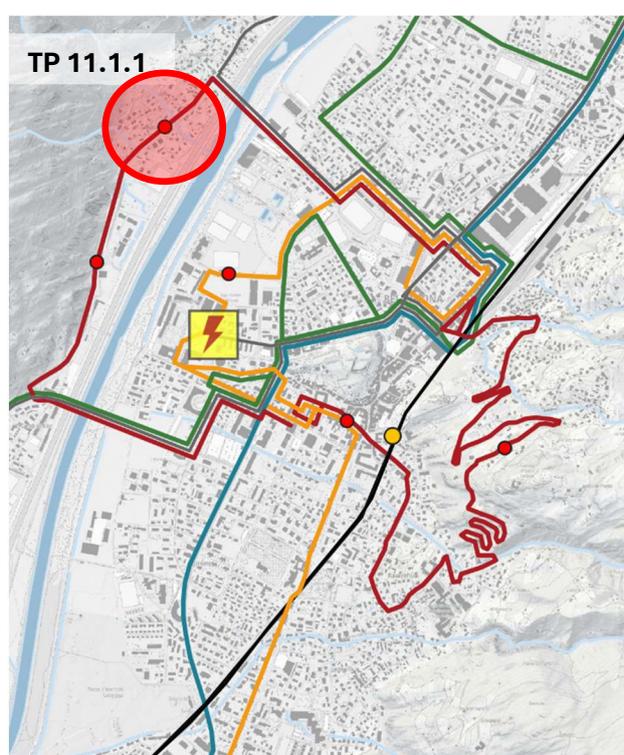
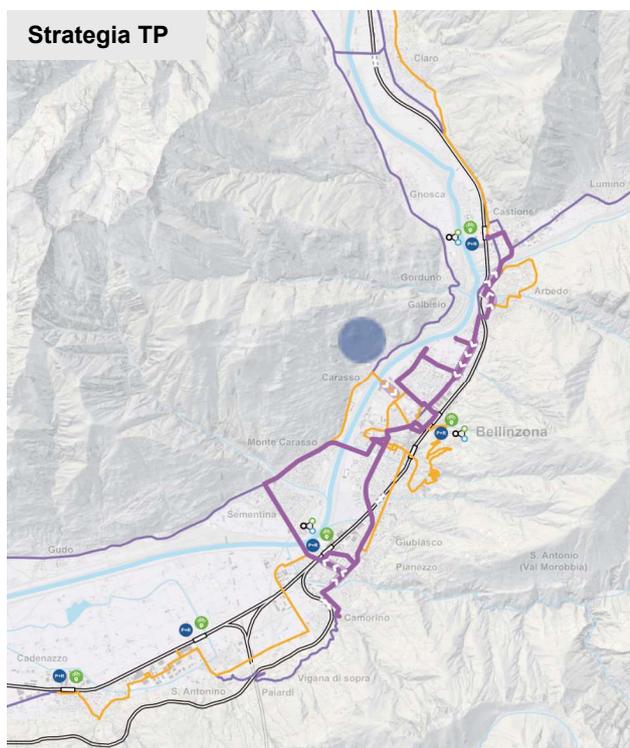
Codice ARE:

-

Codice PA:

TP 11.1.1

Categoria e sottocategoria della misura	7.1 Nuova fermata di autobus		
Ente responsabile	Città di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Costi computabili	200'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura TP 11.1.1 prevede l'istituzione di una fermata a Carasso sulla nuova linea 5 che in determinati orari prevede un percorso ad anello che serve in modo ottimale le colline dei quartieri di Pedevilla, Artore e Ravecchia e il quartiere di Carasso. In particolare, la nuova fermata permette di migliorare il servizio del quartiere attualmente servito unicamente dalla linea regionale 222.

Questo percorso ad anello rende superflua l'attuale linea 4 che verrà quindi eliminata.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

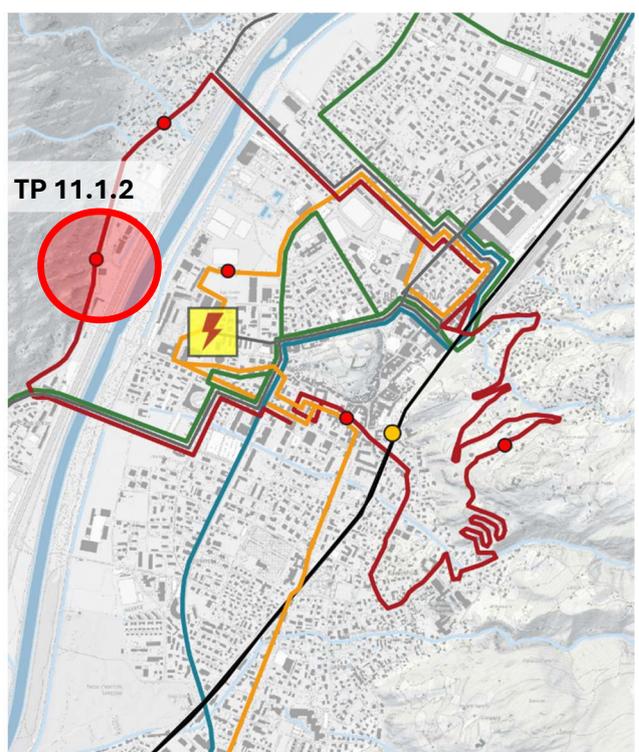
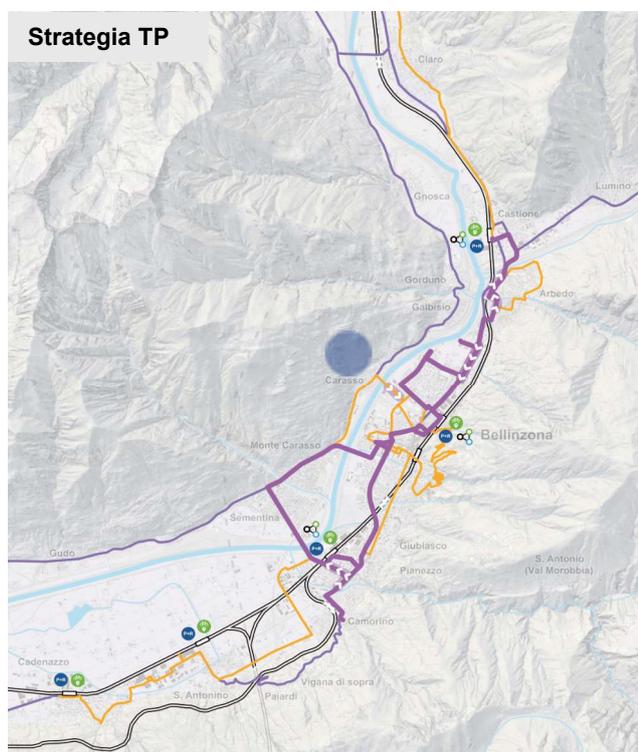
- Miglioramento dell'intermodalità in vista dell'apertura della fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza;
- Miglioramento del servizio TP per il comparto Carasso.



Misura parziale
Nuova fermata TP: Ex Birreria

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 11.1.2

Categoria e sottocategoria della misura	7.1 Nuova fermata di autobus			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	B			
Costi computabili	200'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura TP 11.1.2 prevede l'istituzione di una fermata tra il comparto Ex Birreria e Carasso sulla nuova linea 5 che in determinati orari prevede un percorso ad anello che serve in modo ottimale le colline dei quartieri di Pedevilla, Artore e Ravecchia e il quartiere di Carasso. In particolare, la nuova fermata permette di offrire un servizio di trasporto pubblico in un quartiere attualmente non servito e dove è previsto un futuro sviluppo sia delle unità insediative sia a livello di unità lavorative. Questo percorso ad anello rende superflua l'attuale linea 4 che verrà quindi eliminata.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

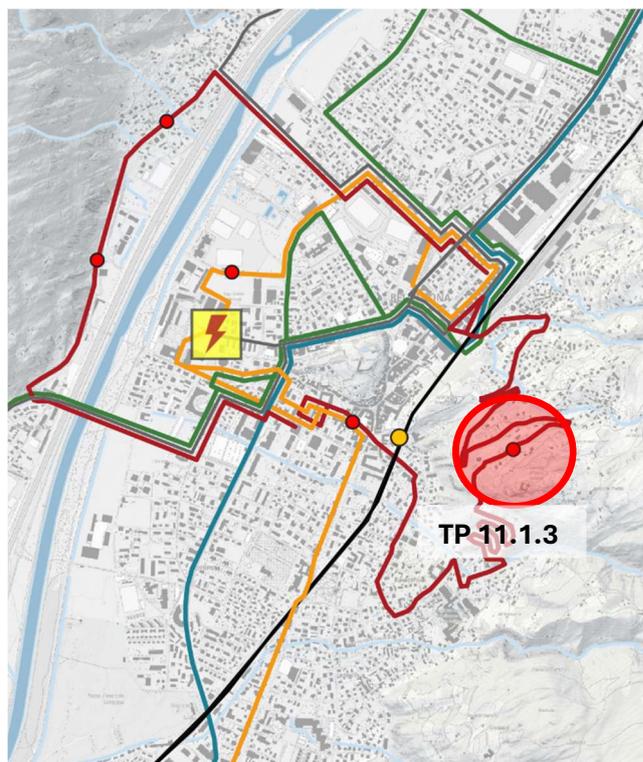
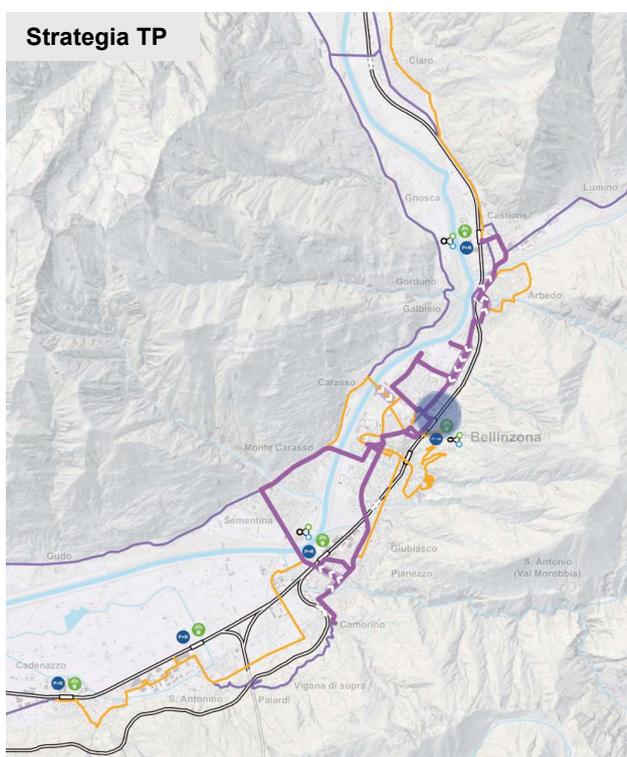
- Miglioramento dell'intermodalità in vista dell'apertura della fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza;
- Miglioramento del servizio TP per il comparto ex Birreria.
- Adattare e potenziare la rete TP su gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità dell'interscambio.
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo della nuova centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.



Misura parziale
Nuova fermata TP: Sasso Corbaro

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 11.1.3

Categoria e sottocategoria della misura	7.1 Nuova fermata di autobus			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	B			
Costi computabili	150'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura TP 11.1.3 prevede la creazione di una fermata presso il castello di Sasso Corbaro. Il cambiamento di percorso della linea 5 che prevede un percorso ad anello che da un lato serve in modo ottimale le colline dei quartieri di Pedevilla, Artore e Ravecchia e garantisce un servizio verso i centri scolastici e il quartiere di Carasso non permette di servire l'attuale fermata a causa dei vincoli della geometria stradale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

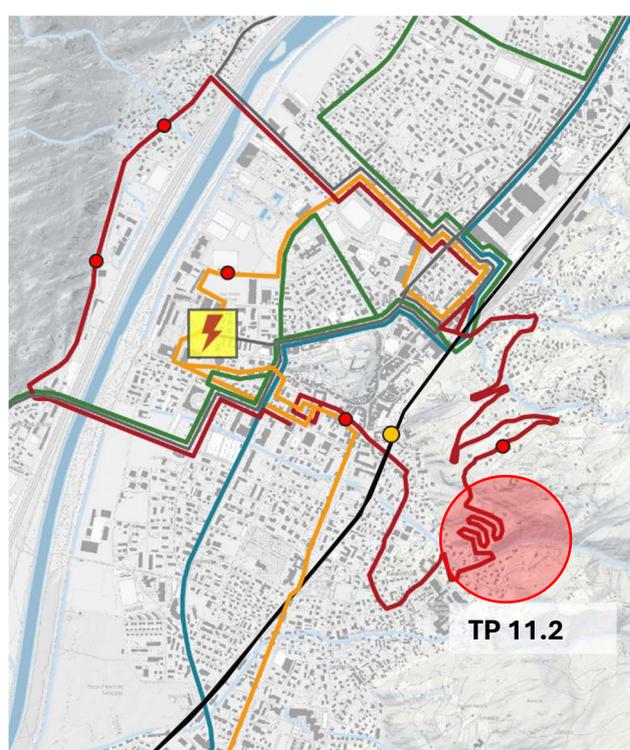
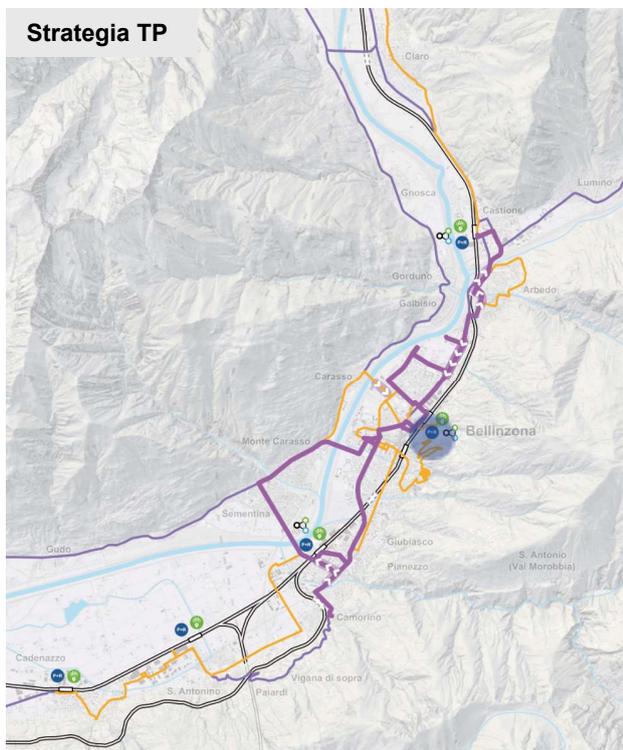
- Miglioramento del servizio TP nelle zone collinari tra Pedevilla, Artore e Ravecchia e nel quartiere di Carasso.
- Combinare il servizio alle zone collinari con collegamenti regolari e frequenti per l'accesso al castello.
- Combinare le esigenze di mobilità con esigenze turistiche e di svago.
- Adattare e potenziare la rete TP su gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità dell'inter-scambio.



Misura parziale
Adattamenti stradali per la linea 5 di collina

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 11.2

Categoria e sottocategoria della misura	7: Infrastrutture per gli autobus e il TP			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	B			
Costi computabili	250'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X	Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura TP 11.2 comprende gli interventi infrastrutturali necessari per l'unificazione delle attuali linee 4 e 5 di collina. Si tratta in particolare di puntuali adattamenti del calibro stradale di due tornanti su Via Sasso Corbaro per permettere il transito dei bus (veicoli considerati da L = 8.70 m). L'intervento è previsto su due tornanti di Via Sasso Corbaro, in particolare l'allargamento del campo stradale di ca. 2m tramite mensola a sbalzo su muri di sostegno esistenti (estratto da studio di fattibilità preliminare, AFRY aprile 2024).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

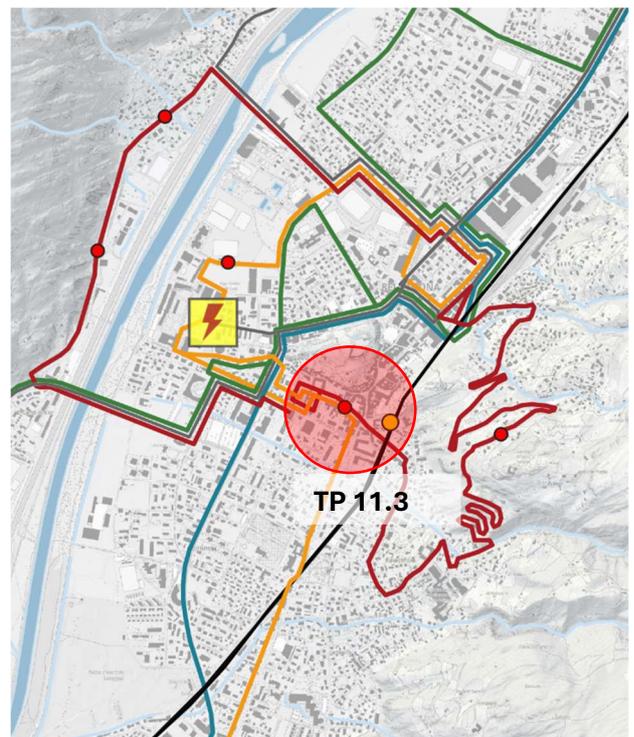
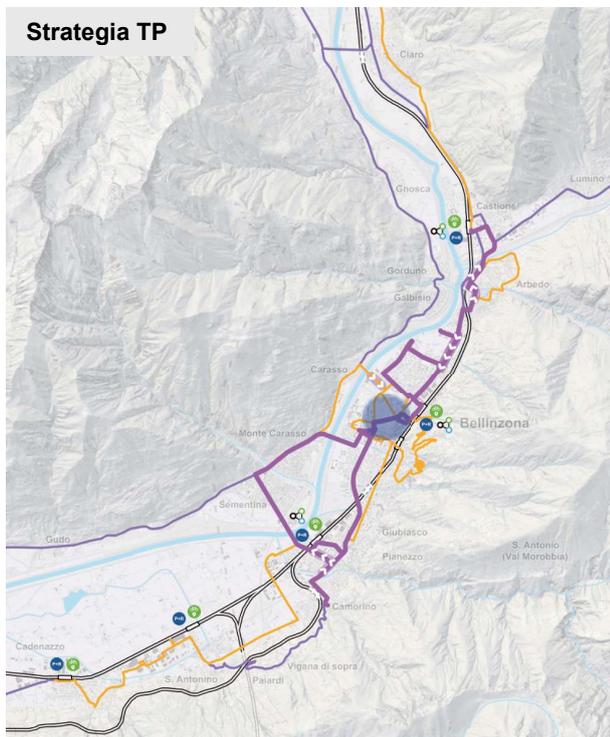
- Adattare e potenziare la rete TP su gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità dell'interscambio.
- Combinare le esigenze di mobilità con esigenze turistiche e di svago.
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo della nuova centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.



Misura parziale
Punto di attestamento linea 5

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 11.3

Categoria e sottocategoria della misura	7: Infrastrutture per gli autobus e il TP			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	B			
Costi computabili	150'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X	Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura TP 11.3 prevede l'attestamento della linea 5 in determinati orari in zona piazza Indipendenza. La linea 5 è prevista fra la stazione di Bellinzona e la stazione di P. Indipendenza sulla strada di collina, con determinate corse va a formare un percorso ad anello che da un lato serve in modo ottimale le colline dei quartieri di Pedevilla, Artore e Ravecchia e dall'altro garantisce un servizio verso i centri scolastici e il quartiere di Carasso. Questo percorso ad anello rende superflua l'attuale linea 4 che verrà quindi eliminata. Nelle corse in cui non prosegue verso Carasso il veicolo necessita di uno stallo in zona P. Indipendenza/Via Dogana o in alternativa Via Jauch.. La posizione dello stallo è da definire in funzione dello sviluppo del progetto delle fermate di interscambio treno/bus previsto dalla misura TP 10.1 e del progetto esecutivo della linea (orari, percorsi, sistema di coincidenze, ...).

Relazione con altre misure: TP 10.1 Riqualfica fermate Piazza Indipendenza, TP 14 Elettificazione, In 7.1 Riqualfica Piazza Indipendenza, TP 2.3 Nuova fermata ferroviaria Piazza Indipendenza.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

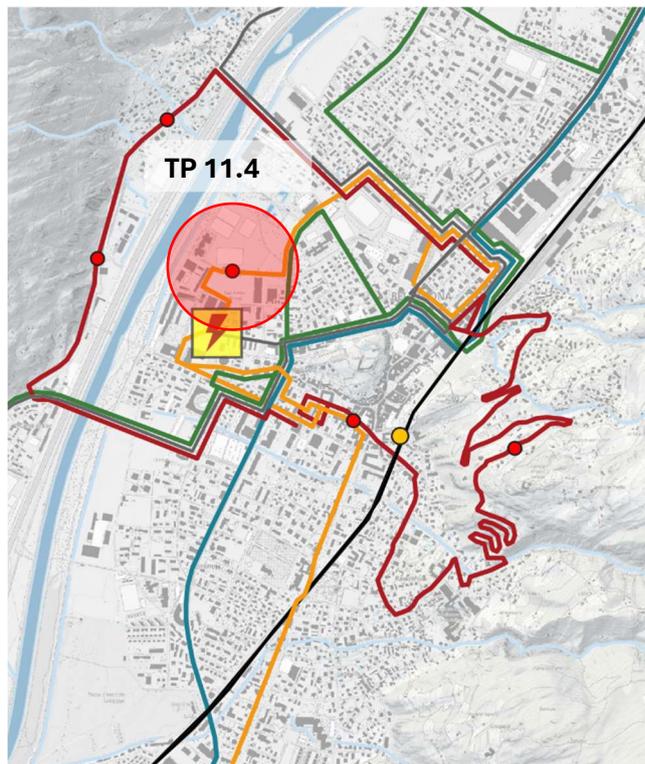
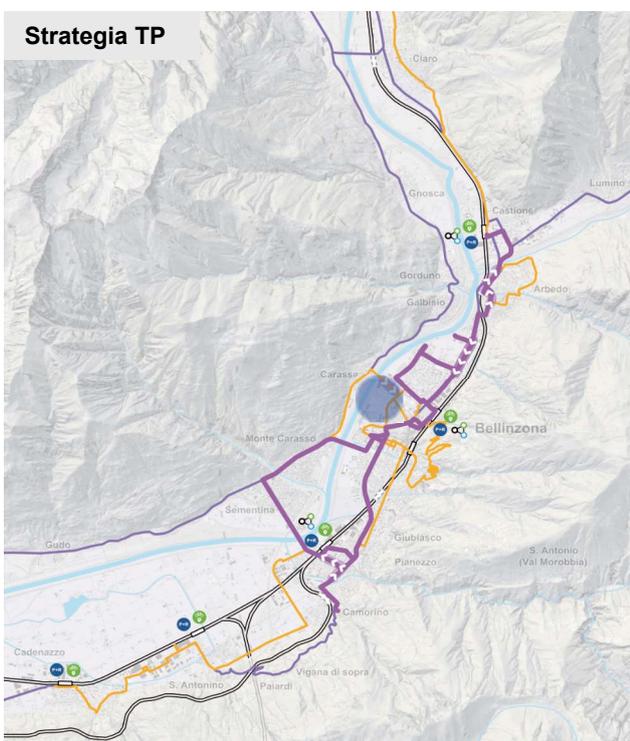
- Adattare e potenziare la rete TP su gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità dell'interscambio.
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo della nuova centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.



Misura parziale
**Nuova fermata TP: comparto
 IRB/Liceo**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP11.4

Categoria e sottocategoria della misura	7.1 Nuova fermata di autobus		
Ente responsabile	Città di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Costi computabili	150'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura TP 11.4 prevede il cambiamento di percorso della linea 3 e l'aggiunta di una fermata (su Via Bramantino o Via Francesco Chiesa) per meglio servire gli istituti scolastici del comparto Liceo e Commercio, i centri di ricerca come l'IRB e le infrastrutture per lo sport e lo svago dalla fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Miglioramento del servizio TP per il comparto IRB/Liceo.
- Adattare e potenziare la rete TP su gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità dell'inter-scambio.
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo della nuova centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.



Riorganizzazione rete TP urbana/regionale S.Antonino- Cadenazzo

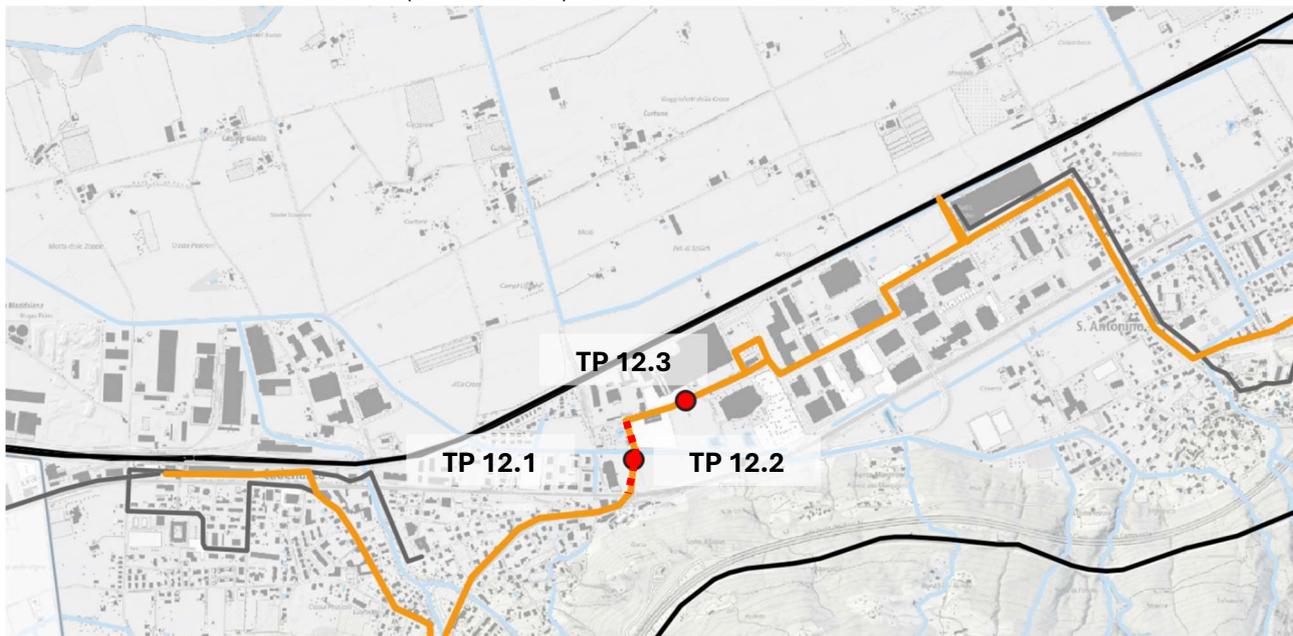
Codice pacchetto misure

TP 12

Categoria e sottocategoria della misura	7: Infrastrutture per gli autobus e il TP
Priorità	B
Costi computabili	2'450'000 CHF (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- TP 12.1 Nuovo collegamento viario 2'150'000
- TP 12.2 Nuova fermata TP via ai Lischèe (150'000 CHF)
- TP 12.3 Nuova fermata TP OBI (150'000 CHF)



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il pacchetto di misure 12 prevede l'estensione del servizio urbano fino a Cadenazzo (prolungo dell'attuale linea 3) sfruttando un nuovo collegamento viario alla zona industriale. La misura permette di allacciare direttamente Cadenazzo alla zona industriale/commerciale con un servizio attrattivo e veloce e consente di potenziare il servizio di trasporto pubblico del Comune. La misura TP 12.1 prevede di adattare e realizzare il nuovo collegamento viario previsto dal incrocio di Via Camoghè e Via S. Gottardo verso la zona industriale. Per garantire una buona qualità di servizio oltre agli interventi viari, la misura TP 12.2 prevede l'istituzione di 2 nuove fermate, una presso il Centro commerciale OBI, l'altra all'altezza di via Ai Lischèe sul nuovo collegamento viario.

