



Repubblica e Cantone Ticino  
Dipartimento del territorio



**CRTB**

Commissione regionale dei  
trasporti del Bellinzonese

# PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL BELLINZONESE - PAB

BER\_PAB\_SCHEDEMISURE\_111109\_DEF.DOCX

Data : **09.11.2011**

Modifiche :

**23.11.2011**

Operatore :

**metron**

Metron Verkehrsplanung AG  
Stahlrain 2, 5201 Brugg  
T 056 460 91 11  
F 056 460 91 00  
info@metron.ch  
www.metron.ch

## TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Documento finale

## PARTE II – Schede delle misure

Versione definitiva  
09.11.2011

Progettato	Disegnato	Controllato
[pm/rat/fgi]	[--]	[pm]

## Elenco completo