L'intervento permette dei percorsi veloci ed attrattivi da Cadenazzo alla zona Industriale e commerciale di Cadenazzo/S. Antonino, creando un'offerta di trasporto pubblico urbano per gran parte del territorio del Comune che verrà allacciato oltre che al nodo ferroviario di Cadenazzo al nodo ferroviario di S: Antonino.

Per le misure proposte sono state eseguiti degli studi di fattibilità per verificarne la loro attuazione ed i relativi costi.

- Progettazione fermate e accesso viario: 2028-2030
- Esecuzione e elaborazione progetto orario: 2030-2031
- Messa in esercizio: 2032-2033



Misura parziale
Nuovo collegamento viario

Codice ARE:

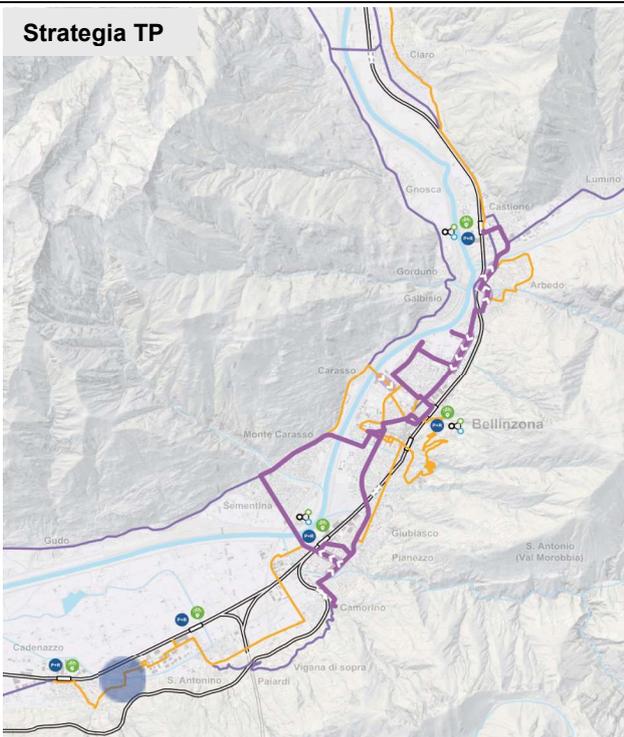
-

Codice PA:

TP 12.1

Categoria e sottocategoria della misura	7: Infrastrutture per gli autobus e il TP			
Ente responsabile	Cantone / Comune di Cadenazzo			
Altri Enti coinvolti	USTRA			
Priorità	B			
Costi computabili	2'150'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi

Strategia TP



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Nuovo accesso al comparto industriale di Cadenazzo e percorso esclusivo per TP tra verso i centri commerciali. La misura TP 12.1 prevede di adattare e realizzare il nuovo collegamento viario previsto dall'incrocio di Via Camoghè e Via S. Gottardo verso la zona industriale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'intervento permette dei percorsi veloci ed attrattivi da Cadenazzo alla zona Industriale e commerciale di Cadenazzo/S. Antonino, creando un'offerta di trasporto pubblico urbano per gran parte del territorio del Comune che verrà allacciato oltre che al nodo ferroviario di Cadenazzo al nodo ferroviario di S. Antonino.

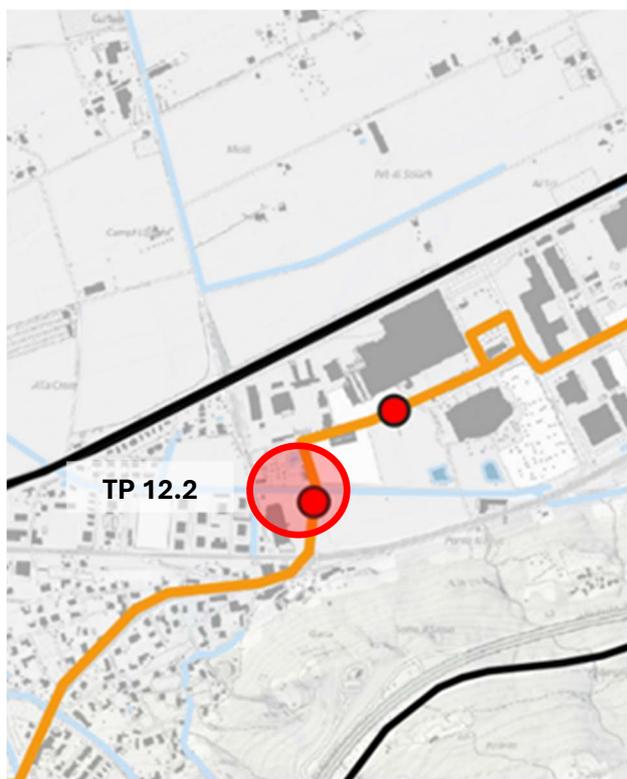
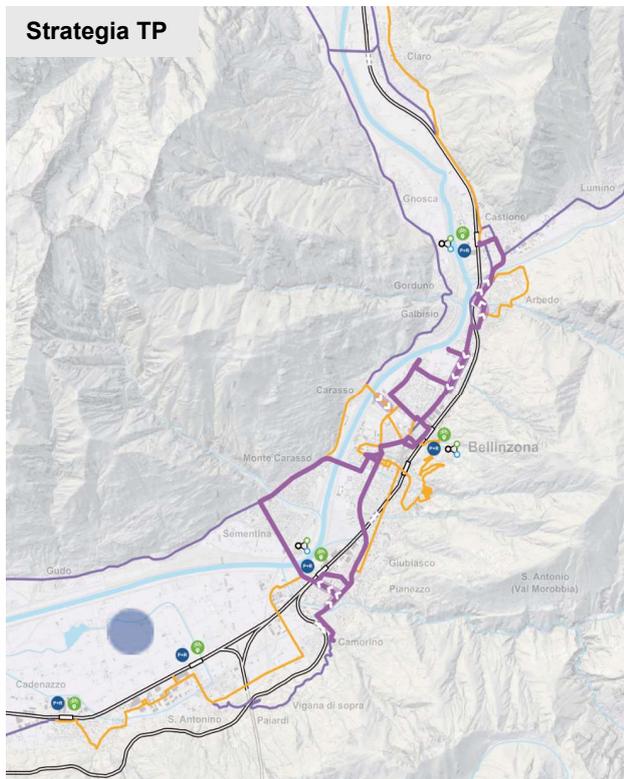
- Adattare e potenziare la rete TP su gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità dell'interscambio.
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo della nuova centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.



Misura parziale
Nuova fermata TP via Lischèe

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 12.2

Categoria e sottocategoria della misura	7.1 Nuova fermata di autobus			
Ente responsabile	Comune di Cadenazzo			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	B			
Costi computabili	150'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura TP 12.2 prevede di sfruttare il nuovo collegamento viario previsto dall'incrocio di Via Camoghè e Via S. Gottardo verso la zona industriale per l'istituzione di una nuova fermata all'altezza di Via Ai Lischèe. La fermata è prevista bidirezionale e adattata secondo LDis.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'intervento permette dei percorsi veloci ed attrattivi da Cadenazzo alla zona Industriale e commerciale di Cadenazzo/S. Antonino, creando un'offerta di trasporto pubblico urbano per gran parte del territorio del Comune che verrà allacciato oltre che al nodo ferroviario di Cadenazzo al nodo ferroviario di S. Antonino. La nuova fermata permette di servire un comparto attualmente non servito ed aumenta la capillarità del servizio.

- Adattare e potenziare la rete TP su gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità dell'inter-scambio.
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo della nuova centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.



Misura parziale
Nuova fermata TP OBI

Codice ARE:

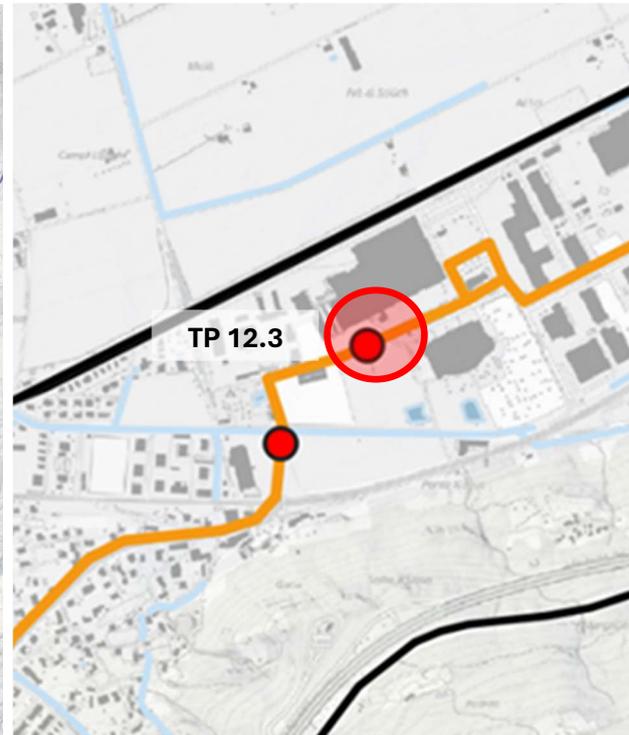
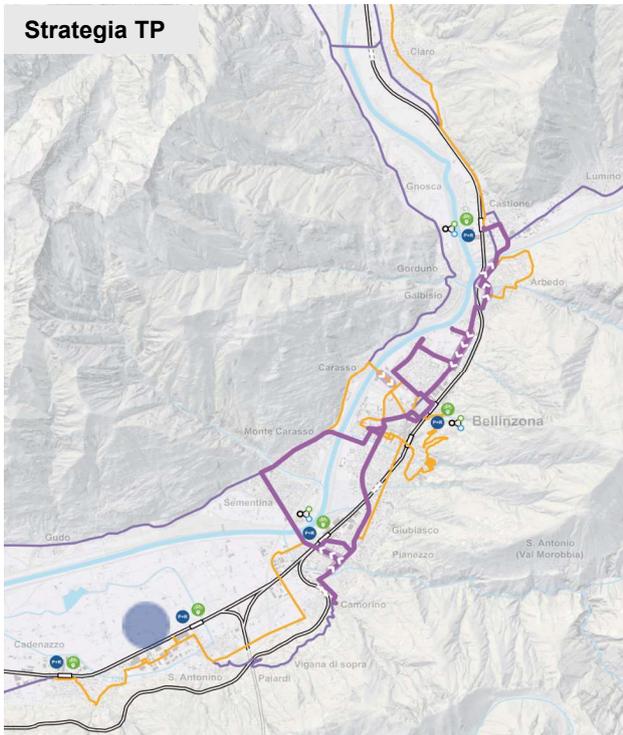
-

Codice PA:

TP 12.3

Categoria e sottocategoria della misura	7.1 Nuova fermata di autobus			
Ente responsabile	Comune di Cadenazzo			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	B			
Costi computabili	150'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi

Strategia TP



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura TP 12.3 prevede di sfruttare il nuovo collegamento viario previsto dall'incrocio di Via Camoghè e Via S. Gottardo verso la zona industriale per l'istituzione di una nuova fermata presso il Centro commerciale OBI. La fermata è prevista bidirezionale e adattata secondo LDis.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'intervento permette dei percorsi veloci ed attrattivi da Cadenazzo alla zona Industriale e commerciale di Cadenazzo/S. Antonino, creando un'offerta di trasporto pubblico urbano per gran parte del territorio del Comune che verrà allacciato oltre che al nodo ferroviario di Cadenazzo al nodo ferroviario di S. Antonino.

- Adattare e potenziare la rete TP su gomma in funzione dell'offerta ferroviaria per migliorare la qualità dell'interscambio.
- Adattare e potenziare la rete TP in modo coordinato con lo sviluppo della nuova centralità e degli insediamenti per garantire una buona qualità di servizio.



Riorganizzazione rete TP urbana/regionale nodo Castione

Codice ARE:

-

Codice PA:

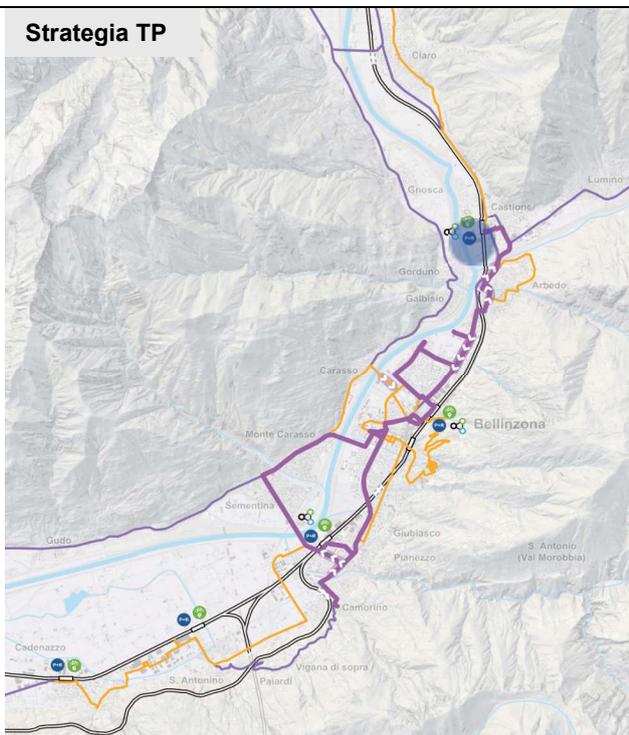
TP 13

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure	TP Riorganizzazione		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Commissione regionale dei trasporti Regione Tre Valli		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 - 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	600'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Terzi	

Strategia TP



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura permette un miglioramento dell'interscambio al nodo ferroviario di Castione-Arbedo, aumenta l'utenza dell'agglomerato e consente collegamenti veloci ed efficaci tra la sponda destra e sinistra della valle Riviera. Si prevede una

riorganizzazione delle linee regionali di trasporto pubblico della Valle Riviera, in accordo con l'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti delle Tre Valli. La misura prevede la modifica degli attuali percorsi delle linee 221 e 222 per creare una linea forte a servizio dei territori con alta densità abitativa e di posti di lavoro attestata al nodo ferroviario di Castione-Arbedo. La linea forte è orientata a indirizzare più utenza verso il nodo intermodale di Castione-Arbedo a favore dell'agglomerato del Bellinzonese. Una seconda linea permette di garantire un collegamento tra le altre zone direttamente fino a Bellinzona stazione.

Relazione con altre misure

La misura è legata al pacchetto di misure TP 9 che prevede l'istituzione di percorsi più diretti verso il nodo ferroviario di Castione-Arbedo e il miglioramento della capillarità del servizio nei quartieri di Arbedo.

Impatto ambientale

.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Rafforzamento del ruolo di interscambio al nodo ferroviario di Castione-Arbedo.
- Creazione di collegamenti diretti fra le due sponde della Riviera, in particolare tra i quartieri di Moleno, Preonzo e Claro.
- Aumento dell'utenza del nodo ferroviario di Castione-Arbedo.

DATI QUANTITATIVI

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Per la misura TP 11 è stato utilizzato un costo parametrico di riferimento per la realizzazione delle 3 nuove fermate bus (costo unitario di 200'000 CHF per fermata).

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

In fase di verifica

Necessità di modifica del PD

In fase di verifica

SCADENZARIO

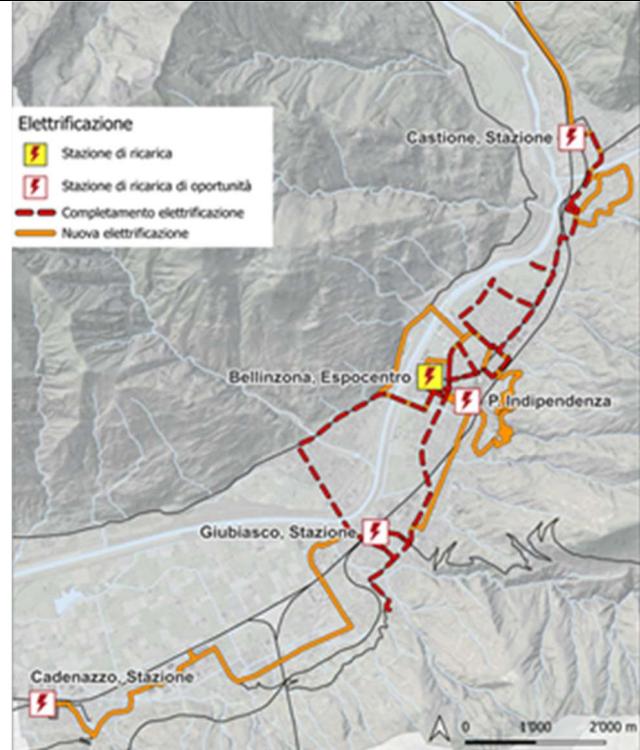
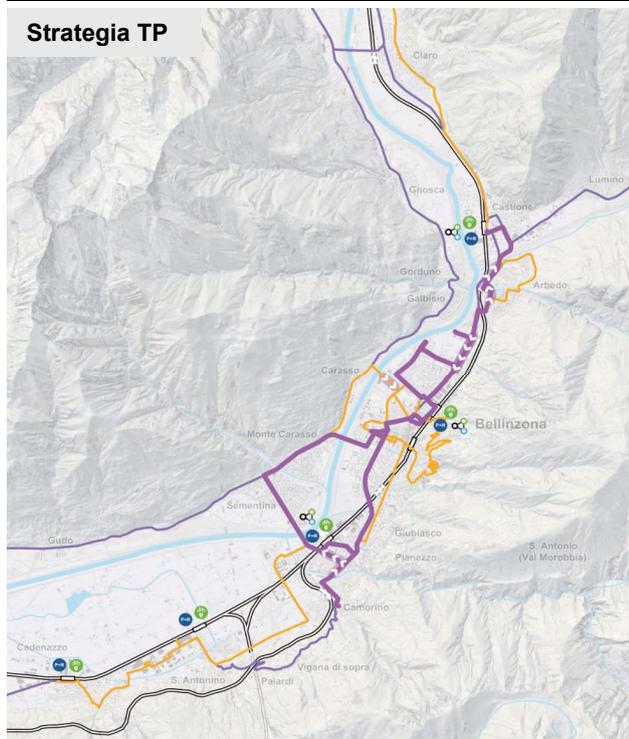


**Elettrificazione TP su gomma
(bus elettrici e stazioni di
ricarica)**

Codice ARE:	Codice PA:
-	TP 14

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP10 / TP11 / TP13 / TP15 / PAB3 5.1		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5		
Ente responsabile	AutoPostale SA, Settore Sud		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comuni		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO			
Costi totali	Maggiori costi per i veicoli elettrici: Impianti di ricarica:	CHF 7'693'988 CHF (IVA esclusa)	CHF 2'462'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input type="checkbox"/>	Cantone	
	<input type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Terzi	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura ha l'obiettivo di elettrificare la rete del TP su gomma, al fine di offrire una mobilità innovativa, a basse emissioni foniche e atmosferiche. Si prevede di investire in impianti di ricarica in deposito per le linee 1,2,3,5 e 8, in nuovi veicoli a trazione elettrica e in relative stazioni di ricarica di opportunità. Attualmente le sei linee del Trasporto pubblico del

Bellinzonese (tpb), di cui quattro urbane e due locali, vengono gestite con una flotta interamente con motore termico, anche se una parte degli autobus standard di lunghezza 12 metri (circa un terzo della flotta risalente al 2014) è rappresentata da autobus ibridi.

Le prime due tappe di elettrificazione negli anni 2025 e 2026 e concernenti le attuali linee 1 e 2 sono previste prima degli orizzonti PAB5. Di conseguenza nella scheda figurano esclusivamente gli investimenti ancora necessari a partire dal 2028 che riguardano tutte le linee della rete ristrutturata e con un'offerta potenziata. Negli anni 2028-31 complessivamente è previsto l'acquisto di 27 autobus elettrici di cui 14 articolati (18m), 3 standard (12m) e i restanti 10 di dimensioni più piccole con le relative stazioni di ricarica.

Per quanto concerne il sistema di ricarica, per le prime tappe antecedenti l'orizzonte PAB 5 (A), è previsto di ricorrere esclusivamente alla ricarica in deposito (a Bellinzona) tramite un'infrastruttura adeguata per la ricarica di notte dei primi 10 autobus. In seguito, all'orizzonte 2028-31 è previsto il potenziamento degli impianti sia nei depositi (Bellinzona e Cadenazzo) sia un'infrastruttura di ricarica d'opportunità ai nodi rispettivi capilinea di Castione FFS, Piazza Indipendenza e Giubiasco FFS che serviranno per la ricarica durante l'esercizio degli autobus.

Relazione con altre misure

La misura è fortemente correlata a quanto auspicato dalle strategie di elettrificazione promosse dalla Confederazione, dal Cantone e dalle imprese di trasporto.

Inoltre alle misure del PAB: PAB3 5.1 Nodo Giubiasco FFS, TP10 /TP11 Nodo Bellinzona Piazza Indipendenza, TP13 Riorganizzazione rete TP urbana/regionale nodo Castione-Arbedo FFS, TP15 Aumento di frequenze.

Impatto ambientale

Non sono previsti conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente federale e cantonale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Basse emissioni foniche e atmosferiche.

DATI QUANTITATIVI

-

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Documento AutoPostale-elettrificazione, ultima versione datata 6.6.2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Necessità di modifica del PD

In fase di verifica

SCADENZARIO

L'elettrificazione di questa flotta per il Traffico locale (TL) ai sensi delle normative federali è prevista da parte di AutoPostale Settore Sud mediante le seguenti quattro tappe:

- 2025 **Linea 1** - 6 autobus elettrici 12m per l'elettrificazione completa.
- 2026 **Linea 2** - 4 autobus elettrici 12m per l'elettrificazione preponderante.
- 2028 **Linee 4, 5 e 8** - 10 autobus di dimensione tra mini e midi (lunghezza <10m) per l'elettrificazione completa.
- 2028 **Linee 1 e 2** - 14 autobus elettrici articolati 18m per l'elettrificazione completa delle due linee con aumento della capacità di trasporto (veicoli articolati anziché standard 12m); le 10 unità liberate, entrate in servizio nel 2025-26, saranno trasferite alla **linea 3** per l'elettrificazione preponderante.
- 2031 **Linea 3** - 3 autobus elettrici 12m per l'elettrificazione completa.

SCHEDE MISURE PER LA GESTIONE DEL TRAFFICO (GT)

Misure di gestione del traffico GT e Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale RSS

	misura PAB 3 ripresa nel PAB 5
	nuova misura PAB 5

PAB 5 - Elenco misure gestione del traffico (GT) e riqualifica sicurezza e spazio stradale RSS					
No.	Denominazione	Priorità	Costo [CHF, IVA escl.]	Valenza (regionale/locale)	Ente responsabile
GT 1	Programmazione nodi semaforici e modifiche viarie tra Giubiasco e Bellinzona				
GT 1.1	Programmazione nodi semaforici e modifiche viarie tra Giubiasco e Bellinzona Interventi puntuali (nodi semaforici)	A*		Regionale	Cantone
GT 1.2	Programmazione nodi semaforici e modifiche viarie tra Giubiasco e Bellinzona Assi stradali (modifiche viarie)	A*	100'000	Locale	Città di Bellinzona
GT 2	Elaborazione di un regolamento comunale per i posteggi privati	A		Locale	Città di Bellinzona
GT 3	Completare/approfondire lo studio per il calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici	A		Locale	Città di Bellinzona
GT 4	Adattamento sottopassi di Camorino in Via Ala Munda e in Via Mondari	C		Regionale	Cantone
RSS 1	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Viale G.Motta	A	1'160'000	Locale	Città di Bellinzona
RSS 2	Interventi di moderazione e messa in sicurezza dei percorsi pedonali: Lumino, Via Bellinzona - Via Mesolcina	A	500'000	Locale	Comune di Lumino
RSS 3	Riorganizzazione e messa in sicurezza incrocio Via Gorelle - Via Essagra a S.Antonino	A	905'000	Locale	Comune di S.Antonino
RSS 4	Riqualifica dei percorsi e delle fermate del TP a S.Antonino	A	1'300'000	Regionale / Locale	Comune di S.Antonino
RSS 5	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Lugano, Bellinzona - Viale Olgiate, Giubiasco. Interventi infrastrutturali	B	9'180'000	Locale	Città di Bellinzona
RSS 6	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Bellinzona - Via Zorzi (strada Cantonale) Interventi infrastrutturali	B	5'355'000	Regionale / Locale	Cantone / Città di Bellinzona
RSS 7	Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Viale 1814 a Bellinzona Interventi infrastrutturali	B	2'700'000	Locale	Città di Bellinzona
RSS 8	Riqualifica multimodale dell'asse urbano della strada cantonale a Cadenazzo, S. Antonino e Gudo	C	9'000'000	Regionale / Locale / (USTRA)	USTRA

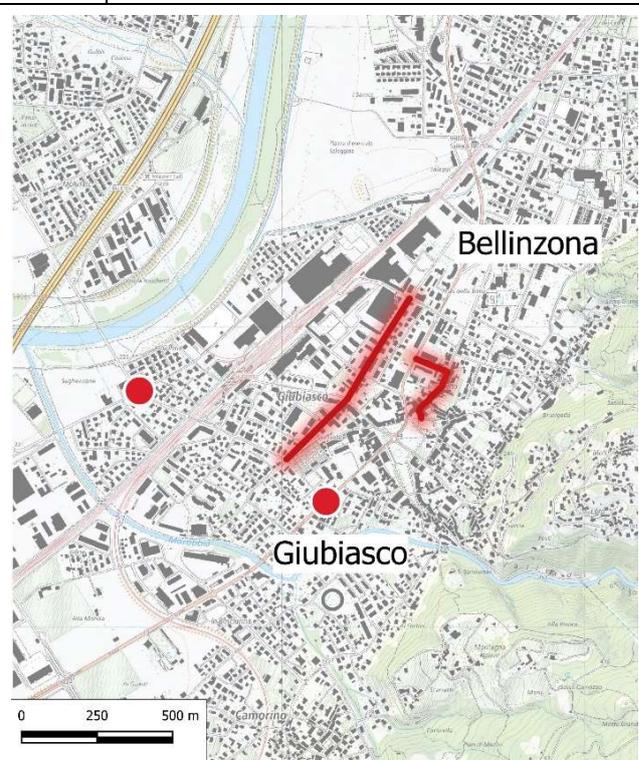
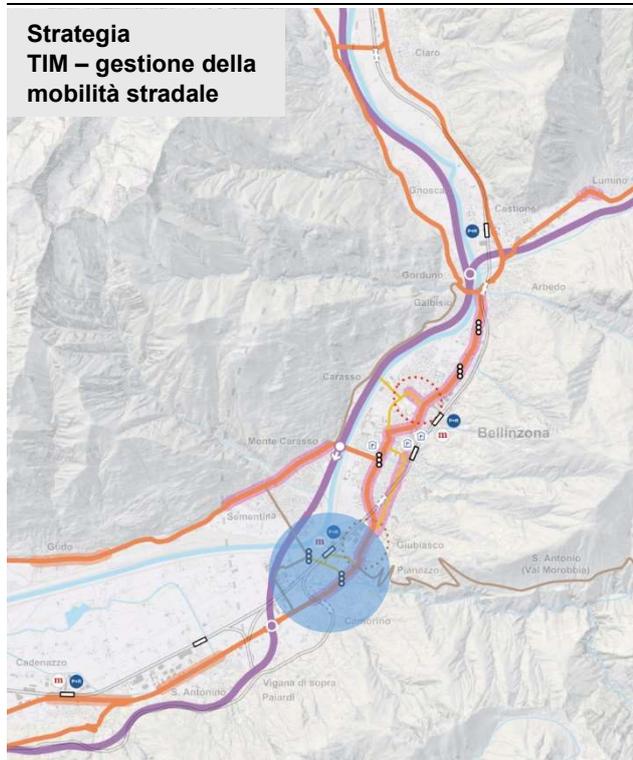


Programmazione nodi semaforici e modifiche viarie tra Giubiasco e Bellinzona

Codice ARE:	Codice PA:
-	GT 1

Categoria e sottocategoria della misura	1.1	GT - Interventi puntuali (nodi semaforici)	
	1.2	GT - Assi stradali (modifiche viarie)	
Pacchetto di misure	Misure fiancheggiatrici da anticipare all'apertura del semisvincolo per la gestione del TIM		
Correlazione con altre misure	RSS 5 – Riqualifica multimodale Via Lugano – Via Olgiati RSS 7 - Riqualifica multimodale Viale 1814		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5		
Ente responsabile	Cantone (GT 1.1), Città di Bellinzona (GT 1.2)		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A* (anticipatorie rispetto al PAB5)		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2025		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	100'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato
	X Comune/i
	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Anche se di principio esula dagli orizzonti temporali di attuazione delle misure del PAB5, l'analisi della situazione attuale e delle tendenze ha permesso di identificare una chiara necessità d'intervento entro l'apertura del semisvincolo (inizio 2025), con l'implementazione di misure fiancheggiatrici volte a concretizzare la strategia di incanalamento e gestione del TIM sugli assi di ordine superiore. In questo senso è necessario evitare che l'attuale elevata capacità della strada

cantonale di sponda sinistra tra Camorino e Bellinzona, così come degli assi secondari, induca gli utenti ad utilizzare i precedenti percorsi anche dopo l'apertura del semisvincolo, con il rischio di favorire indirettamente un aumento dell'utilizzo del mezzo privato a causa di una rete stradale più performante. Dal momento che i PA delle generazioni precedenti, come pure lo stesso progetto USTRA del semisvincolo, non prevedono misure in questo senso, il presente PA propone delle misure concrete e attuabili a corto termine. Queste misure sono indicate come "anticipatorie" con priorità: A*.

Nello specifico, la misura in oggetto comprende due sotto-misure:

- GT 1.1: gestione del TIM attraverso la programmazione dei nodi semaforici tra Via Monte Ceneri – Via al Ticino e tra Via al Ticino – Via Industrie;
- GT 1.2: gestione del TIM allo scopo di limitare il traffico parassitario tra Giubiasco e Bellinzona sugli assi secondari di Viale 1814 e Viale Olgiati – Via Lugano attraverso le seguenti modifiche viarie:
 - i) introduzione di tratte a senso unico lungo Viale 1814;
 - ii) regolare i flussi di traffico tra Via della Posta e Viale Olgiati mediante segnali di prescrizione;
 - iii) regolare l'accesso e il transito al Borghetto mediante segnali di prescrizione e definendo le dovute eccezioni.

Impatto ambientale

L'attuazione di questa misura non comporta consumo di superficie e di suolo e non è in contrasto con la legislazione sulla protezione dell'ambiente. Gli effetti attesi da tale misura consistono nel contenimento delle emissioni foniche e atmosferiche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Gestione ed incanalamento del traffico di transito e pendolare sugli assi di ordine superiore, disincentivando i percorsi alternativi e limitando il traffico parassitario sulla rete secondaria a favore di una riqualifica multimodale degli assi stradali.
- Aumento della sicurezza grazie al contenimento del TIM sugli assi di ordine inferiore.
- La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile.

DATI QUANTITATIVI

I geodati relativi alla presente misura sono forniti a parte.

Di seguito si riportano i volumi di traffico (TFM) attesi al 2040 con (scenario auspicato S2) e senza (scenario trend S1) l'implementazione della presente misura e delle altre misure PAB5 ad essa correlate: (da completare).

La misura interessa 6 nodi della rete stradale del quartiere centrale di Giubiasco (2 nodi semaforici e 4 nodi con modifiche viarie).

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

La misura prevede interventi di segnaletica stradale e gestione dei nodi semaforici. Gli effetti sul traffico sono stati stimati e valutati positivamente nell'ambito dell'elaborazione dello scenario S2 del programma d'agglomerato. I reali effetti potranno essere monitorati direttamente sul campo nelle settimane successive all'implementazione dei singoli interventi.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO



Elaborazione di un regolamento per i posteggi privati

Codice ARE:

-

Codice PA:

GT 2

Categoria e sottocategoria della misura	4	GT – Studio	
Pacchetto di misure	Misure sullo stazionamento – elaborazione regolamento		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5		
Ente responsabile	Città di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028-2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	-		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
		Agglomerato	
	X	Comune/i	
		Terzi	

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'analisi della situazione attuale e delle tendenze di sviluppo ha rilevato un'importante disponibilità di posteggi privati (ad uso residenziale e lavorativo) che incoraggia l'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti quotidiani.

Coerentemente con uno sviluppo centripeto, focalizzato sulla mobilità sostenibile, è necessario rivalutare il concetto di stazionamento, per rapporto anche al potenziamento del trasporto pubblico e delle vie pedonali e ciclabili.

Le attuali norme edilizie impongono ai privati la realizzazione di un numero di posteggi minimo, indipendentemente dall'ubicazione. La misura consiste nella modifica delle norme edilizie per permettere di realizzare meno posteggi in funzione dell'ubicazione rispettivamente della qualità del trasporto pubblico.

Impatto ambientale

L'attuazione di questa misura non comporta consumo di superficie e di suolo e non è in conflitto con la protezione dell'ambiente. Gli effetti attesi sull'ambiente sono positivi grazie alla disincentivazione del traffico individuale motorizzato vi sarà una riduzione delle emissioni foniche e atmosferiche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile grazie ad una gestione coordinata dei posteggi.
- La misura concorre favorevolmente ad uno sviluppo centripeto degli insediamenti per rapporto alla qualità del trasporto pubblico e delle vie pedonali e ciclabili.

DATI QUANTITATIVI

Non necessari.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Da approfondire durante lo studio e l'elaborazione del regolamento. La misura è inserita nel programma d'azione comunale (PAC Città di Bellinzona) come misura M 5.3.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO

- Elaborazione del regolamento 2025-2026
- Approvazione del regolamento 2027
- Implementazione del regolamento dal 2028



Completare / approfondire lo studio per il calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici

Codice ARE:

-

Codice PA:

GT 3

Categoria e sottocategoria della misura	4	GT – Studio	
Pacchetto di misure	Misure sullo stazionamento - Studio		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5		
Ente responsabile	Città di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028-2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali			
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
		Agglomerato	
	X	Comune/i	
		Terzi	

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'analisi della situazione attuale e delle tendenze di sviluppo ha evidenziato come i posteggi pubblici sono attualmente dislocati un po' ovunque sul territorio e, tranne che per gli autosili di Piazza del Sole e delle Cervia a Bellinzona, sono generalmente a cielo aperto, occupando aree interessanti che potrebbero essere destinate a diverso utilizzo.

Coerentemente con uno sviluppo centripeto, focalizzato sulla mobilità sostenibile, è necessario rivalutare il concetto di stazionamento, per rapporto anche al potenziamento del trasporto pubblico e delle vie pedonali e ciclabili.

La misura consiste nel completare ed approfondire lo studio inerente il calcolo del fabbisogno di stazionamento pubblico nei 13 quartieri della Città, per valutare l'adeguatezza dell'offerta, rispettivamente concentrarla possibilmente in strutture sotterranee (vedi ad esempio misura I10.8 Piazza Mesolcina).

Impatto ambientale

L'attuazione di questa misura non comporta consumo di superficie e di suolo. Gli effetti attesi sull'ambiente sono positivi grazie alla riduzione del traffico individuale motorizzato vi sarà una riduzione delle emissioni foniche e atmosferiche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile.
- La misura concorre favorevolmente ad uno sviluppo centripeto degli insediamenti per rapporto alla qualità del trasporto pubblico e delle vie pedonali e ciclabili.

DATI QUANTITATIVI

Non necessari.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Da approfondire durante lo studio e l'elaborazione del regolamento. La misura è inserita nel programma d'azione comunale (PAC Città di Bellinzona) come misura M 5.1.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO

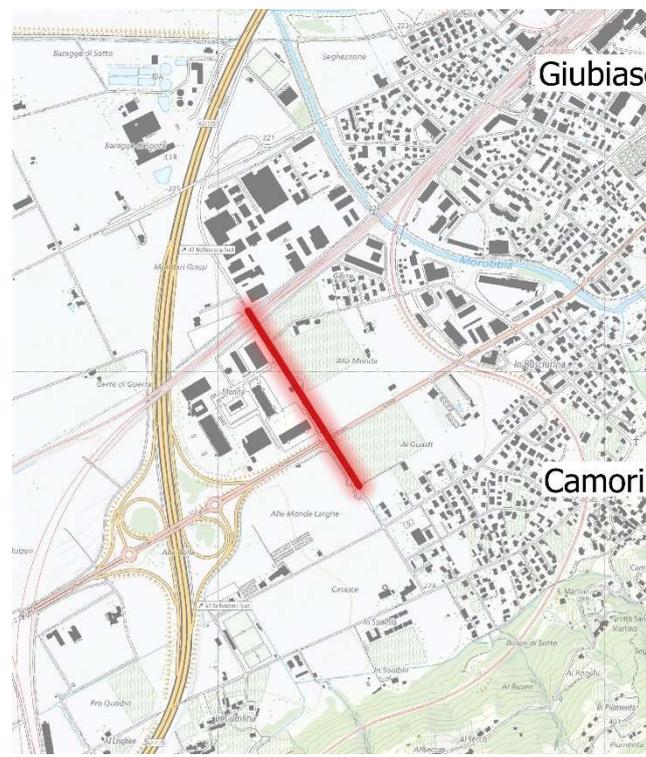
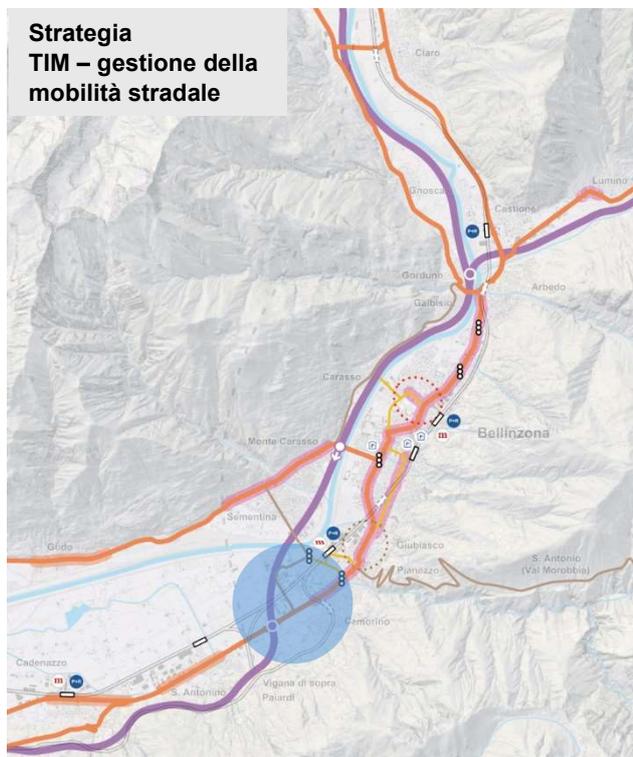
- Elaborazione dello studio 2025-2026
- Approvazione 2027
- Implementazione dei risultati dal 2028



Adattamento sottopassi di Camorino in Via Ala Munda e in Via Mondari

Codice ARE:	Codice PA:
	GT 4

Categoria e sottocategoria della misura	3: GT – Interventi puntuali			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede:

- Una modifica della gestione stradale presso l'intersezione, attualmente su due livelli, tra la strada cantonale In Tirada e l'asse perpendicolare di Via Ala Munda a Camorino, nei pressi dello svincolo autostradale di Bellinzona Sud. L'ipotesi progettuale è quella di portare l'intersezione stradale per il TIM a livello, grazie all'implementazione di un nodo semaforico con funzione di filtro per l'accesso all'abitato di Camorino e Giubiasco provenendo da sud. Il sottopasso (o parte di esso) potrà essere destinato alla mobilità lenta e al trasporto pubblico, risolvendo al contempo un problema di permeabilità tra le due sponde della strada cantonale. Grazie all'intersezione semaforica, le lunghe bretelle ad anello che permettono l'accesso al sottopasso potranno essere smantellate e il terreno risultante potrà essere destinato all'agricoltura (compenso zone SAC).
- Una diversa ripartizione dei calibri stradali all'interno del sottopasso in Via Mondari per garantire la continuità dei percorsi ciclabili in sicurezza attraverso il sottopasso (ad esempio con l'introduzione di un marciapiede ciclopedonale su un lato del manufatto).

La misura è in priorità C e dovrà essere sviluppata con la prossima generazione di PA.

SCHEDE MISURE PER LA RIQUALIFICA DELLO SPAZIO STRADALE (RSS)

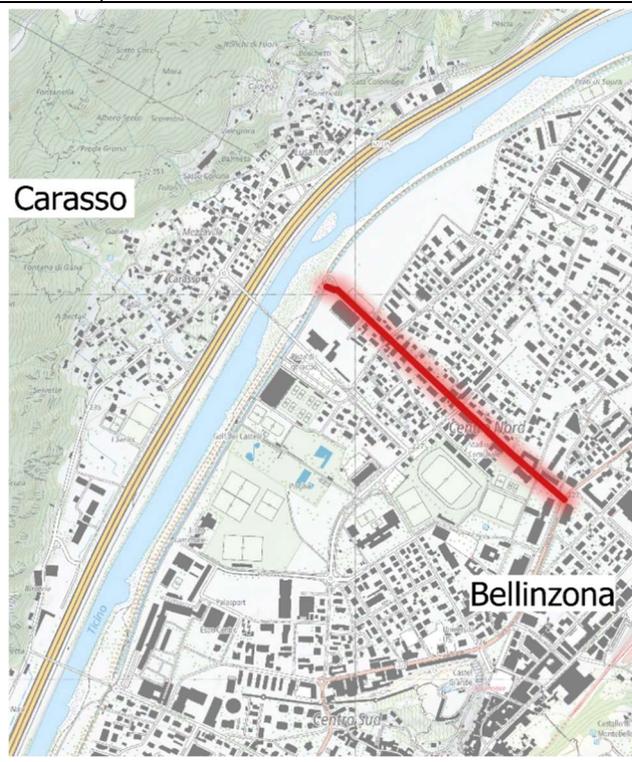
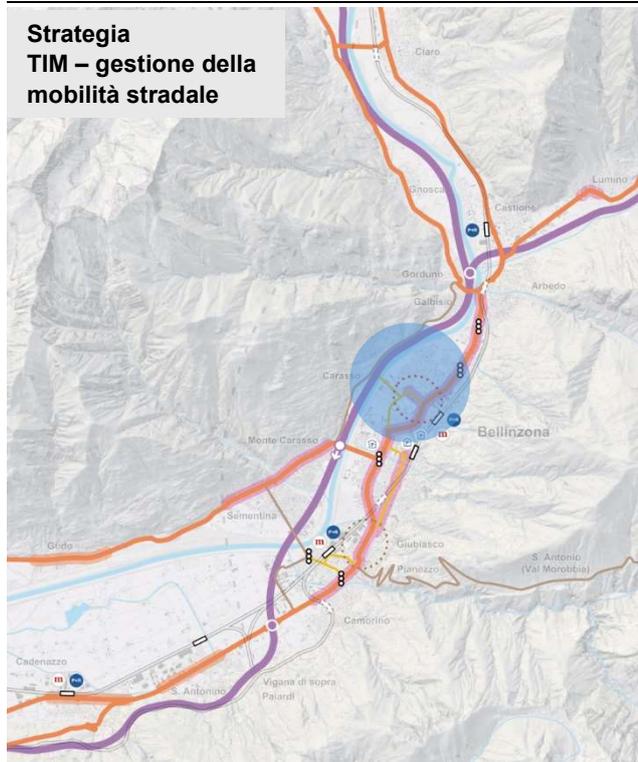


Riquilifica multimodale dell'asse urbano di Viale G. Motta

Codice ARE:	Codice PA:
	RSS 1

Categoria e sottocategoria della misura	3.1	RSS Tratte stradali	
Pacchetto di misure	Riquilifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure	IN 10.8		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5		
Ente responsabile	Città di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028-2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	1'160'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura in orizzonte A prevede interventi infrastrutturali sull'asse urbano di Viale G. Motta a beneficio di una moderazione del TIM e di una maggiore permeabilità e sicurezza per la mobilità lenta. L'asse di Viale G. Motta è di particolare importanza per garantire il collegamento del centro Città con il percorso ciclabile nazionale (N3) di sponda sinistra (asse forte della strategia settoria della ML dell'agglomerato).

Questo asse stradale è contraddistinto da due tratte con differenti caratteristiche, separate dall'intersezione con Via Mirasole. La tratta ovest si sviluppa dall'intersezione con Via Mirasole in direzione del fiume Ticino ed è caratterizzata da volumi di traffico contenuti, dove le bici utilizzano il campo stradale in condivisione con il TIM e i pedoni dispongono di marciapiedi alberati su entrambi i lati della carreggiata. La tratta est, che si sviluppa dall'intersezione con Via Mirasole in direzione di Piazza Mesolcina, presenta volumi di traffico più importanti. Sul lato sud della carreggiata (lato stadio) è presente un ampio marciapiede dove attualmente sono disposti dei posteggi laterali. Questo marciapiede è di fatto già oggi utilizzato come corsia ciclabile, pur mancando della necessaria segnaletica. La misura prevede un approccio differente per ciascun tratto:

- nella tratta ovest (verso il fiume Ticino) si intende introdurre una gestione stradale di tipo "strada ciclabile", con la precedenza assegnata alle biciclette e quindi l'adozione della necessaria segnaletica stradale. Si segnala in questo senso che la tratta è attualmente in procinto di essere inserita in Zona 30 (condizione necessaria per l'implementazione di una strada ciclabile).
- nella tratta est (verso Piazza Mesolcina) si prevede la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale sul lato sud del campo stradale (lato stadio), integrato in un progetto di riqualifica stradale (spostamento filare alberato sud e introduzione limite a 30 km/h)

Relazione con altre misure

La misura è correlata alle misure ML volte a garantire la permeabilità trasversale dei percorsi verso i quartieri centrali e alla misura IN 10.1 per la riqualifica degli spazi pubblici di Piazza Mesolcina.

Impatto ambientale

L'attuazione di questa misura non comporta consumo di superficie e di suolo e non è in contrasto con la legislazione sulla protezione dell'ambiente. Gli effetti attesi da tale misura consistono nel contenimento delle emissioni foniche e atmosferiche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Aumento dell'attrattività e funzionalità degli spostamenti quotidiani e di svago della rete della ML dell'agglomerato (vedi strategia settoriale ML), grazie al miglioramento della permeabilità trasversale verso i quartieri centrali.
- Aumento della sicurezza grazie all'inserimento di un percorso ciclopedonale dedicato.
- Maggior qualità e vivibilità dell'asse stradale.
- La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile.

DATI QUANTITATIVI

I geodati relativi alla presente misura sono forniti a parte.

Di seguito si riportano i volumi di traffico (TFM) attesi al 2040 (da completare).

La misura interessa 3 nodi stradali lungo l'asse di Via G. Motta.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

La misura è in inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misure CP13 e SC13.

A comprova della fattibilità degli interventi previsti per la tratta est è stato inoltre allestito un progetto di massima ai sensi della norma SIA 103 (Progetto di massima, Riqualifica stradale Viale G. Motta, Bonalumi Ferrari Partner SA, ottobre 2023) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 20%.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO

- Progettazione definitiva 2025-2026
- Pubblicazione 2027
- Orizzonte di realizzazione: dal 2028 al 2031

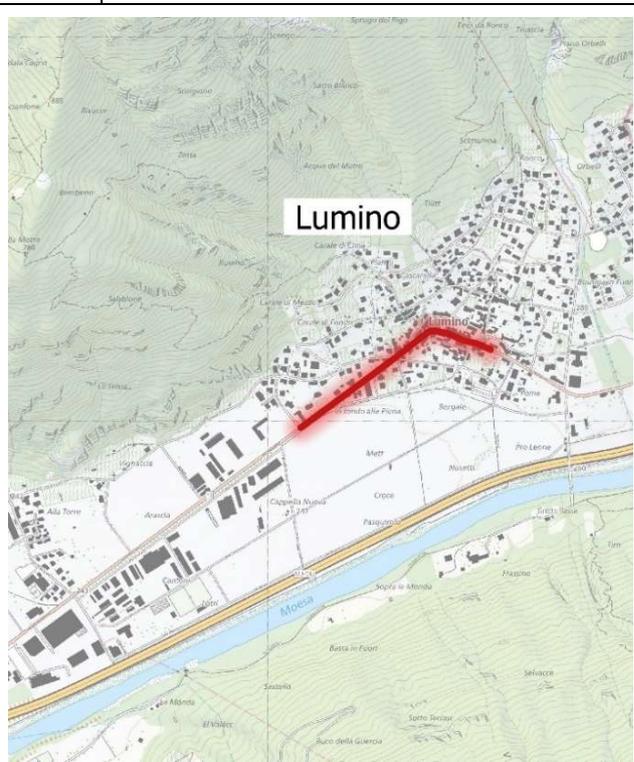
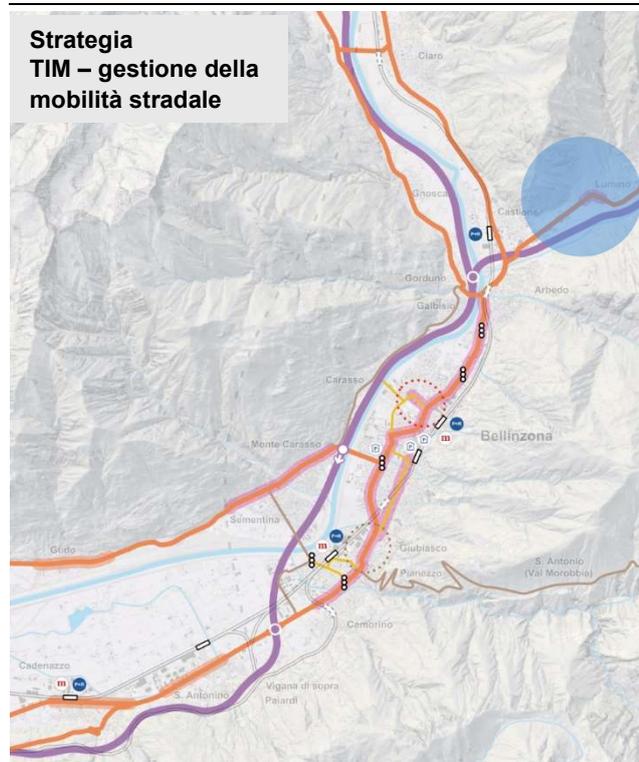


Interventi di moderazione e messa in sicurezza dei percorsi pedonali: Lumino, Via Bellinzona – Via Mesolcina

Codice ARE:	Codice PA:
	RSS 2

Categoria e sottocategoria della misura	3.1	RSS - Tratte stradali	
Pacchetto di misure	Riqualfifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5		
Ente responsabile	Comune di Lumino		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028-2031		

COSTI E FINANZIAMENTO		
Costi totali	500'000 CHF (IVA esclusa)	
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA
		Confederazione in altri ambiti
		Cantone
		Agglomerato
	X	Comune/i
		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura consiste nell'ottimizzazione di percorsi pedonali (in parte funzionali anche al percorso casa-scuola) lungo la strada Cantonale Via Bellinzona - Via Mesolcina all'interno del nucleo di Lumino. In particolare, si prevedono i seguenti interventi:

- Inserimento di un passaggio pedonale su Via Mesolcina a servizio del percorso casa-scuola lungo l'asse di Via Bergale – Via delle scuole. L'intervento necessita di espropri puntuali su sedimi privati per l'inserimento di un tratto di marciapiede pedonale sul lato sud di Via Mesolcina.
- Inserimento di un passaggio pedonale su Via Bellinzona a servizio del percorso casa-scuola lungo l'asse di Via Fornaci – Via alla Croce / Via Sotto Chiesa. L'intervento necessita di espropri su sedimi privati per l'inserimento e/o la sistemazione dei marciapiedi esistenti.
- Adattamento e allargamento del marciapiede esistente lungo via Bellinzona tra Via Fornaci e Via del Battistone grazie ad una riorganizzazione del sedime stradale.

Impatto ambientale

L'attuazione di questa misura non comporta consumo di superficie e di suolo e non è in contrasto con la legislazione sulla protezione dell'ambiente. Gli effetti attesi da tale misura consistono nel contenimento delle emissioni foniche e atmosferiche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Aumento della sicurezza stradale grazie al miglioramento e alla messa in sicurezza dei percorsi pedonali che fungono anche da elementi di moderazione della velocità di transito dei veicoli.
- Maggior qualità e vivibilità dell'asse stradale.
- La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile.

DATI QUANTITATIVI

I geodati relativi alla presente misura sono forniti a parte.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Per la stima dei costi è stata effettuata una valutazione parametrica sulla base di valori d'esperienza.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO

- Progettazione definitiva 2025-2026
- Pubblicazione 2027
- Orizzonte di realizzazione: dal 2028 al 2031

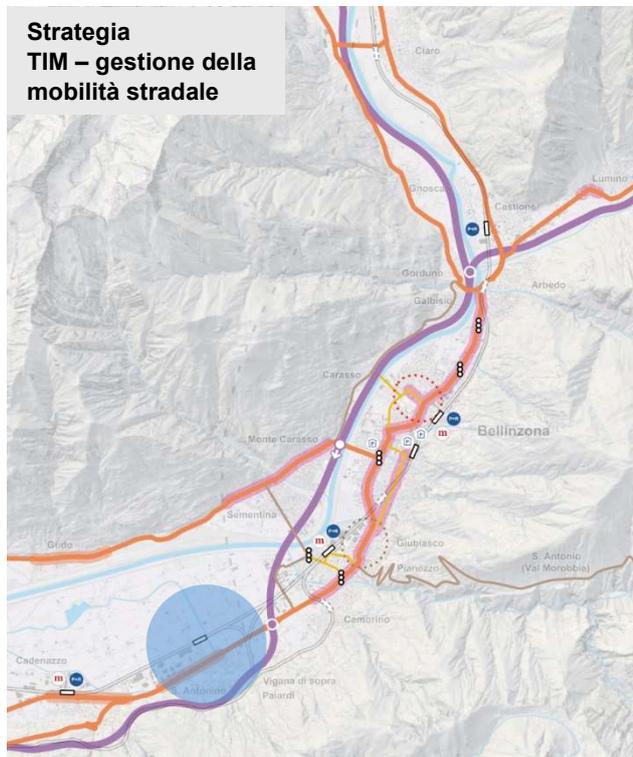


Riorganizzazione e messa in sicurezza incrocio Via Gorelle – Via Essagra (S.Antonino)

Codice ARE:	Codice PA:
	RSS 3

Categoria e sottocategoria della misura	3.1	RSS - Incrocio	
Pacchetto di misure	Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5		
Ente responsabile	Comune di S.Antonino		
Altri Enti coinvolti	-		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028-2032		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	905'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'obiettivo della misura è quello di rivedere le relazioni gerarchiche nei pressi dell'incrocio tra Via Gorelle e Via Essagra oltre che garantire una migliore fruibilità pedonale da e verso i centri commerciali / industriali e la stazione FFS di S.Antonino.

Nello specifico la misura prevede la realizzazione di una nuova mini-rotatoria. La variante scelta è il risultato della decisione Municipale in seguito alla proposta di tre varianti sviluppate nell'ambito di uno studio preliminare elaborato all'inizio del 2022. La nuova rotonda è composta dai quattro bracci risultanti dall'incrocio di Via Gorelle con Via Essagra. Per garantire la viabilità dei veicoli pesanti, che circolano con regolarità nel perimetro di studio, e ridurre al minimo le superfici di esproprio, il cerchio centrale verrà reso carrozzabile e realizzato sullo stesso livello dell'anello di asfalto circostante. Per garantire la leggibilità dell'infrastruttura stradale il cerchio centrale verrà eseguito in dadi. Con questo accorgimento, rispetto a quanto viene eseguito su strade principali, è possibile mantenere un diametro della rotonda limitato. Così facendo la misura totale è di 25 metri di diametro suddivisi nel cerchio centrale di 8,00 m di diametro e l'anello esterno con un raggio parziale di 8,50 m. Nel progetto sono inoltre previsti tre nuovi attraversamenti pedonali. Ad ognuno di questi è previsto un adeguamento dell'illuminazione pubblica secondo le normative e le direttive in vigore.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Aumento della sicurezza per tutti gli utenti della strada
- Aumento dell'attrattività dei percorsi pedonali tra la stazione FFS di S.Antonino e i centri commerciali.

DATI QUANTITATIVI

-

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

A comprova della fattibilità della misura è stato allestito un progetto di massima ai sensi della norma SIA 103 (progetto di massima, studio d'ingegneria Franceso Allievi, 28 ottobre 2022) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 20%.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO

- Progettazione definitiva 2025-2026
- Pubblicazione 2027
- Orizzonte di realizzazione: dal 2028 al 2031



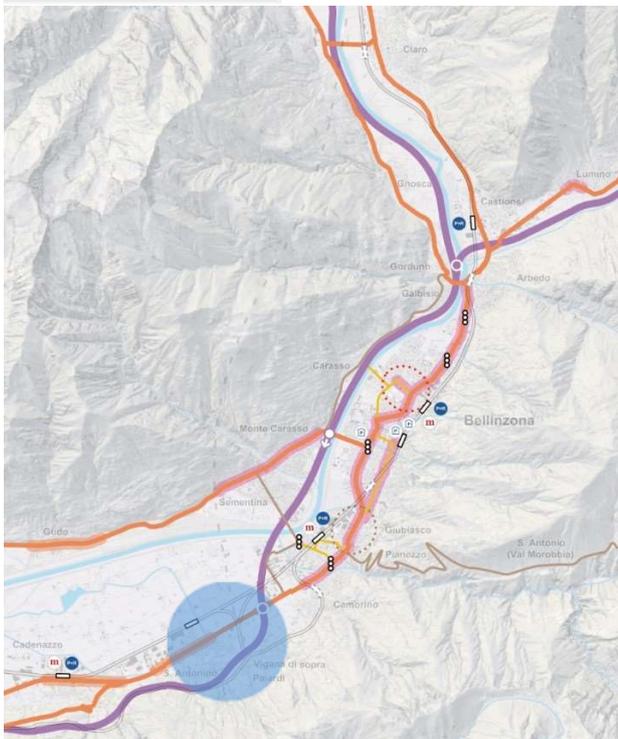
Riqualifica dei percorsi e delle fermate del TP a S.Antonino

Codice ARE:	Codice PA:
-	RSS 4

Categoria e sottocategoria della misura	3.1	RSS Incrocio	
Pacchetto di misure	Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5		
Ente responsabile	Comune di S.Antonino		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028-2032		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	CHF 1'300'000.- (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Strategia TIM – gestione della mobilità stradale



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la riqualifica dell'asse di transito della linea urbana 3 e del percorso ciclabile regionale R 311, (entrambi di interesse regionale), in territorio di S. Antonino su via Pedemontana tra la fermata di S. Antonino Nosetto e S. Antonino Paese, per favorire e migliorare la conduzione dei bus e la convivenza tra trasporto pubblico, privato e mobilità lenta. La sistemazione stradale permetterà una riqualifica anche delle fermate esistenti.

Relazione con altre misure

La misura da continuità alla misura del PAB3 "TIM6.1 Riqualifica multimodale di un asse urbano secondario (In Busciürina, Camorino)" che è stata sostituita da "In Cumlina".

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Aumento della sicurezza per tutti gli utenti della strada.
- Migliora la conduzione della linea di trasporto pubblico (velocità commerciali, sicurezza, ...).
- Migliora la convivenza tra i vari utenti (TP, ML, TIM).

DATI QUANTITATIVI

Vanno elencati i geodati e le informazioni specifiche sulle misure, nonché le tabelle Excel come da allegato 4.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Per la stima dei costi è stata effettuata una valutazione parametrica sulla base di valori d'esperienza prendendo come base i costi unitari del progetto definitivo di "In Cumlina".

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO

- Progettazione definitiva 2025-2026
- Pubblicazione 2027
- Orizzonte di realizzazione: dal 2028 al 2031



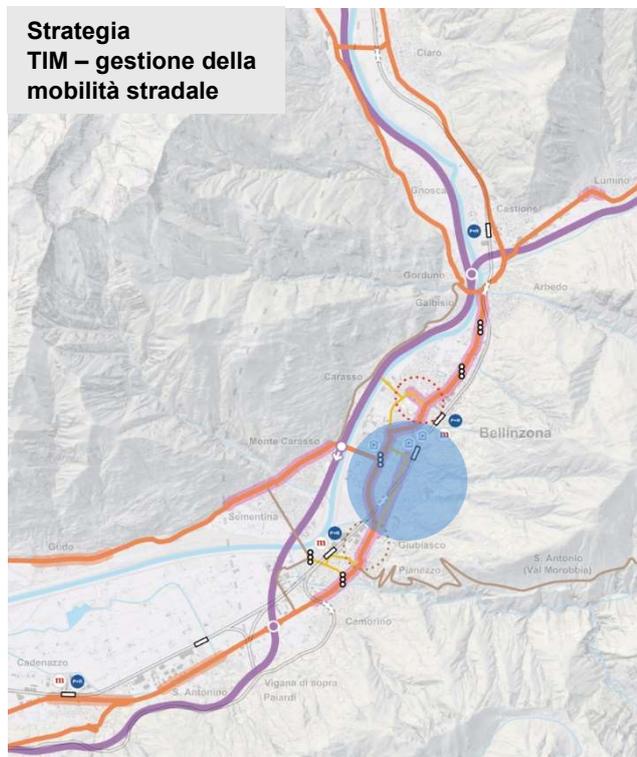
Riqualfica multimodale dell'asse urbano di Via Lugano– Viale Olgiati

Codice ARE:
5002.3P.070

Codice PA:
RSS 5

Categoria e sottocategoria della misura	3.1	RSS - Tratte stradali	
Pacchetto di misure	Riqualfica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure	IM 5.1, GT 1.2		
Rapporto con PA precedente	TIM 6.2 in priorità B nel PAB3		
Ente responsabile	Città di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	9'180'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input type="checkbox"/> Cantone
	<input type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura in orizzonte B prevede interventi infrastrutturali sull'asse urbano di Via Lugano – Viale Olgiati a beneficio di una moderazione del TIM e di una maggiore permeabilità e sicurezza per la mobilità lenta e della fluidità del trasporto pubblico. Il concetto di riqualfica e la progettazione degli interventi avviene in orizzonte A (vedi misura IN 5.1).

Relazione con altre misure

Lo sviluppo concettuale della misura a livello urbanistico e infrastrutturale avviene nell'ambito della misura IN 5.1 in priorità A. La riqualifica multimodale dell'asse è subordinata all'apertura del semisvincolo (prevista entro fine 2024) e alle relative misure fiancheggiatrici previste per la gestione del TIM (misure GT 1.1 e GT 1.2).

Impatto ambientale

La misura non prevede consumo della risorsa suolo. Grazie alla riqualifica urbanistica sarà possibile incidere positivamente sul comparto, aumentando il verde urbano e le superfici permeabili, riducendo le emissioni foniche e atmosferiche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Gestione ed incanalamento del traffico di transito e pendolare sugli assi di ordine superiore, disincentivando i percorsi alternativi e limitando il traffico parassitario sulla rete secondaria a favore di una riqualifica multimodale degli assi stradali pro mobilità lenta e con maggiore fluidità del trasporto pubblico.
- Aumento della sicurezza grazie al contenimento del TIM sugli assi di ordine inferiore.
- Maggior qualità e vivibilità dell'asse stradale
- La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile.

DATI QUANTITATIVI

Non necessari in orizzonte B.

Per la stima dei costi è stato utilizzato il valore di benchmark indicato dall'ARE nel rapporto esplicativo dell'esame dei programmi d'agglomerato di 4a generazione (510 CHF /m², considerando 1'800 m di lunghezza dell'asse e 10 m di larghezza).

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

La misura è da approfondire entro la prossima generazione di PA.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO**Tappe progettuali**

- Concezione di obiettivi condivisi: 2026
- Elaborazione del concetto: 2027
- Elaborazione variante di piano regolatore: 2028
- Elaborazione progetto di massima: 2029
- Progettazione definitiva: 2030-2031
- Realizzazione: 2032-2034



Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Bellinzona – Via Zorzi (strada cantonale)

Codice ARE:

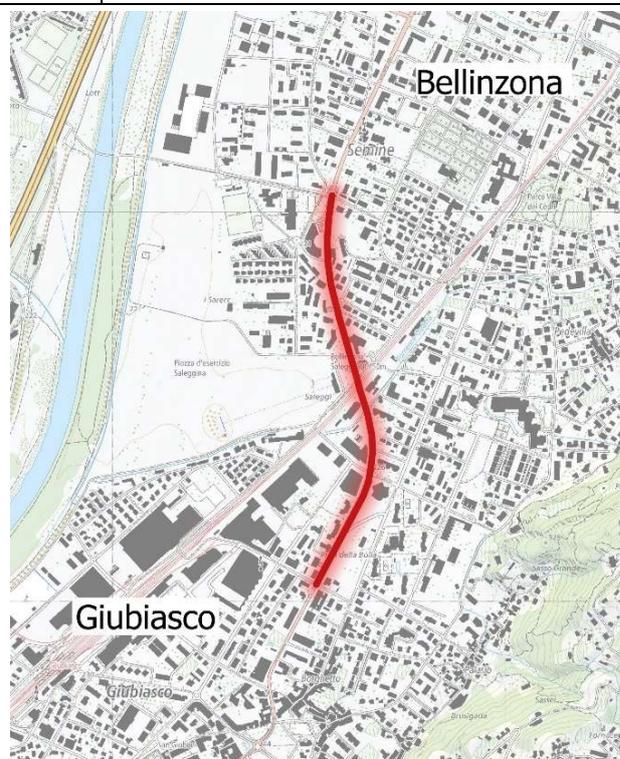
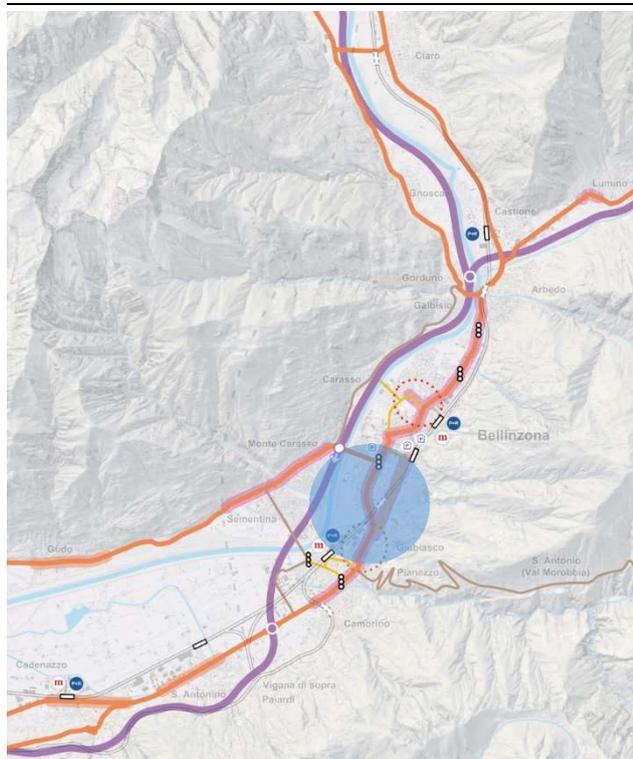
Codice PA:

RSS 6

Categoria e sottocategoria della misura	3.1	RSS Tratte stradali	
Pacchetto di misure	Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	TIM 2.5 misura in lista C nel PAB3		
Ente responsabile	Cantone/Città di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	5'355'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input type="checkbox"/>	Terzi	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura in orizzonte B prevede interventi infrastrutturali sull'asse urbano di Via Bellinzona – Via Zorzi a beneficio di una moderazione del TIM e di una maggiore permeabilità e sicurezza per la mobilità lenta e della fluidità del trasporto pubblico.

Relazione con altre misure

La riqualifica multimodale dell'asse è subordinato all'apertura del semisvincolo (prevista entro fine 2024) e alle relative misure fiancheggiatrici previste per la gestione del TIM (misure GT 2).

Impatto ambientale

La misura non prevede consumo della risorsa suolo. Grazie alla riqualifica urbanistica sarà possibile incidere positivamente sul comparto, aumentando il verde urbano e le superfici permeabili, riducendo le emissioni foniche e atmosferiche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Gestione ed incanalamento del traffico di transito e pendolare sugli assi di ordine superiore, disincentivando i percorsi alternativi e limitando il traffico parassitario sulla rete secondaria a favore di una riqualifica multimodale degli assi stradali pro mobilità lenta e con maggiore fluidità del trasporto pubblico.
- Aumento della sicurezza grazie al contenimento del TIM sugli assi di ordine inferiore.
- Maggior qualità e vivibilità dell'asse stradale
- La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile.

DATI QUANTITATIVI

Non necessari in orizzonte B.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

La misura è da approfondire entro la prossima generazione di PA.

Per la stima dei costi è stato utilizzato il valore di benchmark indicato dall'ARE nel rapporto esplicativo dell'esame dei programmi d'agglomerato di 4a generazione (510 CHF /m², considerando 1'050 m di lunghezza dell'asse e 10 m di larghezza).

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO**Tappe progettuali**

- Concezione: 2026-2028
- Definizione di obiettivi condivisi: 2026
- Elaborazione concetto: 2027
- Elaborazione variante di piano regolatore: 2028
- Elaborazione progetto di massima: 2029
- Progettazione definitiva: 2030-2031
- Realizzazione: 2032-2034



Riqualifica multimodale dell’asse urbano di Viale 1814 (Bellinzona)

Codice ARE:

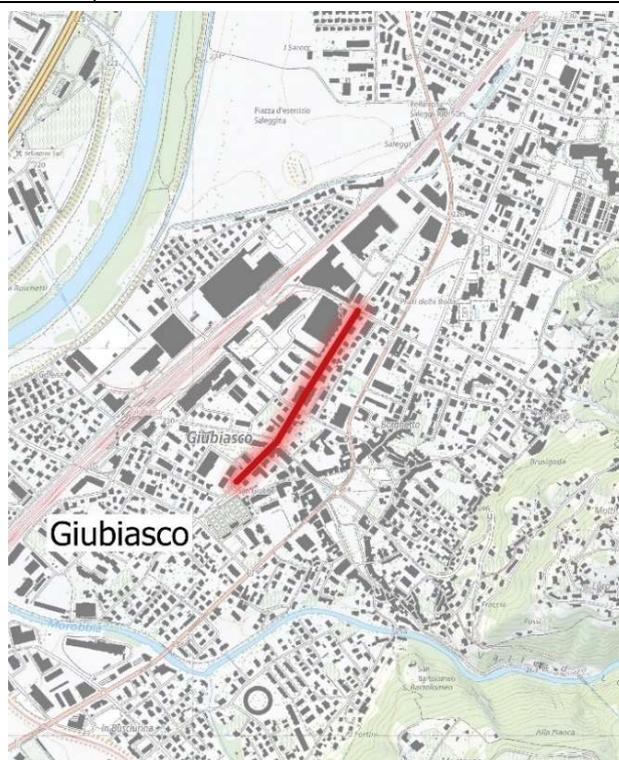
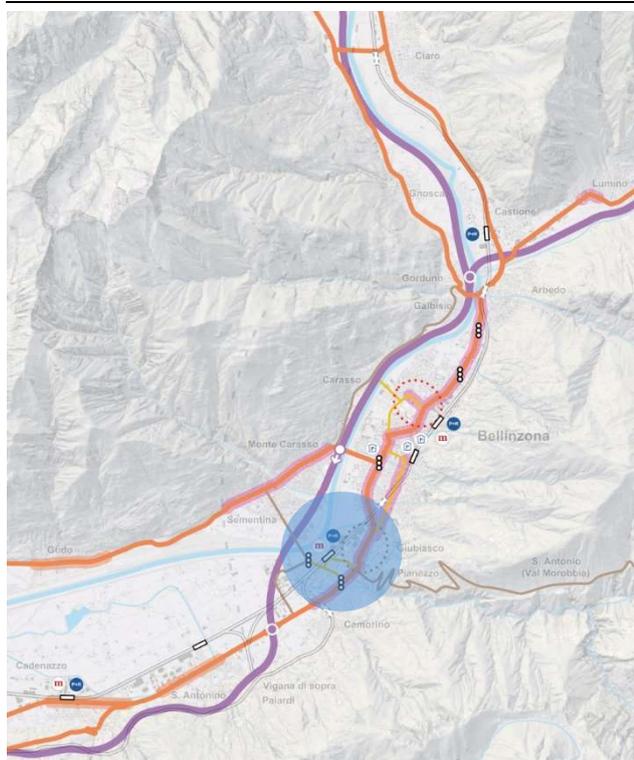
Codice PA:

RSS 7

Categoria e sottocategoria della misura	3.1	RSS Tratte stradali		
Pacchetto di misure	Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale			
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	B			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035			

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	2'700'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA		
		Confederazione in altri ambiti		
		Cantone		
		Agglomerato		
	X	Comune/i		
		Terzi		



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura in orizzonte B prevede interventi infrastrutturali sull’asse urbano di Viale 1814 a Giubiasco a beneficio di una moderazione del TIM e di una maggiore permeabilità e sicurezza per la mobilità lenta e della fluidità del trasporto pubblico.

Relazione con altre misure

La riqualifica multimodale dell'asse è subordinato all'apertura del semisvincolo (prevista entro fine 2024) e alle relative misure fiancheggiatrici previste per la gestione del TIM (misure GT 1.1 e 1.2).

Impatto ambientale

La misura non prevede consumo della risorsa suolo. Grazie alla riqualifica urbanistica sarà possibile incidere positivamente sul comparto, aumentando il verde urbano e le superfici permeabili, riducendo le emissioni foniche e atmosferiche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Gestione ed incanalamento del traffico di transito e pendolare sugli assi di ordine superiore, disincentivando i percorsi alternativi e limitando il traffico parassitario sulla rete secondaria a favore di una riqualifica multimodale degli assi stradali pro mobilità lenta e con maggiore fluidità del trasporto pubblico.
- Aumento della sicurezza grazie al contenimento del TIM sugli assi di ordine inferiore.
- Maggior qualità e vivibilità dell'asse stradale
- La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile.

DATI QUANTITATIVI

Non necessari in orizzonte B.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

La misura è da approfondire entro la prossima generazione di PA.

Per la stima dei costi è stato utilizzato il valore di benchmark indicato dall'ARE nel rapporto esplicativo dell'esame dei programmi d'agglomerato di 4a generazione (510 CHF /m², considerando 530 m di lunghezza dell'asse e 10 m di larghezza).

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO**Tappe progettuali**

- Concezione di obiettivi condivisi: 2026
- Elaborazione del concetto: 2027
- Elaborazione variante di piano regolatore: 2028
- Elaborazione progetto di massima: 2029
- Progettazione definitiva: 2030-2031
- Realizzazione: 2032-2034


Riqualifica multimodale dell'asse urbano della strada cantonale a Cadenazzo, S. Antonino e Gudo
Codice ARE:
Codice PA:
RSS 8

Categoria e sottocategoria della misura	3.1: RSS Tratte stradali		
Ente responsabile	USTRA		
Altri Enti coinvolti	Cantone e Comuni		
Priorità	C		
Costi computabili	-		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	X	Confederazione in altri ambiti	Comune/i
		Cantone	Terzi

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura in orizzonte C prevede interventi infrastrutturali sull'asse urbano della strada Cantonale a Cadenazzo, S. Antonino e Gudo a beneficio di una moderazione del TIM e di una maggiore permeabilità e sicurezza per la mobilità lenta e della fluidità del trasporto pubblico.

Relazione con altre misure

La riqualifica multimodale dell'asse è subordinato agli sviluppi del progetto di collegamento autostradale veloce A2-A13 tra Bellinzona Sud e Locarno. Progetto che permetterà di incanalare il traffico di transito e pendolare diretto verso il Locarnese sulla nuova tratta autostradale, declassando in modo importante gli assi delle strade cantonale di sponda destra e sinistra del Ticino (orizzonte di realizzazione oltre al 2040).

Impatto ambientale

La misura non prevede consumo della risorsa suolo. Grazie alla riqualifica urbanistica sarà possibile incidere positivamente sul comparto, aumentando il verde urbano e le superfici permeabili, riducendo le emissioni foniche e atmosferiche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Gestione ed incanalamento del traffico di transito e pendolare sugli assi di ordine superiore, disincentivando i percorsi alternativi e limitando il traffico parassitario sulla rete secondaria a favore di una riqualifica multimodale degli assi stradali pro mobilità lenta e con maggiore fluidità del trasporto pubblico.

Aumento della sicurezza grazie al contenimento del TIM sugli assi di ordine inferiore.

Maggior qualità e vivibilità dell'asse stradale

La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile.

SCHEDE MISURE PER LA MOBILITÀ LENTA (ML)

Misure mobilità lenta

Lista misure mobilità lenta ordinate secondo pacchetti tematici

	misura PAB 3 ripresa nel PAB 5
	nuova misura PAB 5

PAB 5 - Elenco misure mobilità lenta (ML)					
No.	Denominazione	Priorità	Costo [CHF, IVA escl.]	Valenza (regionale/locale)	Ente responsabile
ML 5.1	Completamento e messa in sicurezza dei percorsi: collgamento ciclopedonale tra la rotonda in Via S. Bernardino a Castione e Viale Moesa ad Arbedo.	A	1'980'000	Locale	Comune di Arbedo - Castione
ML 5.2	Completamento e messa in sicurezza dei percorsi: passerella ciclo-pedonale sul fiume Moesa tra Arbedo paese e Castione	B	1'820'000	Locale	Comune di Arbedo - Castione
ML 8	Completamento e messa in sicurezza dei percorsi: asse longitudinale in sponda sinistra del Ticino				
ML 8.1	Percorso tra via Golena a Giubiasco e la passerella da/per Monte Carasso a Bellinzona	A	630'000	Locale / Regionale	Città di Bellinzona
ML 8.2	Percorso tra la passerella da/per Monte Carasso e la passerella ex Torretta a Bellinzona	A	600'000	Locale / Regionale	Città di Bellinzona
ML 8.3	Percorso tra la passerella ex Torretta e Viale Motta a Bellinzona (allargamento)	B	600'000	Locale / Regionale	Città di Bellinzona
ML 8.4	Percorso tra Viale Motta e Via Greina a Bellinzona	A	500'000	Locale	Città di Bellinzona
ML 9	Completamento e messa in sicurezza dei percorsi: asse longitudinale in sponda destra del Ticino				
ML 9.1	Percorso tra la passerella Torretta e il campo di calcio di Carasso	B	540'000	Regionale / Locale	Cantone / Città di Bellinzona
ML 9.2	Percorso tra il campo di calcio di Carasso e il ponte di Via Lepori (Vicolo Prati Sara)	B	450'000	Regionale	Cantone
ML 9.3	Percorso tra il ponte di Via Lepori a Carasso e Via Campagna a Galbisio	A	2'400'000	Regionale	Cantone
ML 9.4	Passerella sul riale di Gorduno	B	3'337'000	Regionale	Cantone / Città di Bellinzona
ML 9.5	Percorso tra Gorduno e Gnosca	B	1'275'000	Regionale	Cantone
ML 9.6	Percorso tra Gnosca e il ponte per Claro	B	3'100'000	Regionale	Cantone
ML 9.7	Percorso tra il ponte per Claro e Preonzo	A	900'000	Regionale	Cantone
ML 10	Completamento e messa in sicurezza dei percorsi: assi trasversali sui ponti esistenti				
ML 10.1	Nuovo/i marciapiede/i ciclopedonale/i sul ponte di Via G. Lepori a Bellinzona	A	2'000'000	Regionale	Cantone
ML 10.2	Nuovo/i marciapiede/i ciclopedonale/i sul ponte sul Ticino tra Claro e Preonzo	A	840'000	Regionale	Cantone

Lista misure mobilità lenta ordinate secondo pacchetti tematici (continuazione)

No.	Denominazione	Priorità	Costo [CHF, IVA escl.]	Valenza (regionale/locale)	Ente responsabile
ML 11	Completamento e messa in sicurezza dei percorsi: assi trasversali verso i quartieri centrali				
ML 11.1	Passerella ciclopedonale del Dragonato a Bellinzona	A	4'000'000	Locale	Città di Bellinzona
ML 11.2	Nuova passerella di collegamento tra le zone residenziali e lavorative di Cadenazzo, stazione FFS	A	10'000'000	Regionale (accesso ferrovia) / Locale	Comune di Cadenazzo
ML 11.3	Percorso pedonale dalla stazione FFS di S. Antonino verso il Parco del Piano di Magadino	A	139'000	Locale	Comune di S. Antonino
ML 11.4	Collegamento di Gudo al percorso 31 Vallemaggia-Bellinzona presso il ponte di Gudo	A	225'000	Locale	Città di Bellinzona
ML 12	Percorso ciclabile alla foce della Moesa	A	520'000	Regionale	Cantone
ML 13	Completamento e messa in sicurezza dei percorsi: asse longitudinale Giubiasco - S. Antonino - Cadenazzo				
ML 13.1	Messa in sicurezza dell'attraversamento di Via al Ticino tra Via alle Gerre e Via Moderna a Giubiasco.	C		Locale	Città di Bellinzona
ML 13.2	Nuova passerella sopra via alle Gerre e sopra l'A2 a Giubiasco (Via alle Gerre-Strada Bosco d'Albor)	C		Regionale	Cantone
ML 13.3	Pista ciclopedonale lungo la strada cantonale tra la Stazione FFS e via al Piano a Cadenazzo	A	1'200'000	Regionale	Cantone
ML 14	Ottimizzazione percorso ciclabile R311 a Cadenazzo	A	200'000	Regionale	Cantone
ML 15	Costruzione di un marciapiede pedonale lungo Via Galbisio.	A	2'100'000	Locale	Città di Bellinzona
ML 16.1	Sviluppo e potenziamento della rete di stazionamento per biciclette	A	200'000	Locale	Città di Bellinzona e Comuni
ML 16.2	Sviluppo e potenziamento della rete di stazionamento per biciclette	B	200'000	Locale	Città di Bellinzona e Comuni
ML 17	Elaborazione di un piano d'intervento a favore della mobilità pedonale coerente e strutturato in tutti i Comuni dell'agglomerato.	A		Locale	Città di Bellinzona e Comuni
ML 18	Misure di promozione della mobilità ciclabile	A		Locale	Città di Bellinzona e Comuni



Completamento e messa in sicurezza dei percorsi

Codice pacchetto misure forfettarie

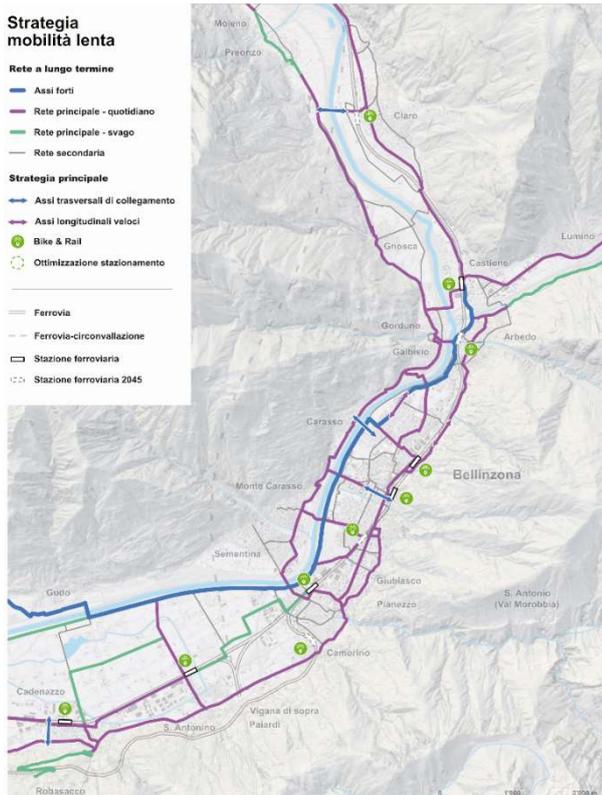
ML A

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Priorità	A
Costi computabili	18'434'000 CHF (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- ML 5.1 Collegamento ciclopedonale tra la rotonda in Via San Bernardino a Castione e Viale Moesa ad Arbedo (CHF 1'980'000)
- ML 8.1 Percorso tra via Golena a Giubiasco e la passerella da/per Monte Carasso a Bellinzona (CHF 630'000)
- ML 8.2 Percorso tra la passerella da/per Monte Carasso e la passerella ex Torretta a Bellinzona (CHF 600'000)
- ML 8.4 Percorso tra viale Motta e via Greina a Bellinzona (CHF 500'000)
- ML 9.3 Percorso tra il ponte di Via Lepori a Carasso e Via Campagna a Galbizio (CHF 2'400'000)
- ML 9.7. Percorso tra il Ponte per Claro e Preonzo (CHF 900'000)
- ML 10.1 Nuovo/i marciapiede/i ciclopedonale/i sul ponte di Via G. Lepori a Bellinzona (CHF 2'000'000)
- ML 10.2 Nuovo/i marciapiede/i ciclopedonale/i sul ponte sul Ticino tra Claro e Preonzo (CHF 840'000)
- ML 11.1 Passerella ciclopedonale del Dragonato a Bellinzona (CHF 4'000'000)
- ML 11.3 Percorso pedonale dalla stazione FFS di S. Antonino verso il Parco del Piano di Magadino (CHF 139'000)
- ML 11.4 Collegamento di Gudo al percorso 31 Vallemaggia-Bellinzona presso il ponte di Gudo (CHF 225'000)
- ML12 Percorso ciclabile alla foce della Moesa (CHF 520'000)
- ML13.3 Pista ciclopedonale lungo la strada cantonale tra la Stazione FFS e via al Piano a Cadenazzo (CHF 1'200'000)
- ML 14 Ottimizzazione percorso ciclabile R311 a Cadenazzo (CHF 200'000)
- ML 15 Costruzione di un marciapiede pedonale lungo Via Galbizio (CHF 2'100'000)
- ML 16.1 Sviluppo e potenziamento della rete di stationamento per biciclette (CHF 200'000)

RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE



Le misure sono volte al completamento e la messa in sicurezza della rete dei percorsi pedonali e ciclabili e concorrono al raggiungimento degli obiettivi della strategia settoriale della mobilità lenta dell'agglomerato:

- completare e potenziare l'infrastruttura ciclabile con assi longitudinali di spostamento veloci;
- predisporre assi trasversali di collegamento attrattivi e sicuri verso i principali centri d'interesse;
- ottimizzare i percorsi centrali grazie ad una riqualifica multimodale degli assi stradali a favore della mobilità lenta;
- migliorare l'interfaccia con il trasporto pubblico;
- sviluppare e migliorare la rete di stalli biciclette;
- migliorare l'identificazione dei percorsi e la comunicazione;
- migliorare la permeabilità pedonale.

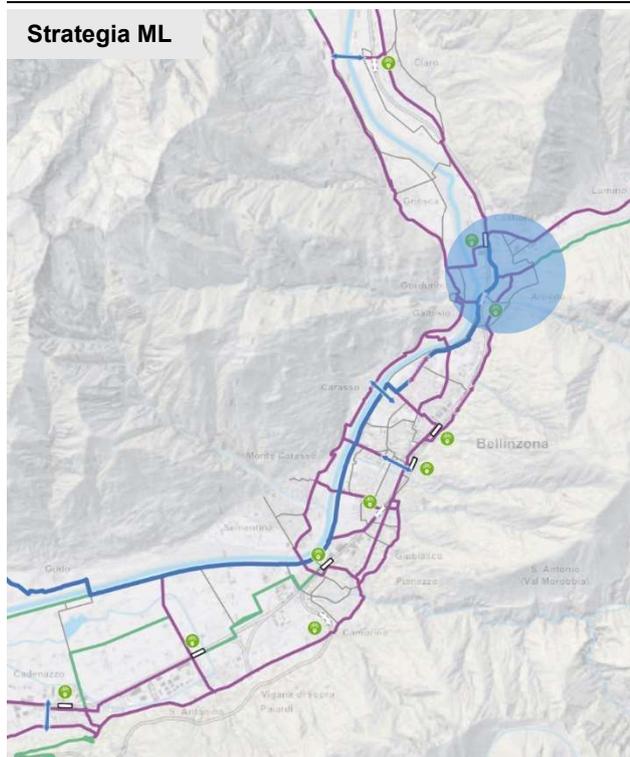
La fattibilità delle misure è stata approfondita attraverso studi di fattibilità e/o progetti di massima ad hoc. Questi approfondimenti hanno permesso di ottenere una stima di costi complessiva del pacchetto forfettario in priorità A pari a 18'434'000 CHF (IVA esclusa, precisione +/- 30 %).



Misura parziale
Collegamento tra la rotonda in Via S. Bernardino a Castione e Viale Moesa ad Arbedo

Codice ARE:	Codice PA:
5002.3.013	ML 5.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Comune di Arbedo-Castione			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	1'980'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura consiste nella realizzazione di un percorso ciclopedonale che permette il collegamento tra la ciclo-pista esistente in corrispondenza della rotonda di Via San Bernardino (Castione) e la ciclo-pista in ingresso a Viale Moesa (Arbedo), a fianco della strada cantonale sfruttando il sottopasso esistente sotto l'autostrada N13 e il ponte sulla Moesa. La misura ha un interesse locale e mira a migliorare l'attrattività e la sicurezza del collegamento della mobilità lenta tra il paese di Arbedo e il comparto commerciale di Castione.

Per realizzare il percorso, che consiste nell'inserimento di un marciapiede da 3.0 m di larghezza a monte della strada cantonale, si rende necessario l'allargamento del ponte esistente sulla Moesa.

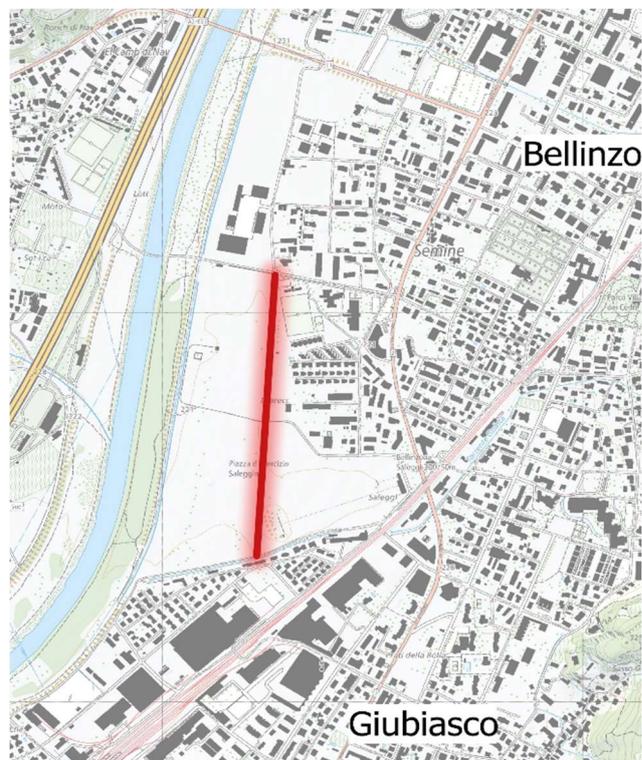
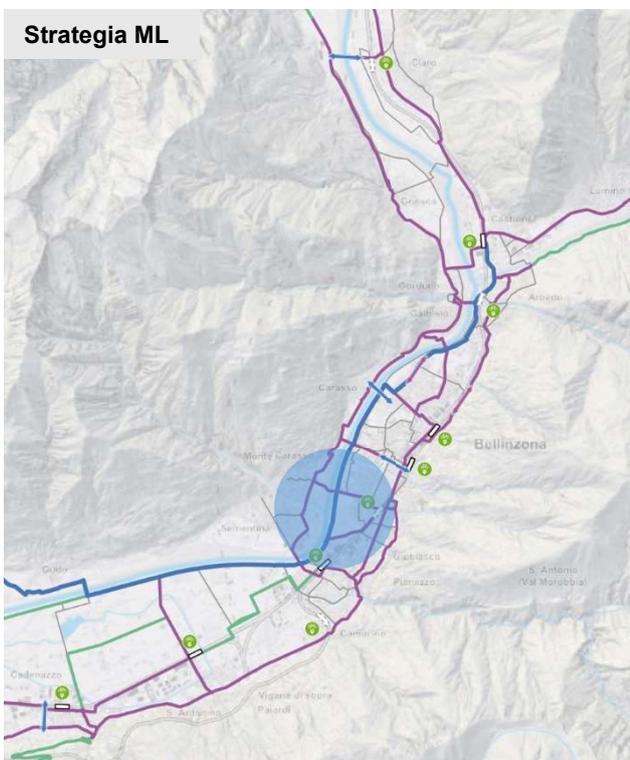
A comprova della fattibilità della misura è stato allestito uno studio di fattibilità ai sensi della norma SIA 103 (Studio di fattibilità, Masotti & Associati SA, 14 giugno 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 30%.



Misura parziale
**Percorso tra via Golena a
 Giubiasco e la passerella da/per
 Monte Carasso a Bellinzona**

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 8.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	A			
Costi computabili	630'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale di ca. 700 m di lunghezza tra Via Golena a Giubiasco e l'imbocco della passerella ciclopedonale da/per Monte Carasso. Il tracciato rappresentato nella cartina è indicativo. La misura dovrà essere coordinata con il progetto del nuovo Ospedale Regionale Saleggi e con lo sviluppo urbanistico del comparto (vedi misura I 8.2). L'intenzione strategica è quella di prevedere in futuro la deviazione del percorso ciclabile nazionale N3 lungo questo nuovo tracciato in modo da rendere maggiormente funzionali, attrattivi e sicuri gli spostamenti per la mobilità quotidiana o di svago, grazie ad un percorso più diretto e senza conflitti con il TIM (attualmente il percorso N3 si sviluppa su Via Saleggi in condivisione dello spazio stradale con il traffico individuale).

Per l'implementazione della misura sono necessari espropri su sedimi privati e l'occupazione di terreni SAC. Per la stima dei costi è stata effettuata una valutazione parametrica considerando un costo di realizzazione di 900 CHF al metro lineare. Non sono stati considerati costi per l'esproprio di terreni.

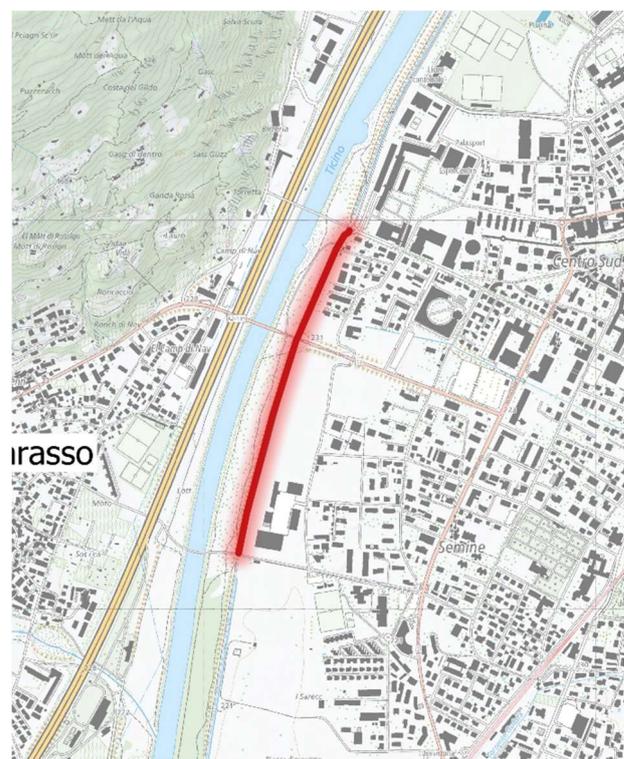
La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura CP6.



Misura parziale
Percorso tra la passerella da/per Monte Carasso e la passerella ex Torretta a Bellinzona

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 8.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	A			
Costi computabili	600'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale che si sviluppa ai piedi dell'argine del fiume Ticino, tra la passerella ciclopedonale da/per Monte Carasso e la passerella ciclopedonale ex Torretta.

L'obiettivo è quello di rendere maggiormente funzionale e attrattivi gli spostamenti per la mobilità quotidiana della zona, in particolare quelli legati agli istituti scolastici (il centro professionale commerciale, il Liceo cantonale, ecc.), agli istituti sportivi-ricreativi (centro sportivo di Bellinzona, pista di ghiaccio comunale) a beneficio anche degli spostamenti legati allo svago. L'intenzione strategica è quella di prevedere in futuro la deviazione del percorso ciclabile nazionale N3 lungo questo nuovo tracciato più attrattivo e sicuro (attualmente il percorso N3 si sviluppa su Via Chicherio) in condivisione dello spazio stradale con il traffico individuale).

La misura si trova all'interno del perimetro definito quale spazio riservato alle acque (SRA) del fiume Ticino, seppur situata esternamente all'argine insommergibile. Per l'implementazione della misura è necessaria una verifica della sua compatibilità con lo spazio riservato alle acque, in particolare determinando eventuali impatti legati all'occupazione del terreno nello SRA.

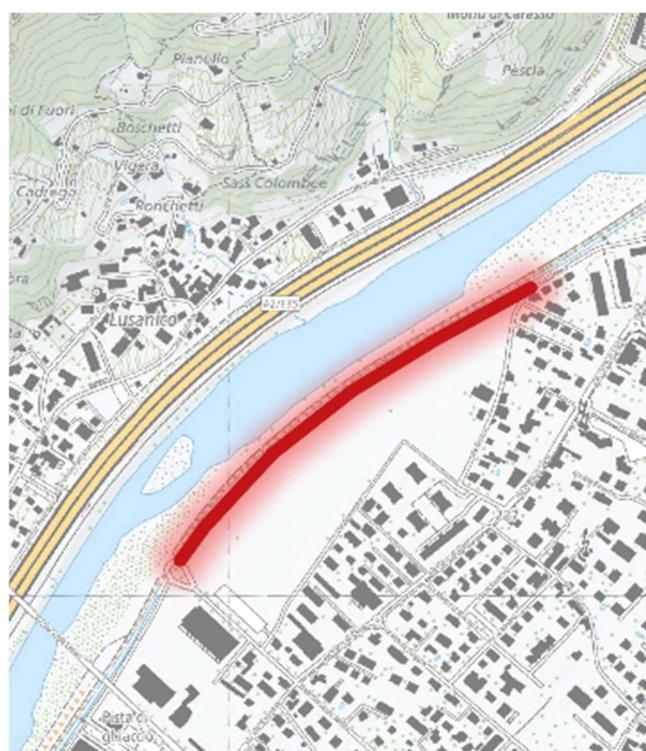
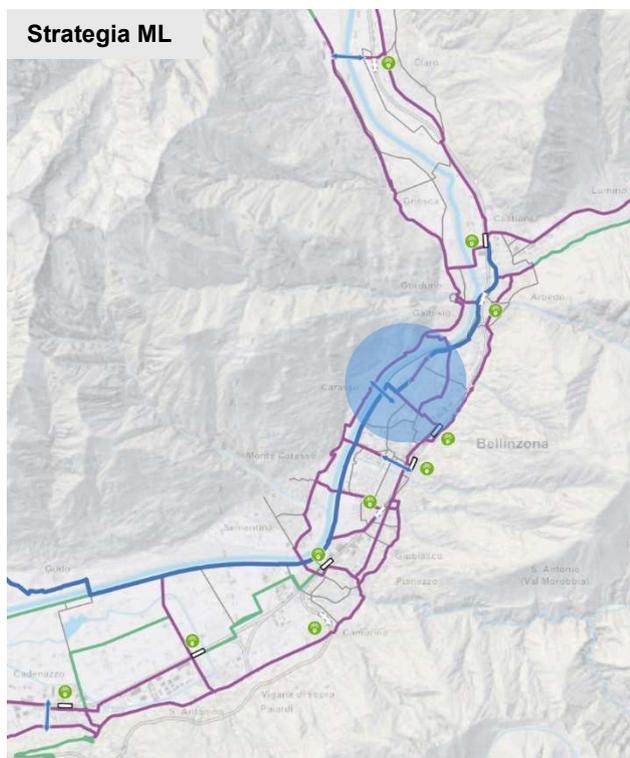
La misura è stata valutata nell'ambito del Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023, misura CP7).



Misura parziale
Percorso tra Viale Motta e Via Greina a Bellinzona

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 8.4

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	500'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la realizzazione di un tratto di percorso ciclopedonale di collegamento tra Viale Motta e Via Greina ai piedi dell'argine del fiume Ticino nel Comune di Bellinzona. L'obiettivo è quello di rendere maggiormente funzionale e attrattivi gli spostamenti per la mobilità quotidiana della zona, in particolare quelli legati agli istituti scolastici (la Scuola Media 2, il centro professionale commerciali, il Liceo cantonale, ecc.), agli istituti sportivi-ricreativi (centro sportivo di Bellinzona, pista di ghiaccio comunale) oltre che agli istituti per anziani (Casa Greina), a beneficio anche degli spostamenti legati allo svago. Il percorso ciclopedonale di progetto è previsto sui mapp. 469, 470, 471, 598 del Comune di Bellinzona per uno sviluppo di circa 575 m. La larghezza del percorso è limitata a 2.5 m, come inserito a PR, allo scopo di non toccare le adiacenti zone SAC. In questa tratta si prevede che l'asse forte, così come il percorso nazionale N3, rimarranno lungo Via Pizzo di Claro, in condivisione con il TIM.

La misura si trova all'interno del perimetro definito quale spazio riservato alle acque (SRA) del fiume Ticino, seppur situata esternamente all'argine insommergibile. Per l'implementazione della misura è necessaria una verifica della sua compatibilità con lo spazio riservato alle acque.

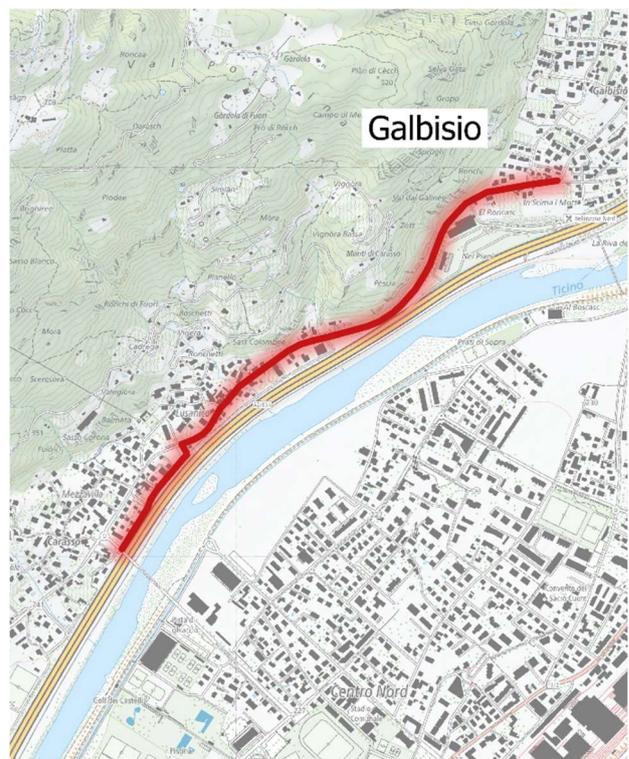
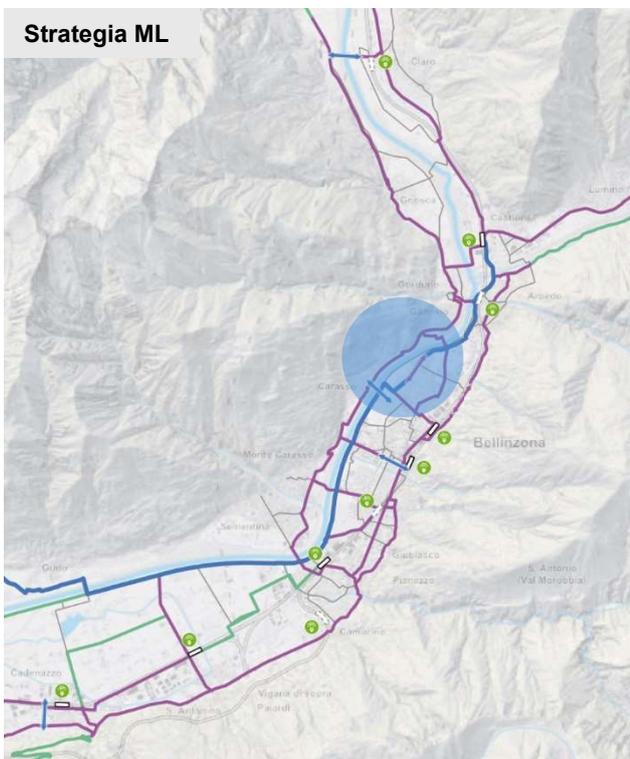
A comprova della fattibilità della misura è stato allestito uno studio di fattibilità ai sensi della norma SIA 103 (Studio di fattibilità, Bonalumi Ferrari Partner SA, 6 marzo 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 30%. La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura CP9.



Misura parziale
Percorso tra il ponte di Via Lepori a Carasso e Via Campagna a Galbisio

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 9.3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	CHF 2'400'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede principalmente la realizzazione di un marciapiede ciclopedonale (b = 3 m) parallelo alla strada cantonale tra Carasso e Galbisio. L'obiettivo è quello di rendere il percorso maggiormente funzionale, attrattivo e sicuro. La tratta in oggetto è parte del percorso ciclabile regionale R Be 2 e classificato come asse principale longitudinale nella rete della strategia settoriale della mobilità lenta per l'agglomerato del Bellinzonese. Nello specifico, l'intervento prevede:

- l'allargamento del percorso esistente tra Vicolo Prati Sara e Via Navett, da ca. 1.50 m a 3.00 m;
- l'allargamento del marciapiede pedonale esistente lungo Via Galbisio (da Via Navett a Via Campagna) da 1.50-2.00 a 3.00 m per permettere l'introduzione di un percorso ciclopedonale. L'allargamento necessita di interventi strutturali, quali la realizzazione di mensole a sbalzo su muri di sostegno esistenti a valle e/o lo sbancamento di parte della parete rocciosa a monte.

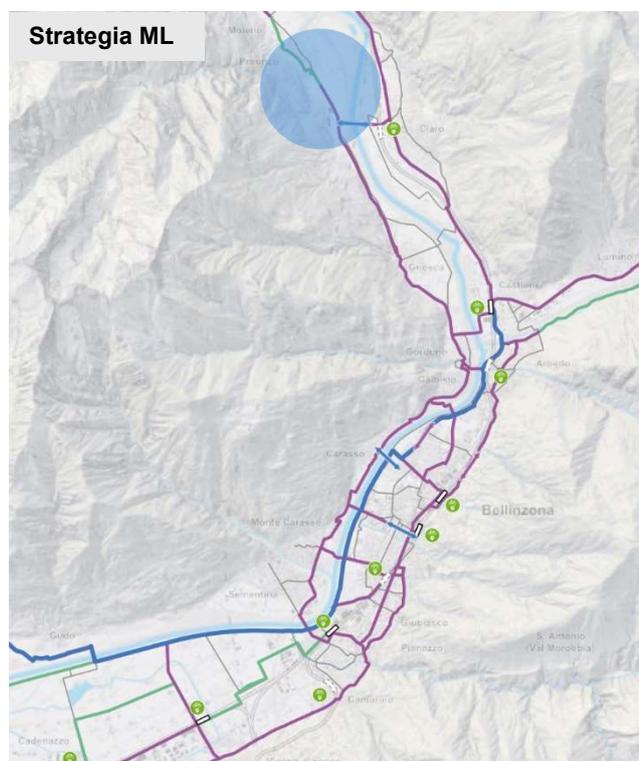
A comprova della fattibilità della misura è stato allestito uno studio di fattibilità ai sensi della norma SIA 103 (Studio di fattibilità, AFRY Svizzera SA, maggio 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 30%. Nella stima dei costi sono considerati ca. 700'000 CHF di oneri espropriativi. La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura CP18.



Misura parziale
**Percorso tra il ponte per Claro e
 Preonzo**

Codice ARE:	-	Codice PA:	ML 9.7
--------------------	---	-------------------	--------

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	900'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la realizzazione di un nuovo marciapiede ciclopeditonale (b = 3m, L = ca. 975 m) tra il ponte per Claro (intersezione con Via Ponton e con la misura ML 10.2) e Preonzo sul lato est (lato fiume Ticino) della strada cantonale. Attualmente lungo questa tratta vi è un'unicamente un marciapiede pedonale (b = ca. 1.50 m) che andrà dunque allargato.

La tratta in oggetto è parte del percorso ciclabile nazionale N3 e classificato come asse principale longitudinale nella rete della strategia settoriale della mobilità lenta. La misura da continuità al percorso promosso dalle Tre Valli e migliora il collegamento ciclabile per la stazione di Arbedo-Castione.

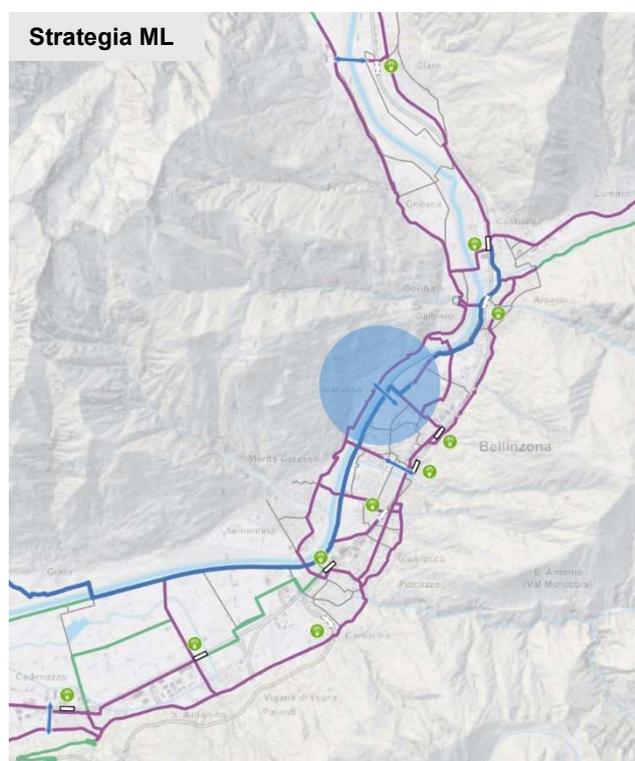
Per la stima dei costi è stata effettuata una valutazione parametrica considerando un costo di realizzazione di 900 CHF al metro lineare. Non sono stati considerati costi per l'esproprio di terreni.



Misura parziale
**Nuovi marciapiedi ciclopedonali
 sul ponte di Via G. Lepori a
 Bellinzona**

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 10.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	2'000'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede l’inserimento di un percorso ciclopedonale su entrambi i lati del ponte sul Ticino e sull’A2 in Via G. Lepori a Bellinzona tramite l’allargamento esterno dei marciapiedi esistenti, con conseguente allargamento del manufatto.

L’obiettivo della misura è quello di garantire un collegamento trasversale attrattivo e sicuro per la ML, di collegamento tra i due assi longitudinali di sponda destra e sinistra del Ticino e tra il quartiere di Carasso e il centro Città.

Per la stima dei costi è stata effettuata una valutazione parametrica da parte degli uffici cantonali (precisione +/- 30%).

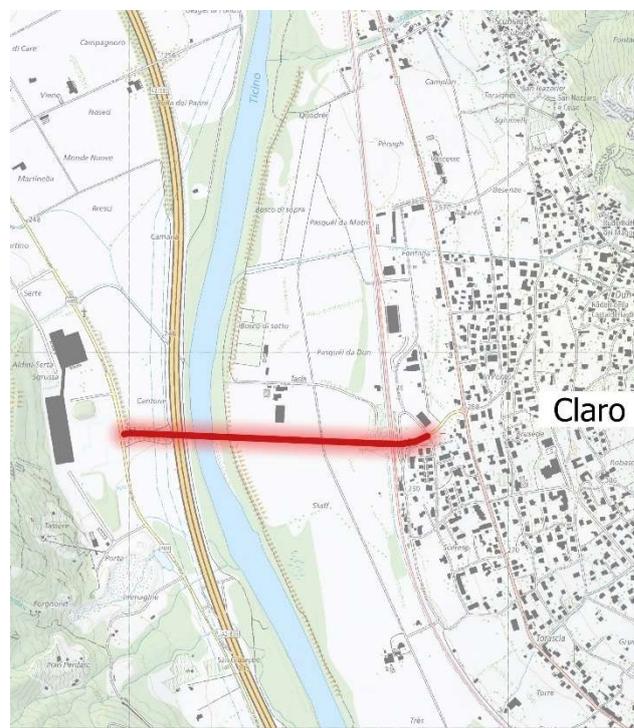
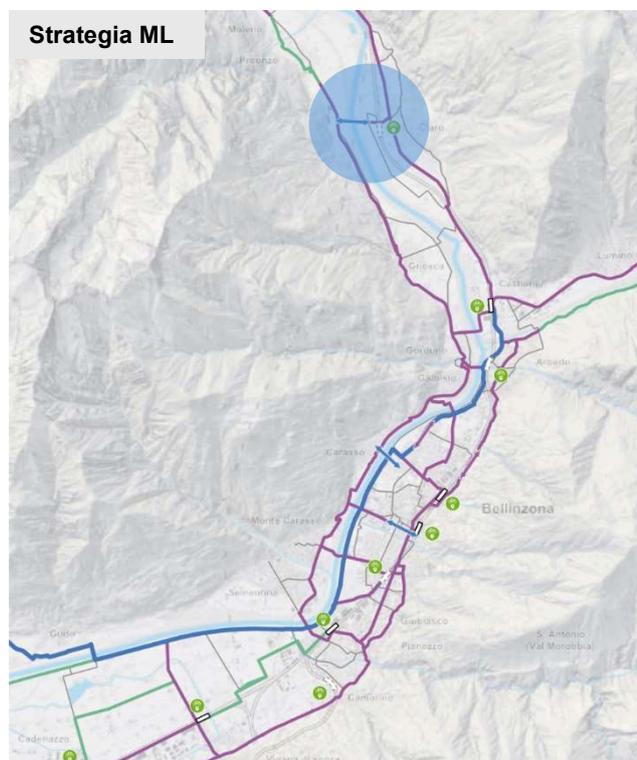
La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura CC2.



**Misura parziale
Nuovi marciapiedi ciclopedonali
sul ponte sul Ticino tra Claro e
Preonzo**

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 10.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	840'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede l’inserimento di un percorso ciclopedonale sul lato nord del ponte sul Ticino e sull’A2 in Via Ponton tra Claro e Preonzo, tramite il restringimento del campo stradale esistente. L’intervento non necessita dell’allargamento del manufatto esistente. L’obiettivo della misura è quello di garantire un collegamento trasversale attrattivo e sicuro per la ML, di collegamento tra i due assi longitudinali di sponda destra e sinistra del Ticino e verso il nucleo di Claro.

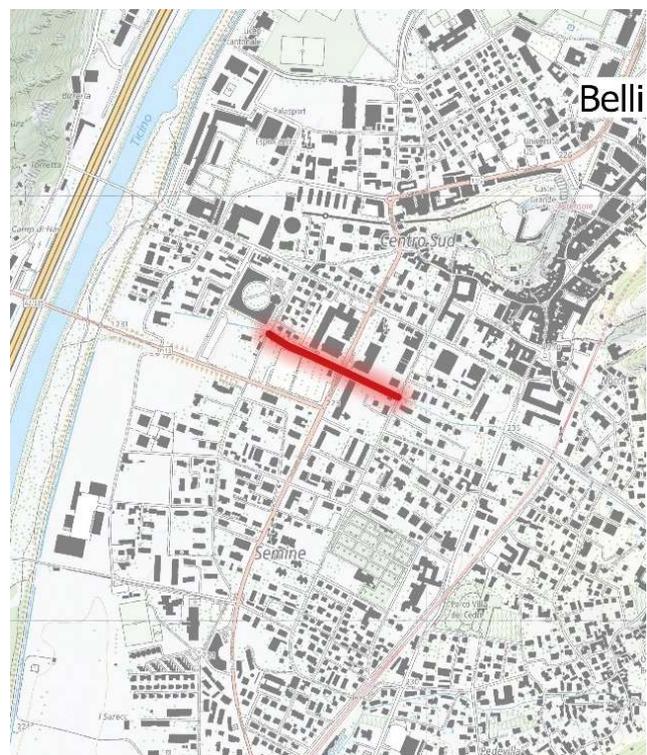
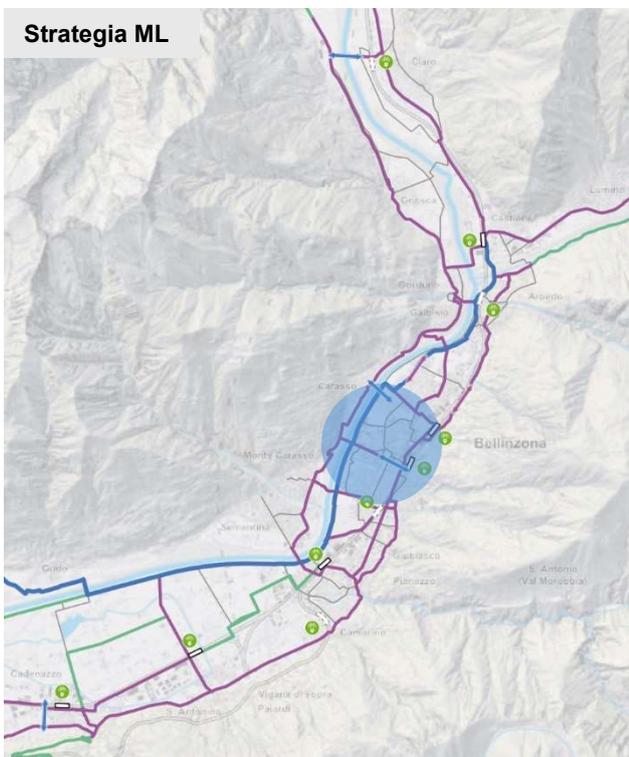
La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura CP23.



Misura parziale
**Passerella ciclopedonale del
Dragonato a Bellinzona**

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 11.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Ente responsabile	Città di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Costi computabili	4'000'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura consiste nell'adattamento del camminamento pedonale esistente lungo il riale Dragonato a Bellinzona, con il suo potenziamento a percorso ciclopedonale di collegamento tra Via Luini e Via Ghiringhelli (b = ca. 3 m).

La tratta in oggetto è classificata come uno degli assi principali trasversali nella rete della strategia settoriale della mobilità lenta per l'agglomerato del Bellinzonese e permette il collegamento (anche grazie alla passerella Torretta di recente realizzazione) tra gli assi longitudinali di sponda destra e sinistra del fiume Ticino con il Centro storico di Bellinzona e gli edifici amministrativi, superando la cesura costituita dalla strada cantonale (Via Zorzi) e favorendo interessanti possibilità d'interscambio con le fermate del trasporto pubblico (Via Luini da un lato, nodo intermodale Piazza Indipendenza dall'altro). Il percorso, situato sul lato sud del Dragonato, collegherà Via Luini e Via Ghiringhelli adattandosi alle quote e alla pendenza del torrente incanalato. Sono previsti dei collegamenti intermedi dotati di rampe, scale e ascensori con la Scuola Arti e Mestieri e il posteggio pubblico di Via Tatti a ovest di Via Zorzi e con il comparto degli stabili amministrativi e del parco urbano ad est della strada cantonale.

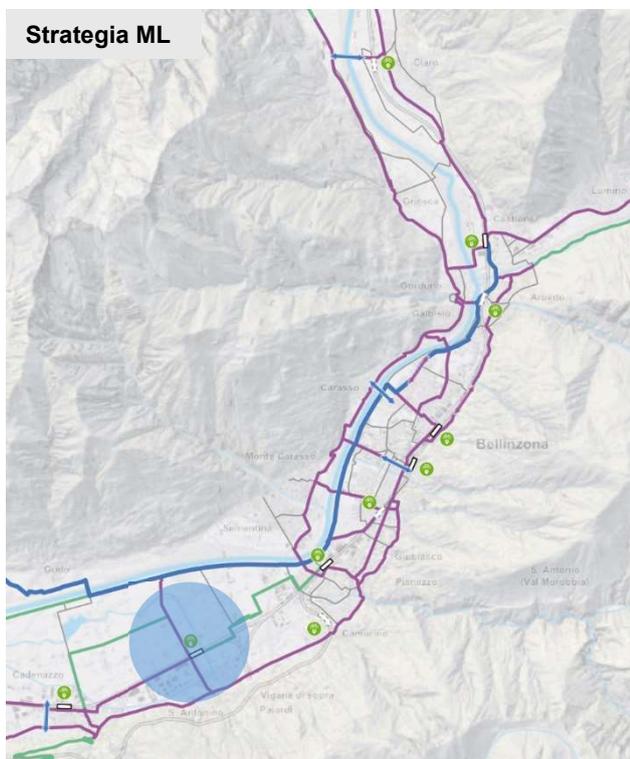
A comprova della fattibilità della misura è stato allestito un progetto preliminare ai sensi della norma SIA 103 (progetto di massima, Snozzi Groisman & Groisman, dicembre 2021) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 20%. La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura PA3.



Misura parziale
**Percorso pedonale dalla
 stazione FFS di S.Antonino
 verso il Parco del Piano di
 Magadino**

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 11.3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Comune di S.Antonino			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	139'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la realizzazione di un nuovo percorso pedonale che collega la stazione FFS di S.Antonino a Via Martinello. Il percorso si collega al sottopasso della stazione ferroviaria, garantendo il collegamento e la permeabilità attraverso la ferrovia tra le zone lavorative e residenziali di S.Antonino e il parco del Piano di Magadino.

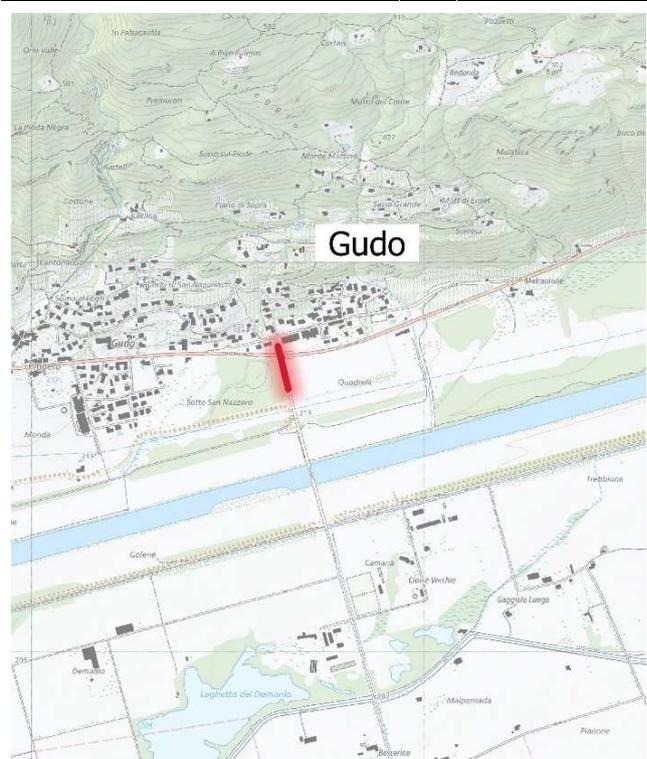
Lungo tutto il suo sviluppo che è pari a ca. 150 m, il nuovo percorso pedonale ha una sezione costante di 1.50 m di larghezza. Per l'implementazione della misura sono necessari espropri su sedimi privati e l'occupazione di terreni SAC. A comprova della fattibilità della misura è stato allestito un progetto preliminare ai sensi della norma SIA 103 (progetto di massima, studio d'architettura Matteo Huber, febbraio 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 20%.



Misura parziale
**Collegamento di Gudo al
 percorso 31 Vallemaggia-
 Bellinzona presso il ponte di
 Gudo**

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 11.4

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	225'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede il completamento della pista ciclopedonale prevista da progetto cantonale lungo lo Stradonino (misura ML 4.1 del PAB3) tramite il miglioramento delle condizioni di attraversamento della strada cantonale nel raccordare l'abitato di Gudo alla rete ciclabile. Nello specifico la misura prevede.

- Tra Via al Piano e Via Cantonale, l'inserimento di una corsia ciclopedonale tramite allargamento del marciapiede esistente fino a conseguire la larghezza complessiva di 3.0 m;
- L'adattamento del passaggio pedonale esistente su Via Cantonale per consentire l'attraversamento in sicurezza delle biciclette a fianco dei pedoni.
- Tra Via Cantonale e Via alla Chiesa, l'inserimento di una corsia ciclopedonale tramite l'allargamento del marciapiede esistente fino a conseguire la larghezza complessiva di 3.0 m;

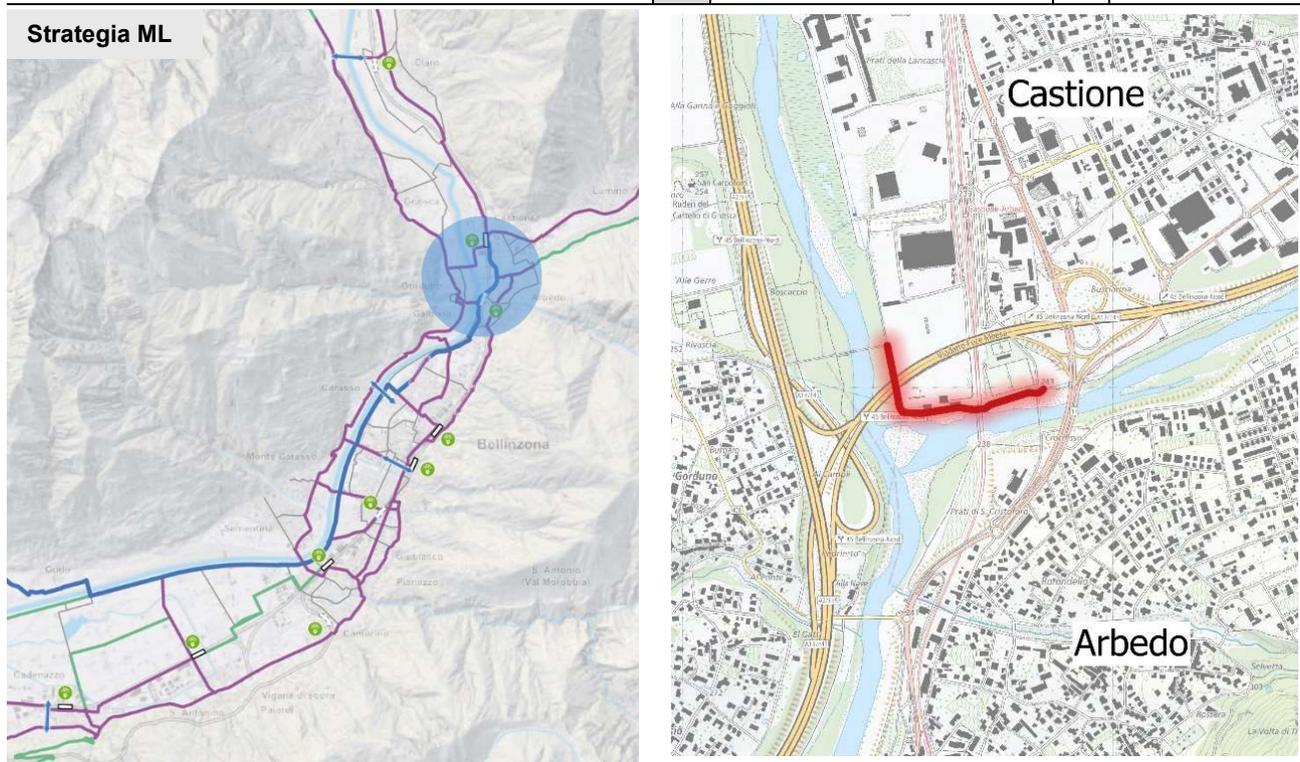
A comprova della fattibilità della misura è stato allestito un progetto di massima ai sensi della norma SIA 103 (progetto di massima, Brugnoli e Gottardi, febbraio 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei con precisione del +/- 20%. La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura CP2.



Misura parziale
Percorso ciclabile alla foce della Moesa

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 12

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	520'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale che collega la passerella sul fiume Ticino tra Gorduno e Castione di recente realizzazione con il percorso ciclabile nazionale N3 presso il ponte ex-Retica sulla Moesa, seguendo gli argini del Ticino e della Moesa per una lunghezza di circa 550 m.

Questo tratto ha un interesse di valenza regionale di importanza secondaria, ma si pone nella rete come utile collegamento integrativo, volto a mettere in relazione gli assi di transito della mobilità lenta già esistenti. Trova la sua funzione nella mobilità di svago, anche in relazione agli sforzi di valorizzazione fatti in tal senso del Municipio di Arbedo-Castione (vedi Masterplan Parco Moesa).

Il nuovo percorso prevede una larghezza calpestabile minima di 2.5 m. Il sottofondo deve essere reso idoneo al transito di biciclette: a tale scopo, per l'attraversamento del percorso ciclopedonale sotto il ponte ferroviario, dove il terreno esistente è particolarmente dissestato, si prevede la posa di una passerella in legno su telaio in acciaio imbullonata ai massi ciclopici dell'argine.

La misura si trova all'interno del perimetro dello spazio riservato alle acque del fiume Moesa e della zona golenale di importanza cantonale. Per l'implementazione della misura è necessaria una verifica della sua compatibilità con lo SRA e i contenuti naturalistici della zona golenale. Attualmente tale tratta è caratterizzata da un percorso in calcestruzzo realizzato quale infrastruttura provvisoria di cantiere nell'ambito del progetto federale ferroviario del nuovo stabilimento industriale ad Arbedo-Castione (NSIF).

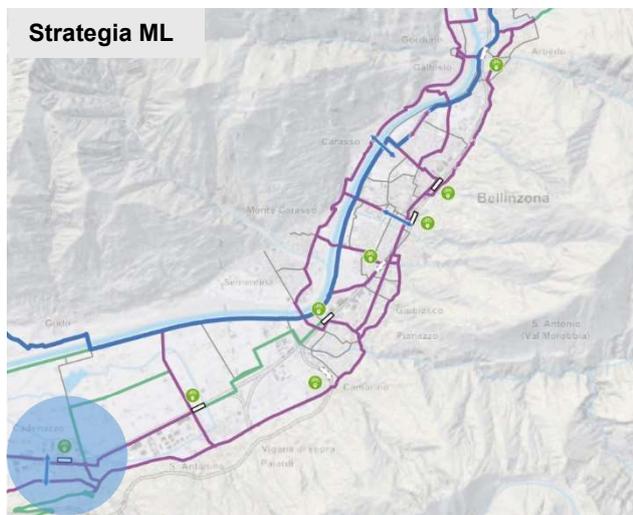
A comprova della fattibilità della misura è stato allestito uno studio preliminare (Percorso ciclabile alla foce del fiume Moesa, Comal, 07.09.2021) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con precisione +/- 20 %.



Misura parziale
Pista ciclopedonale lungo la strada cantonale tra la Stazione FFS e via al Piano a Cadenazzo

Codice ARE:	-
Codice PA:	ML 13.3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	1'200'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



Estratto planimetria di progetto [AFRY, 2024]

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale a Cadenazzo, parallelo alla strada cantonale e posto sul lato della stazione FFS, che si sviluppa tra il nodo stradale con Via al Piano e quello con Via ala Capelina. Questo tratto fa parte del percorso regionale R Be 3 Cadenazzo – Giubiasco. Nel perimetro oggetto d'intervento, attualmente le biciclette circolano all'interno del comparto della stazione FFS in modo non codificato e con importanti problemi di sicurezza causati dalla difficile convivenza con bus e mezzi pesanti che utilizzano il comparto della stazione come deposito o posteggio di interscambio con la ferrovia.

La misura prevede quindi la realizzazione di un marciapiede ciclopedonale di 3 m di larghezza che si sviluppa a fianco e a livello della strada cantonale. Il nuovo percorso viene così a trovarsi al di fuori dal comparto FFS risolvendo i problemi di convivenza tra mobilità lenta e mezzi pesanti.

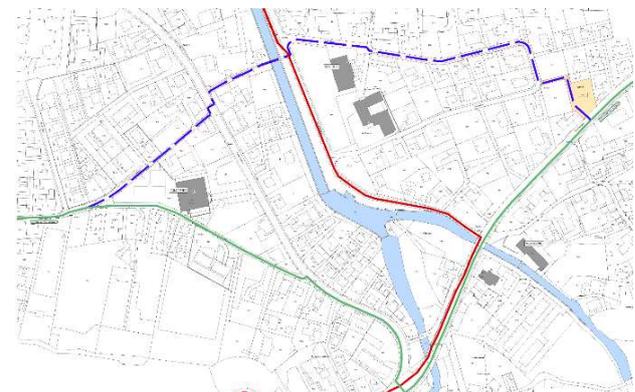
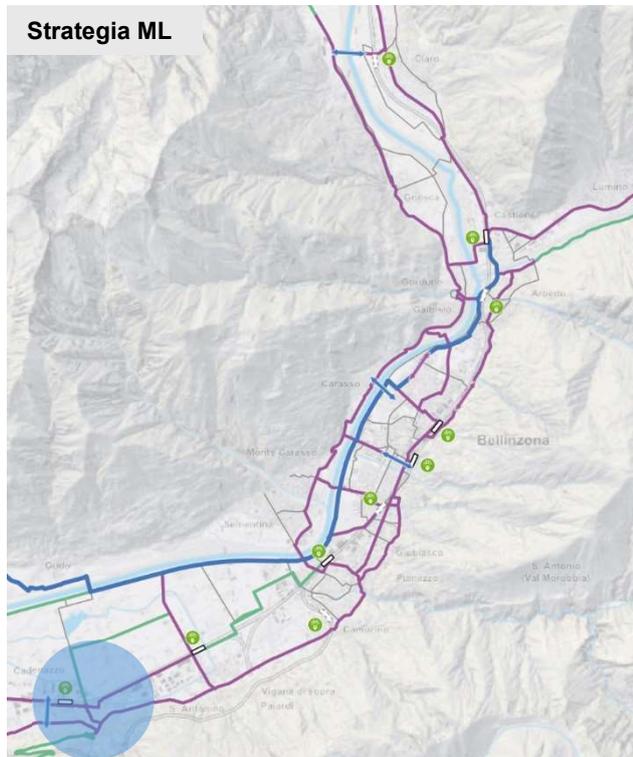
A comprova della fattibilità della misura è stato realizzato uno studio di fattibilità preliminare (AFRY, maggio 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con precisione +/- 30 %.



Misura parziale
**Ottimizzazione percorso
ciclabile R311 a Cadenazzo**

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 14

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	A			
Costi computabili	200'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



In viola la rettifica dell'attuale percorso ciclabile R311 rappresentato in verde.

DESCRIZIONE DELLA MISURA

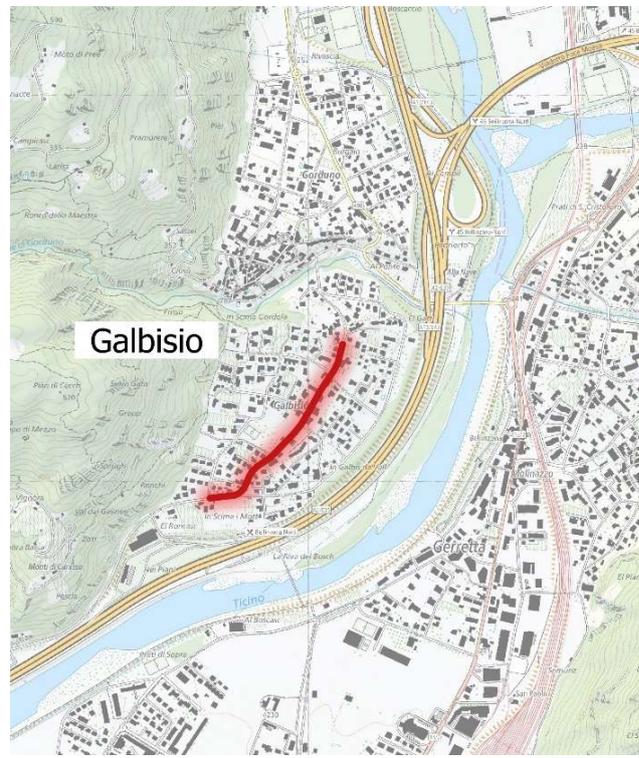
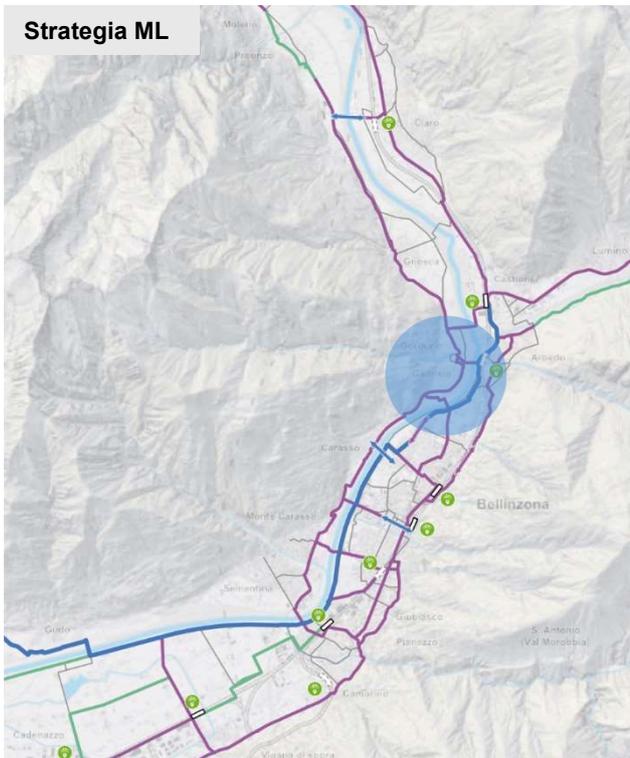
La misura prevede la rettifica del percorso regionale ciclabile R311 a Cadenazzo a favore di un tracciato più pianeggiante, attrattivo e sicuro. Provenendo da Contone in direzione di S. Antonino, attualmente il percorso si scosta da Via Sottomontagna ed imbecca Via ai Boschi per poi immettersi sulla strada Cantonale in Via Monte Ceneri dove è necessario percorrere un tratto in salita di circa 150 m in condivisione con il TIM. All'altezza del primo tornante della cantonale per il Monte Ceneri, il percorso ciclabile imbecca via Camoghè per poi ridiscendere in pianura verso S. Antonino. Oltre alla mancanza di attrattività del percorso a causa delle importanti pendenze, si evidenzia la totale assenza di attraversamenti stradali sicuri per la mobilità lenta. La misura propone di risolvere queste criticità tramite la rettifica del percorso lungo l'asse di Via Sottomontagna – Vicolo Nuovo – Via alla Monda. Questo asse è praticamente già attrezzato e si sviluppa su strade secondarie e di quartiere dove la convivenza con il TIM non risulta problematica. Nell'ultimo tratto è necessario realizzare ca. 70 m di percorso ciclopedonale (B=3.00 m) per permettere il raccordo tra Via alla Monda a Via Comoghè, dove sono necessari espropri puntuali su sedimi privati. Inoltre, è da prevedere la realizzazione di un attraversamento ciclabile su Via Comoghè per garantire la sicurezza del percorso in direzione ovest-est. A comprova della fattibilità della misura è stato realizzato uno studio di fattibilità preliminare (AFRY, maggio 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con precisione +/- 30 %. Nei costi sono considerati anche ca. 140'000 CHF di oneri espropriativi.



Misura parziale
Costruzione di un marciapiede pedonale lungo Via Galbisio

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 15

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	A			
Costi computabili	2'100'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la realizzazione di un marciapiede pedonale da 1.50 m di larghezza lungo la strada Cantonale a Galbisio dall'intersezione con Via Campagna fino a oltre Via Portiora, dove il percorso pedonale si collegherà al marciapiede esistente. Lungo questo tratto attualmente la continuità del percorso pedonale non è garantita in quanto si riscontra un'alternanza di segmenti dotati di marciapiede, spesso dalla larghezza insufficiente, con segmenti senza alcun camminamento. Il marciapiede è previsto a monte della strada cantonale. Per permettere la sua continuità lungo tutta la tratta e al contempo garantire un calibro minimo della strada cantonale di 6.00 m, si rende necessario l'allargamento del campo stradale rispetto alla situazione attuale con conseguenti espropri su diversi mappali privati.

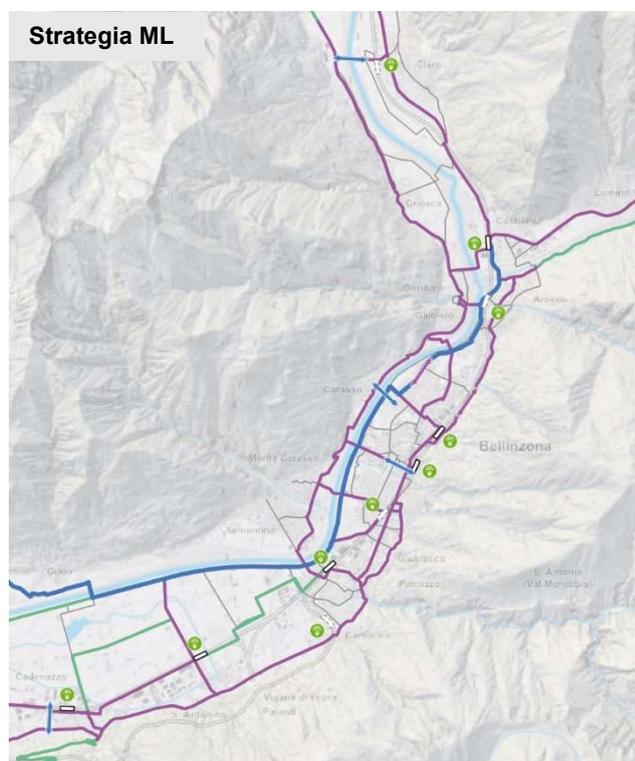
A comprova della fattibilità della misura è stato realizzato uno studio di fattibilità preliminare (AFRY, maggio 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con precisione +/- 30 %. Nella stima dei costi sono considerati ca. 420'000 CHF di oneri espropriativi.



Misura parziale
Stazionamento (parcheggi coperti) per biciclette

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 16.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Ente responsabile	Città di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Costi computabili	200'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X Comune/i
		Cantone	Terzi



Strategia ML

Interventi previsti presso:

- Giubiasco, stazione FFS (lato nord);
- Giubiasco, Piazza Grande;
- Monte Carasso, zona ex Convento;
- Bellinzona, in entrata al centro storico;
- Bellinzona, stadio;
- Bellinzona, comparto liceo / commercio
- Quartiere di Carasso
- Bellinzona, quartiere Gerretta
- Gnosca
- Gorduno

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La strategia settoriale della mobilità lenta prevede di sviluppare e migliorare la rete di stalli biciclette, in particolare attorno agli attrattori principali (centro storico, nuclei dei quartieri, centri sportivi, ecc.). Quale standard si intende attrezzare i punti di stazionamento con portabici con la possibilità di vincolare il telaio, permettere una flessibilità di posa/rimozione (specie ed es. nel centro storico) e di prevedere dove possibile una copertura degli stalli contro le intemperie.

La presente misura intende intervenire in priorità A attrezzando ca. 10 ubicazioni risultate strategiche dall'analisi della situazione attuale e delle tendenze di sviluppo all'interno della Città di Bellinzona. La misura è correlata alla misura 16.2 che prevede di completare in una seconda fase (in priorità B) la rete di stalli per biciclette dell'agglomerato attrezzando ulteriori ca. 10 ubicazioni.

Per la stima dei costi è stata effettuata una valutazione parametrica utilizzando un costo di ca. 20'000 CHF ad ubicazione, che ha portato ad ottenere un importo totale di ca. 200'000 CHF (IVA esclusa, precisione +/- 30%) per i 10 stalli previsti in priorità A.



Completamento e messa in sicurezza dei percorsi - B

Codice pacchetto misure forfettarie

ML B

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico
Priorità	B
Costi computabili	11'332'000 CHF (IVA esclusa)

ELENCO MISURE PACCHETTO

- ML 5.2 Passerella ciclopedonale sul fiume Moesa tra Arbedo Paese e Castione (CHF 1'820'00)
- ML 8.3 Percorso tra la passerella ex Torretta e Viale Motta a Bellinzona (allargamento) (CHF 600'000)
- ML 9.1 Percorso tra la passerella ex Torretta fino al campo di calcio di Carasso (CHF 540'000)
- ML 9.2 Percorso tra il campo di calcio di Carasso e il ponte di Via Lepori (Vicolo Prati Sara) (CHF 450'000)
- ML 9.4 Passarella sul riale di Gorduno (CHF 3'337'000)
- ML 9.5 Percorso tra Gorduno e Gnosca (CHF 1'275'000)
- ML 9.6 Percorso tra Gnosca e il ponte per Claro (CHF 2'000'000)
- ML 16.2 Sviluppo e potenziamento della rete di stationamento per biciclette (CHF 200'000)

RELAZIONE DEL PACCHETTO DI MISURE CON LA STRATEGIA SETTORIALE

Strategia mobilità lenta

- Rete a lungo termine**
- Asse forti
 - Rete principale - quotidiano
 - Rete principale - svago
 - Rete secondaria
- Strategia principale**
- Asse trasversali di collegamento
 - Asse longitudinali veloci
 - Bike & Rail
 - Ottimizzazione stationamento
- Ferrovie
 Ferrovie-circonvallazione
 Stazione ferroviaria
 Stazione ferroviaria 2045



Le misure sono volte al completamento e la messa in sicurezza della rete dei percorsi pedonali e ciclabili e concorrono al raggiungimento degli obiettivi della strategia settoriale della mobilità lenta dell'agglomerato:

- completare e potenziare l'infrastruttura ciclabile con assi longitudinali di spostamento veloci;
- predisporre assi trasversali di collegamento attrattivi e sicuri verso i principali centri d'interesse;
- ottimizzare i percorsi centrali grazie ad una riqualifica multimodale degli assi stradali a favore della mobilità lenta;
- migliorare l'interfaccia con il trasporto pubblico;
- sviluppare e migliorare la rete di stalli biciclette;
- migliorare l'identificazione dei percorsi e la comunicazione;
- migliorare la permeabilità pedonale.

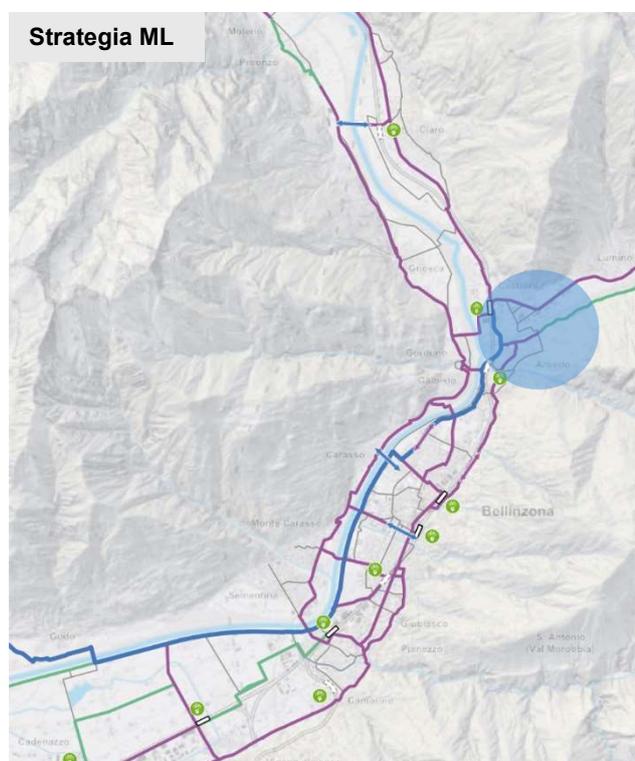
La fattibilità delle misure è stata approfondita attraverso studi di fattibilità e/o progetti di massima ad hoc. Questi approfondimenti hanno permesso di ottenere una stima di costi complessiva del pacchetto forfettario in priorità B pari a 11'322'000 CHF (IVA esclusa, precisione +/- 30 %).



Misura parziale
**Passerella ciclo-pedonale sul
 fiume Moesa tra Arbedo paese e
 Castione**

Codice ARE:	Codice PA:
5002.3.013	ML 5.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Comune di Arbedo Castione			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	B			
Costi computabili	1'820'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale (b=2.00 m) sul fiume Moesa all'altezza di Via Carrale di Bergamo.

Sfruttando il sottopasso pedonale esistente dell'A13, si intende creare un interessante collegamento per la mobilità lenta (prevalentemente pedonale) tra il comparto scolastico di Castione e il quartiere residenziale della Polveriera ad Arbedo.

La misura riprende e aggiorna la misura ML 5 inserita nel PAB3 in priorità B.

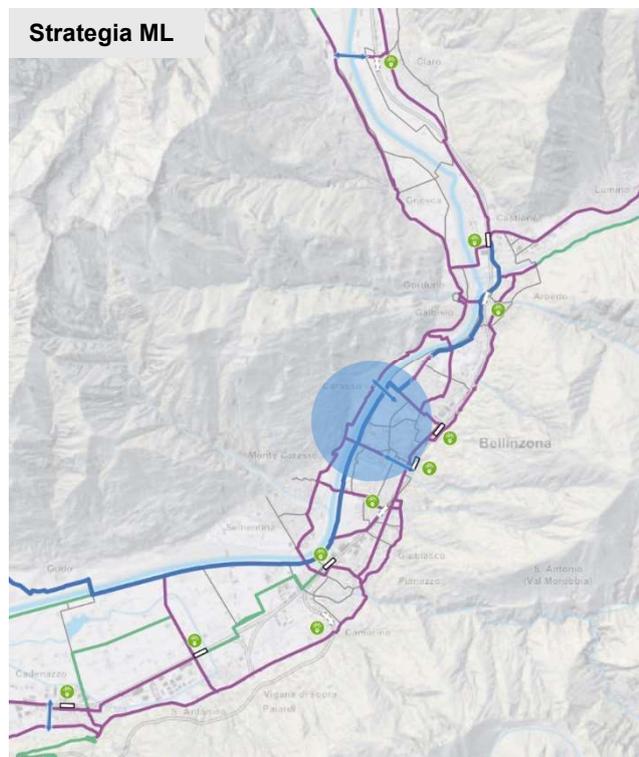
A comprova della fattibilità della misura è stato allestito uno studio di fattibilità ai sensi della norma SIA 103 (Studio di fattibilità, Masotti & Associati SA, 14 giugno 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 30%.



Misura parziale
**Percorso tra la passerella ex
 Torretta e Viale Motta a
 Bellinzona**

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 8.3

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
Priorità	B			
Costi computabili	600'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Allargamento dell'attuale percorso ciclopedonale tra la passerella ex Torretta e Viale Motta per una tratta di ca. 1'200 m di lunghezza. L'obiettivo è quello di rendere il percorso maggiormente attrattivo e sicuro grazie alla separazione tra flussi di pedoni e ciclisti, lungo una tratta attualmente molto frequentata sia per gli spostamenti quotidiani che per il tempo libero. La tratta in oggetto è parte del percorso ciclabile nazionale N3 e dell'asse forte della strategia settoriale della mobilità lenta per l'agglomerato del Bellinzonese.

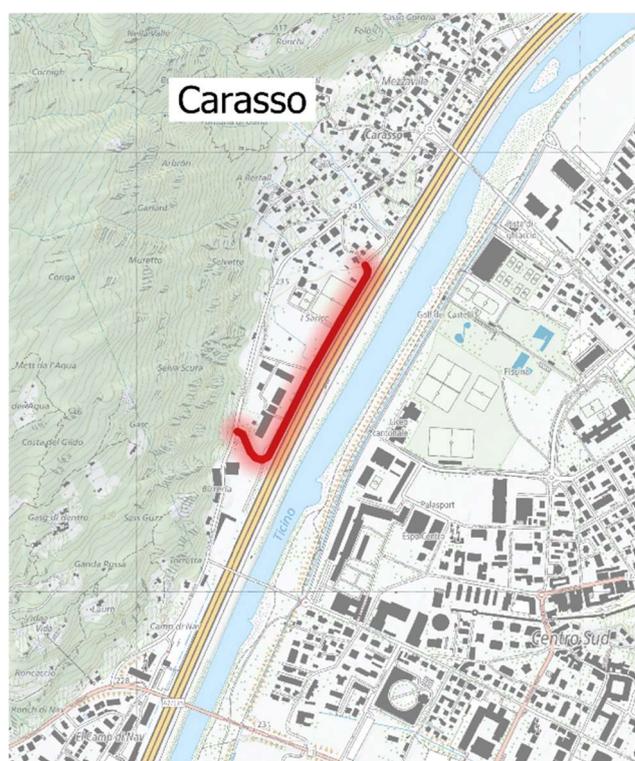
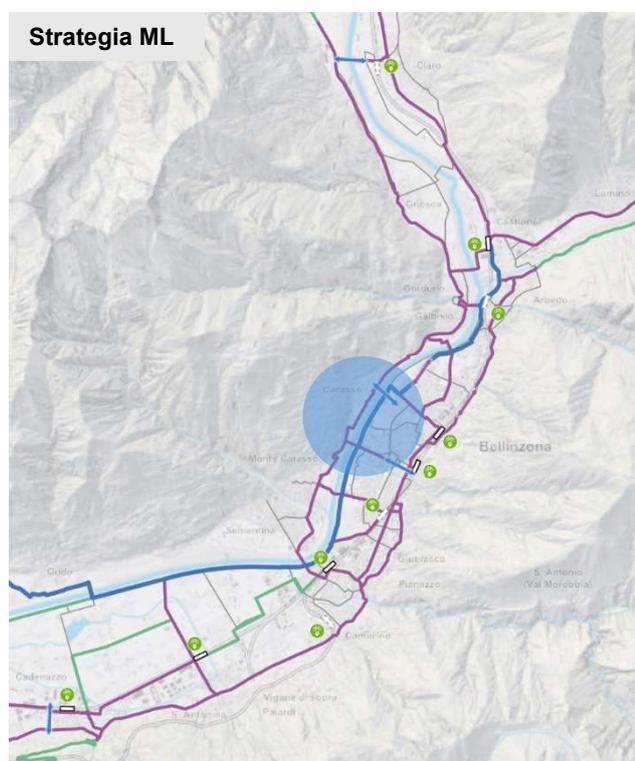
La misura è stata valutata nell'ambito del Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023).



Misura parziale
**Percorso dalla passerella
 Torretta fino al campo di calcio
 di Carasso**

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 9.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Ente responsabile	Cantone / Città di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Costi computabili	540'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X
		Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede l'adattamento dell'attuale percorso ciclopedonale che si sviluppa dalla passerella Ex-Torretta fino al campo di calcio di Carasso, attraversando il quartiere Ex-Birreria. Si tratta di un completare quanto già realizzato con la misura ML 2.4.2 del PAB3.

Partendo dalla passerella Torretta in direzione nord, il percorso attualmente è dotato in un primo tratto di un marciapiede ciclopedonale di recente costruzione (secondo la misura ML 2.4.2 del PAB3) che si sviluppa a fianco della strada cantonale. Il percorso è poi deviato verso l'autostrada A2 su Via reale Righetti attraverso una ripida rampa, non adatta ad un percorso ciclabile. Lungo Via reale Righetti il percorso ciclabile e pedonale condivide con il TIM una sezione stradale di soli ca. 3 m di larghezza, con evidenti criticità legate alla sicurezza e all'attrattività degli utenti.

L'obiettivo della misura è quindi quello di rendere il percorso maggiormente funzionale, attrattivo e sicuro per la mobilità lenta. La tratta in oggetto è parte del percorso ciclabile regionale R Be 2 e classificato come asse principale longitudinale nella rete della strategia settoriale della mobilità lenta per l'agglomerato del Bellinzonese.

La misura dovrà essere approfondita entro la prossima generazione di PA, in modo nel PAB6 possa essere inserita con priorità A. Per la stima dei costi è stata effettuata una valutazione parametrica considerando un costo di realizzazione di 900 CHF al metro lineare per uno sviluppo di ca. 600 m. Non sono stati considerati costi per l'esproprio di terreni.

La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura SC16.



Misura parziale
Percorso tra il campo di calcio di Carasso e il ponte di Via Lepori (Vicolo Prati Sara)

Codice ARE:
-

Codice PA:
ML 9.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	B			
Costi computabili	450'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti		Comune/i
	X	Cantone		Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede l'allargamento e parziale rettifica dell'attuale percorso ciclopedonale tra il campo di calcio di Carasso e il viadotto stradale di Via Lepori (Vicolo Prati Sara). La tratta in oggetto è parte del percorso ciclabile regionale R Be 2 e classificato come asse principale longitudinale nella rete della strategia settoriale della mobilità lenta dell'agglomerato. L'obiettivo è quello di rendere il percorso maggiormente funzionale, attrattivo e sicuro.

L'intervento prevede:

- l'allargamento da ca. 1.5 m a 3 m del percorso esistente (con pavimentazione in asfalto) che si sviluppa a fianco dei ripari fonici dell'autostrada A2 per una lunghezza di ca. 77 m;
- la rettifica e l'allargamento del percorso esistente in modo da garantire un tracciato più rettilineo, che rimane sempre parallelo ai ripari fonici (nuovo percorso L = ca. 72 m).

A comprova della fattibilità della misura è stato allestito uno studio di fattibilità ai sensi della norma SIA 103 (Studio di fattibilità, AFRY Svizzera SA, maggio 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 30%. Nella stima dei costi sono considerati ca. 200'000 CHF di oneri espropriativi.

La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura CP17.



Misura parziale
Passerella sul riale di Gorduno

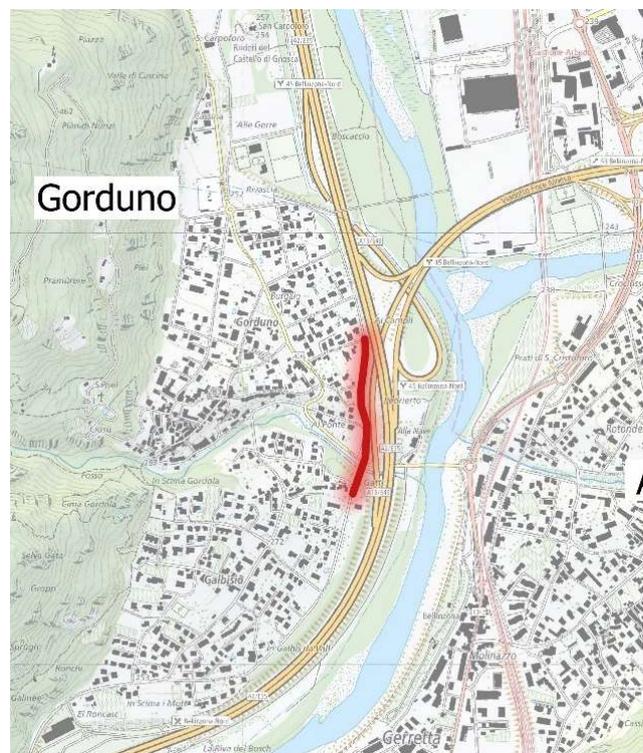
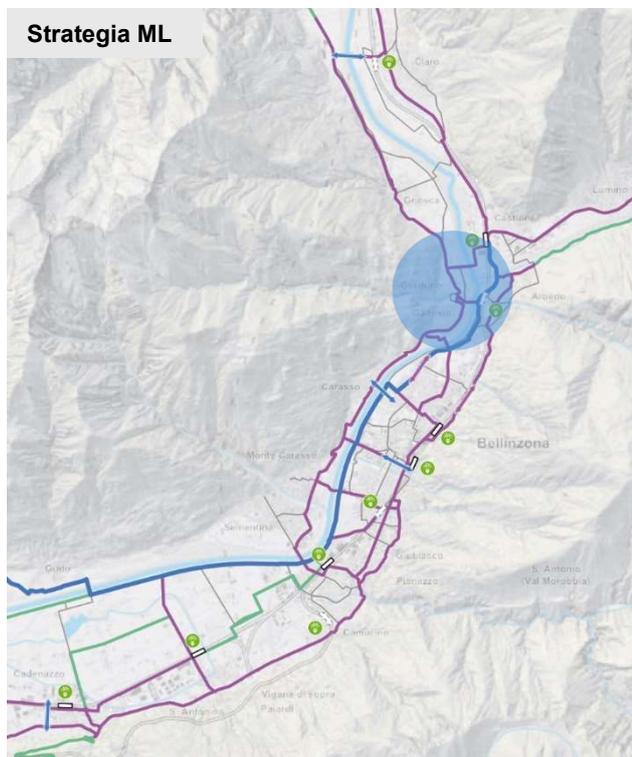
Codice ARE:

-

Codice PA:

ML 9.4

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Costi computabili	3'337'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede di realizzare un nuovo percorso ciclopedonale per collegare i quartieri di Galbizio e Gorduno scavalcando il Riale di Gorduno e la strada cantonale nei pressi del cavalcavia dell'autostrada A2 e delle bretelle dello svincolo di Bellinzona nord. Attualmente il percorso ciclabile regionale R Be2 presenta in questa tratta un percorso tortuoso obbligando i ciclisti a compiere una sorta di anello tra Via Campagna -Via Galbizio – Via Cantonale, con pendenze elevate ed in condivisione con il TIM.

La misura ha quindi una valenza sia locale, per i collegamenti quotidiani e di svago tra i due quartieri di Bellinzona, sia regionale in quanto permetterebbe di rettificare il percorso ciclabile R Be2 (classificato come asse principale longitudinale nella rete della strategia settoriale della mobilità lenta dell'agglomerato) rendendolo maggiormente funzionale, attrattivo e sicuro. Nello specifico la misura prevede:

- la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale (B = 3.0 m) tra Via Campagna e Via Pedari (sopra al riale di Gorduno e a Via Cantonale);
- l'allargamento del sentiero pedonale esistente tra Via Pedari e Via Rivascia (da ca. 1.50 m a 3.0 m).

A comprova della fattibilità della misura è stato allestito uno studio di fattibilità ai sensi della norma SIA 103 (Studio di fattibilità, Comal, febbraio 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 30%.

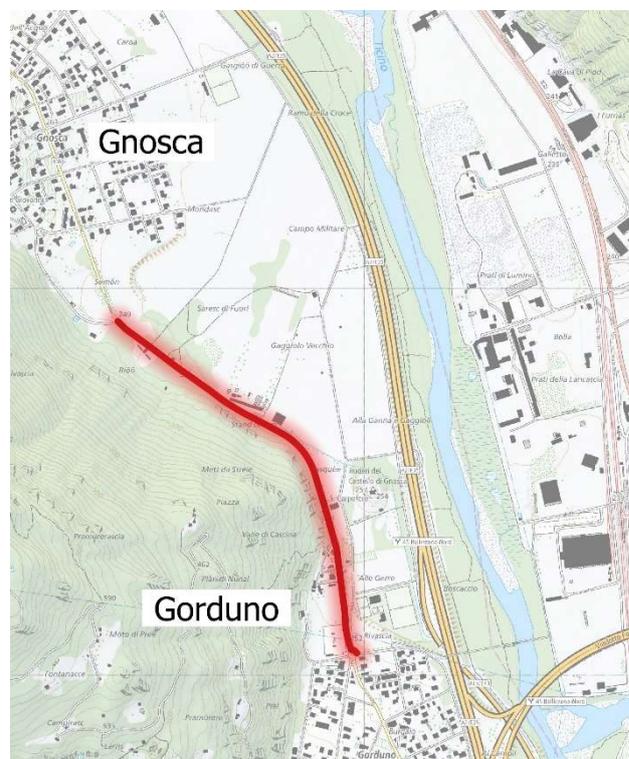
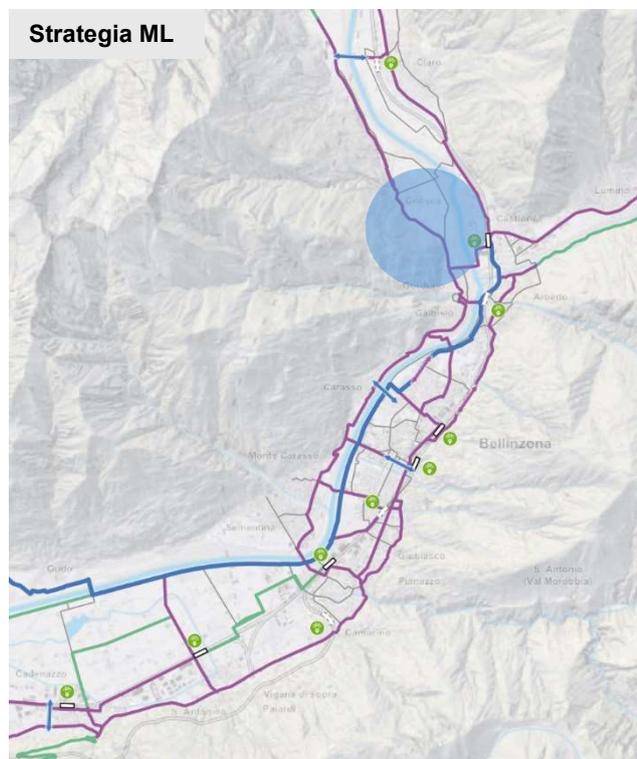
La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura PA1 e CP20.



Misura parziale
Percorso tra Gorduno e Gnosca

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 9.5

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Costi computabili	1'275'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
		Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la realizzazione di un nuovo marciapiede ciclopedonale (b=3m, L=ca. 1'150 m) tra Gorduno e Gnosca sul lato est (lato fiume Ticino) della strada cantonale. La tratta in oggetto è parte del percorso ciclabile regionale RBe 2 e classificato come asse principale longitudinale nella rete della strategia settoriale della mobilità lenta per l'agglomerato del Bellinzonese. Attualmente su questa tratta non vi è alcun marciapiede pedonale né alcun percorso segnalato per le biciclette. L'obiettivo è quello di rendere il percorso maggiormente funzionale, attrattivo e sicuro.

L'intervento si estende dalla rotonda di Via Cantonale a Gorduno, dove è prevista una breve tratta di collegamento con Via Rivascia, fino al nodo con Via al Canton in entrata a Gnosca, dove, tramite un nuovo attraversamento ciclopedonale da predisporre, il percorso regionale si scosta dall'asse della strada cantonale e prosegue verso il nucleo di Gnosca su Via Al Canton.

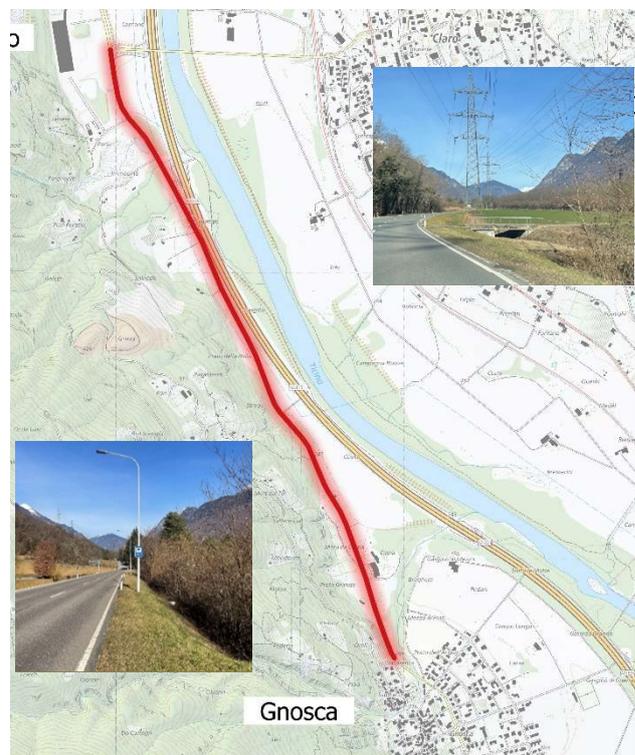
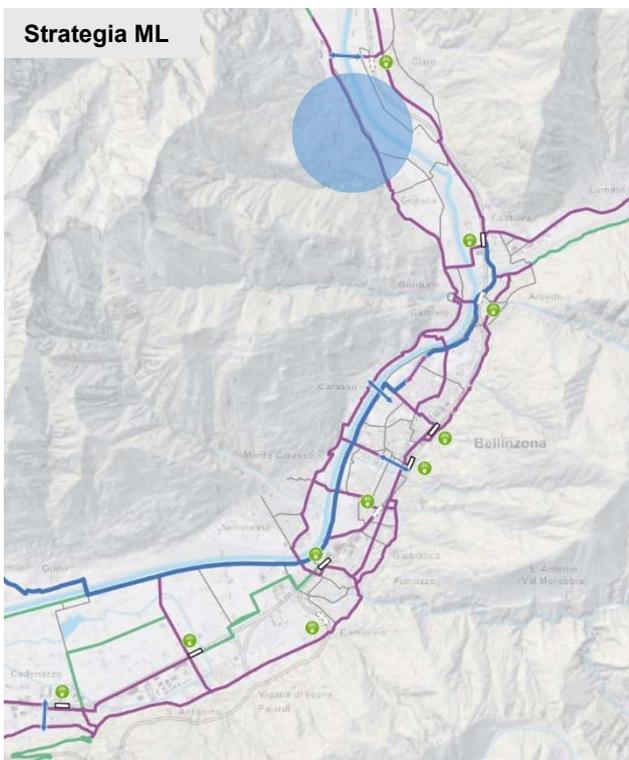
A comprova della fattibilità della misura è stato allestito uno studio di fattibilità preliminare che ha permesso di ottenere una stima dei costi basata su valori parametrici. (ca. 900 CHF al metro lineare per 1'150 m di sviluppo, più ca. 240'000 CHF di oneri espropriativi). Per l'implementazione della misura sono necessari espropri su sedimi privati e l'occupazione di terreni SAC.



Misura parziale
Percorso tra Gnosca e il ponte per Claro

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 9.6

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	B			
Costi computabili	3'100'000 CHF (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input type="checkbox"/>	Comune/i
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la realizzazione di un nuovo marciapiede ciclopedonale (b=3m, L=ca. 2'300 m) tra Gnosca e l'intersezione con Via Ponton a Preonzo (intersezione con il ponte stradale esistente tra Claro e Preonzo) sul lato est (lato fiume Ticino) della strada cantonale. Attualmente su questa tratta non vi è alcun marciapiede pedonale né alcun percorso segnalato per le biciclette. La tratta in oggetto è parte del percorso ciclabile regionale R Be 2 e classificato come asse principale longitudinale nella rete della strategia settoriale della mobilità lenta per l'agglomerato del Bellinzonese. L'obiettivo è quello di rendere il percorso maggiormente funzionale, attrattivo e sicuro.

L'intervento si estende dal nodo di Via Cantonale con Via Valarenche a Gnosca, dove il percorso attraversa la strada cantonale per guadagnare il lato est, fino all'intersezione con Via Ponton a Preonzo (intersezione con il ponte stradale esistente verso Claro).

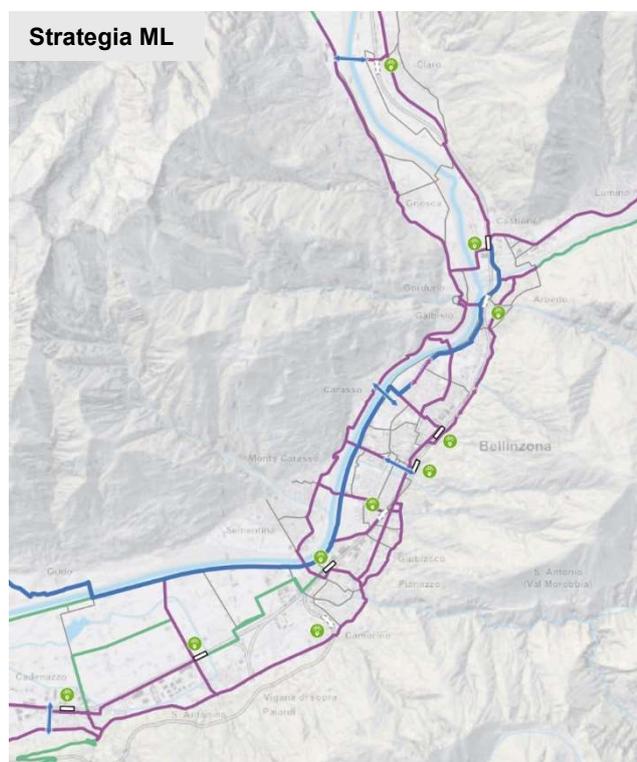
Lungo il perimetro d'intervento si segnala la presenza di diversi riali che attraversano la strada cantonale tramite dei piccoli manufatti idraulici che dovranno essere adattati per permettere l'implementazione del nuovo marciapiede ciclabile, così come l'interferenza a tratti con l'illuminazione stradale esistente che dovrà essere adattata. A comprova della fattibilità della misura è stato allestito uno studio di fattibilità preliminare che ha permesso di ottenere una stima dei costi basata su valori parametrici. (ca. 1'100 CHF al metro lineare per 2'300 m di sviluppo, più ca. 570'000 CHF di oneri espropriativi). La misura è inserita nel Piano della Mobilità Ciclabile allestito dalla Città di Bellinzona (edizione ottobre 2023) come misura CP22.



Misura parziale
Stazionamento (parcheggi coperti) per biciclette

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 16.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Ente responsabile	Città di Bellinzona, Comuni		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Costi computabili	200'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	Terzi



Interventi previsti presso:

- da definire nella prossima generazione di PA.

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La strategia settoriale della mobilità lenta prevede di sviluppare e migliorare la rete di stalli biciclette, in particolare attorno agli attrattori principali (centro storico, nuclei dei quartieri, centri sportivi, ecc.). Quale standard si intende attrezzare i punti di stazionamento con portabici con la possibilità di vincolare il telaio, permettere una flessibilità di posa/rimozione (specie ed es. nel centro storico) e di prevedere dove possibile una copertura degli stalli contro le intemperie.

La presente misura in priorità B, correlata alla misura 16.1 in priorità A, intende intervenire attrezzando ca. ulteriori 10 ubicazioni che risulteranno strategiche dall'analisi della situazione attuale e delle tendenze di sviluppo del programma d'agglomerato della prossima generazione.

Per la stima dei costi è stata effettuata una valutazione parametrica utilizzando un costo di ca. 20'000 CHF ad ubicazione, che ha portato ad ottenere un importo totale di ca. 200'000 CHF (IVA esclusa, precisione +/- 30%) per i 10 stalli previsti in priorità B.

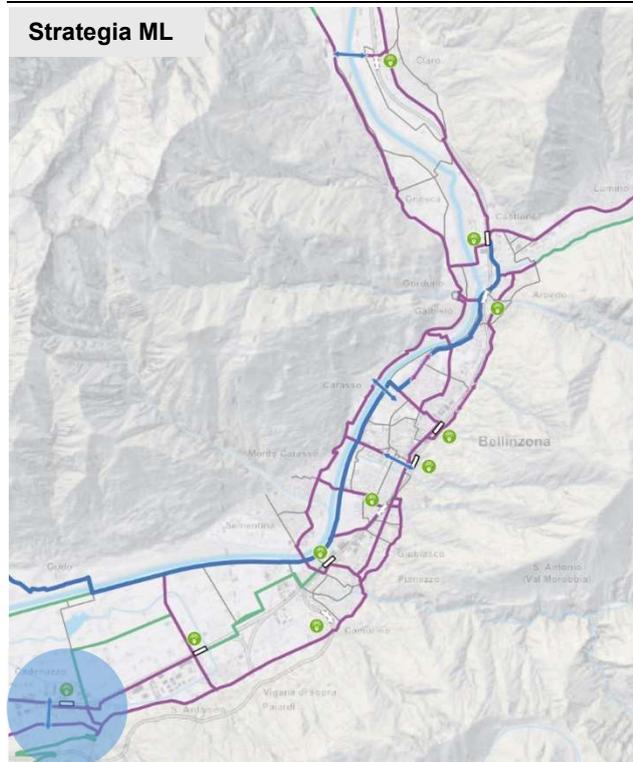


Nuova passerella di collegamento tra le zone residenziali e lavorative di Cadenazzo, stazione FFS

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 11.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure	Completamento e messa in sicurezza dei percorsi: assi trasversali verso i quartieri centrali		
Correlazione con altre misure	-		
Rapporto con PA precedente	Nuova misura PAB5		
Ente responsabile	Comune di Cadenazzo		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	10'000'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la realizzazione di un nuovo collegamento per la mobilità lenta tra l'area residenziale e scolastica lato paese, il nodo intermodale presso la fermata FFS di Cadenazzo e le fermate di autopostale e con la zona di attività lavorative lato piano di Magadino. L'attuale assetto urbano e viario non permette infatti un collegamento diretto tra

queste aree. Attualmente è possibile attraversare i binari tramite il sottopasso su Via Ala Capelina, in corrispondenza della rotonda in direzione Locarno oppure tramite il cavalcavia di Via al Pian, lato verso Bellinzona. Una passerella che permette l'attraversamento della strada cantonale è presente oggi in corrispondenza dell'accesso alla stazione, ma la stessa non rispetta le esigenze minime richieste dalla norma VSS 640 075 e non è in alcun modo accessibile agli utenti con disabilità motorie.

Nel dettaglio, la misura consiste nella realizzazione di una passerella ad uso pedonale e con bici accompagnate che supera la cesura causata dalla strada cantonale e dai binari della ferrovia. La passerella sarà ubicata in corrispondenza di Vicolo Vecchio e sarà accessibile tramite scale ed ascensori verticali previsti lato paese, lato stazione FFS e lato comparto lavorativo a nord dei binari ferroviari.

Relazione con altre misure

La misura si inserisce in un pacchetto di misure volte a garantire la permeabilità trasversale dei percorsi della ML verso i quartieri centrali e concorre a migliorare l'accessibilità alle fermate del trasporto pubblico.

La misura è inoltre complementare alla misura ML 13.3 – Pista ciclopedonale lungo la strada cantonale tra la stazione FFS e Via al Piano a Cadenazzo e alla misura ML 3.1.1.2 realizzata in ambito PAB3 relativa alla costruzione di Bike & Ride presso le principali fermate ferroviaria

Impatto ambientale

Non si riscontrano criticità particolari.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

- Aumento dell'attrattività e funzionalità degli spostamenti quotidiani e di svago della rete della ML dell'agglomerato del Bellinzonese (vedi strategia settoriale ML), grazie al miglioramento della permeabilità trasversale verso i quartieri centrali e al collegamento intermodale con il trasporto pubblico alla stazione di Cadenazzo.
- Aumento della sicurezza grazie all'inserimento di un percorso pedonale dedicato.
- La misura concorre all'ottenimento degli obiettivi di ripartizione modale dello scenario auspicato, con il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile.

DATI QUANTITATIVI

I geodati relativi alla presente misura sono forniti a parte.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- A comprova della fattibilità della misura, il Comune di Cadenazzo ha elaborato uno studio preliminare (atelier ribo+, Mawi, versione aprile 2024) che ha permesso di ottenere una stima dei costi con una precisione del +/- 30%.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD:

- In fase di verifica.

Necessità di modifica del PD:

- In fase di verifica.

SCADENZARIO

- Progetto definitivo e di pubblicazione: 2026-2027
- Procedura di pubblicazione e richiesta crediti di costruzione: 2028-2029
- Gara d'appalto ed elaborazione progetto esecutivo: 2030
- Realizzazione: 2031

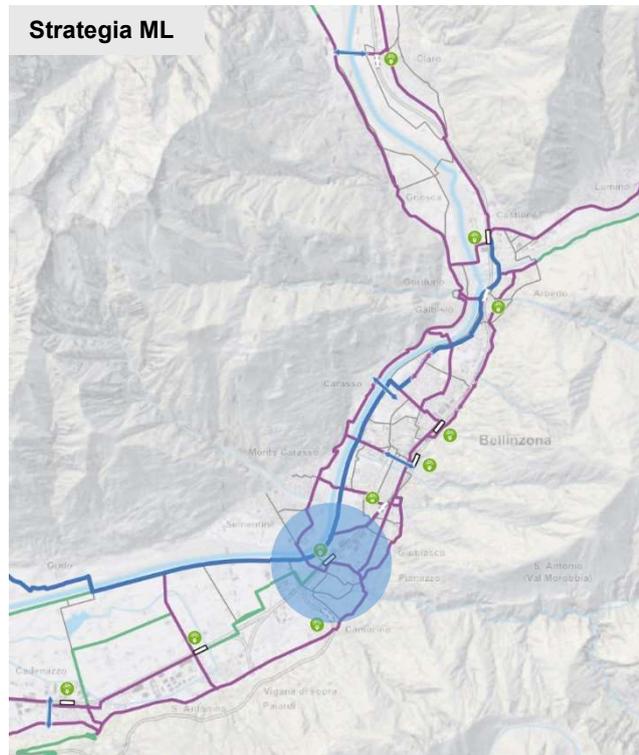
Si rende attenti sul fatto che la realizzazione della passerella è subordinata alla conclusione del progetto FFS – AS35 Cadenazzo che prevede il rinnovo totale linea di contatto. La passerella risulterebbe altrimenti in conflitto con gli impianti esistenti.



Messa in sicurezza dell'attraversamento di Via al Ticino tra Via alle Gerre e Via Moderna a Giubiasco

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 13.1

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico			
Ente responsabile	Città di Bellinzona			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	C			
Costi computabili	-			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	<input type="checkbox"/>	Agglomerato
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i
	<input type="checkbox"/>	Cantone	<input type="checkbox"/>	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la messa in sicurezza dell'attraversamento di Via al Ticino lungo l'asse di Via alle Gerre e Via Moderna, al fine di garantire l'accesso in sicurezza al lato nord della stazione FFS di Giubiasco.

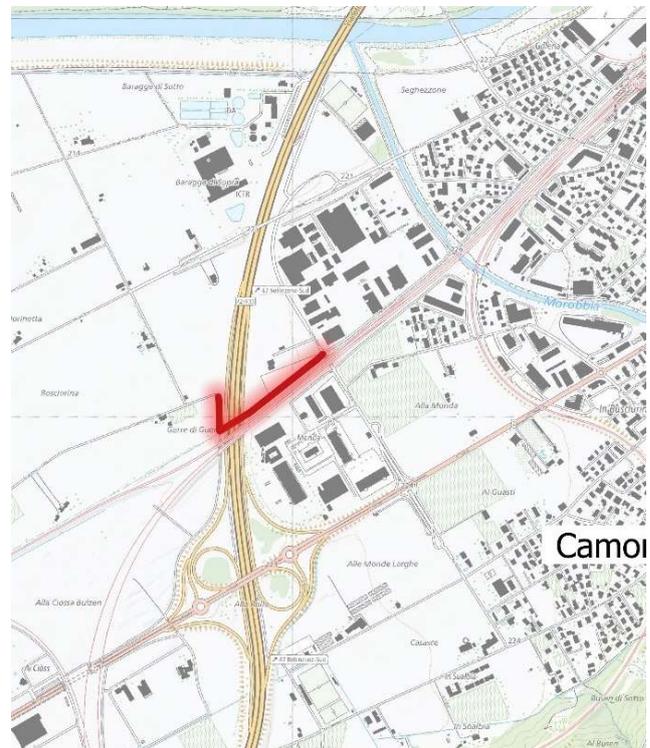
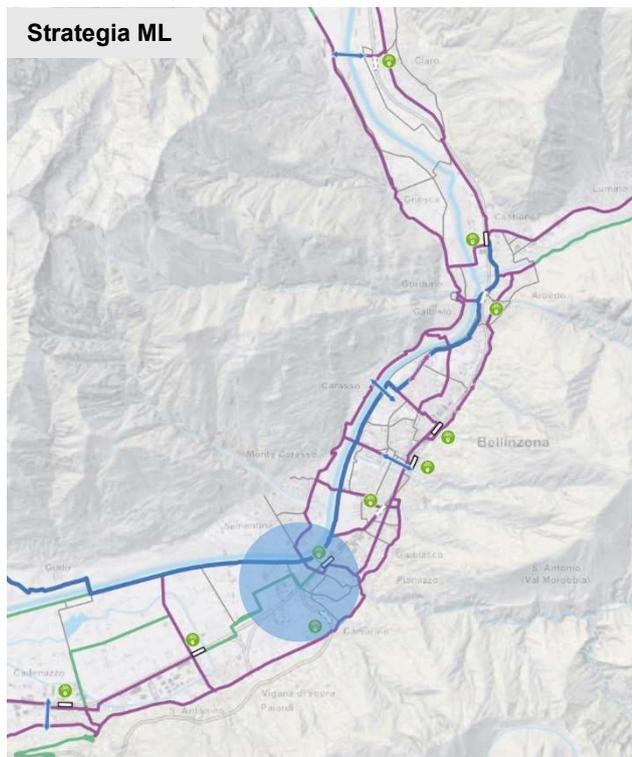
La misura è in priorità C e dovrà essere sviluppata con la prossima generazione di PA.



Nuova passerella sopra via alle Gerre e sopra l'A2 a Giubiasco (Via alle Gerre-Strada Bosco d'Albor)

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 13.2

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	C		
Costi computabili	-		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	X
		Confederazione in altri ambiti	Comune/i
	X	Cantone	Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

La misura prevede la continuazione logica del percorso proveniente dalla stazione di Giubiasco verso S. Antonino lungo la linea ferroviaria, tramite la realizzazione di una nuova passerella sopra l'autostrada A2.

La misura è in priorità C e dovrà essere sviluppata con la prossima generazione di PA.



Elaborazione di un piano d'intervento a favore della mobilità pedonale coerente e strutturato in tutti i Comuni dell'agglomerato

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 17

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Ente responsabile	Città di Bellinzona e Comuni		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Costi computabili	-		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X Comune/i
		Cantone	Terzi

DESCRIZIONE DELLA MISURA

La mobilità pedonale deve essere meglio tutelata e strutturata in modo che, oltre agli aspetti legati ad una mobilità più sostenibile, anche la piacevolezza e il beneficio per la salute siano posti in primo piano.

A tale scopo, la misura prevede l'elaborazione di un piano della mobilità pedonale sulla base di obiettivi specifici (quantitativi e qualitativi) per ogni tratta della rete, distinguendo tra rete per la mobilità quotidiana e rete per il tempo libero, basati sulla continuità, la funzionalità e la piacevolezza.

Il piano dovrà considerare:

- l'utilizzo dell'illuminazione e il verde urbano (non solo come "verde" ma come ombreggiamento e riparo dalle isole di calore, accentuate dai cambiamenti climatici) quali elementi portanti e fondamentali dei percorsi pedonali;
- l'attuazione di efficaci azioni di comunicazione e di promozione dell'uso della pedonalità condotte in modo professionale e costante (dirette ad ogni fascia d'età della popolazione) anche quale strumento di prevenzione nell'ambito della sanità pubblica;
- l'elaborazione e l'attuazione di progetti intergenerazionali (come ad esempio: "vado a scuola con mio nonno" - "vado con mio nipote a passeggiare").

Per il raggiungimento di questi e altri obiettivi di mobilità sostenibile, la Confederazione ha istituito in aiuto a Comuni e Cantoni l'Ufficio federale di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO) che punta allo sviluppo di nuove idee per forme e offerte di mobilità sostenibile orientate al futuro. Esso promuove progetti innovativi attraverso contributi finanziari e mette a disposizione informazioni sui progetti conclusi o in corso, favorendone lo scambio tra i diversi attori.

Fattibilità da approfondire con l'elaborazione del piano della mobilità pedonale.



Misure di promozione della mobilità ciclabile

Codice ARE:	Codice PA:
-	ML 18

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Traffico pedonale e ciclistico		
Ente responsabile	Città di Bellinzona e Comuni		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Costi computabili	-		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	Agglomerato
		Confederazione in altri ambiti	X Comune/i
		Cantone	Terzi

DESCRIZIONE DELLA MISURA

L'agglomerato promuove la mobilità ciclabile puntando fundamentalmente su tre aspetti:

- a) il miglioramento delle infrastrutture (misure infrastrutturali per la mobilità lenta
- b) il miglioramento dei servizi.
- c) la promozione della mobilità alternativa all'auto.

Il miglioramento dei servizi per la mobilità alternativa al TIM comprende:

1. L'analisi dell'offerta del Bikesharing per l'adattamento continuo delle postazioni in base alla domanda
2. L'analisi delle possibilità di subsidiare l'uso del bikesharing per dare la possibilità alla popolazione di testare le biciclette elettriche prima di eventualmente acquistare un abbonamento o una e-bike privata
3. L'analisi delle possibilità di premiare la popolazione che sceglie di muoversi utilizzando la bicicletta o la mobilità "dolce", come già fatto con successo per i collaboratori comunali (azione BikeCoin)
4. L'analisi delle possibilità di creare reti ciclabili più sicure tra i quartieri (Bellinzona ha voluto tenere un'identità policentrica, vedi PAC) anche nelle ore notturne, dove l'illuminazione non è di base prevista
5. Ampliamento delle conoscenze e condivisione con altre realtà urbane simili in Europa attraverso programmi sostenuti dall'Ufficio federale dell'Energia (p. es. al momento è attivo il programma SPECIFIC, ossia Specifying Practices Enabled by Cycling In Fifteen-minute Cities) a cui Bellinzona partecipa insieme ad altre città europee.

La promozione della mobilità alternativa all'auto prevede:

1. L'ideazione di un piano della promozione della mobilità alternativa che definisca le azioni possibili e i loro costi
2. L'attuazione delle azioni di promozione.

2025-2027: individuazione di misure di promozione e analisi delle possibilità di sviluppo per migliorare i servizi

Dal 2028: attuazione delle misure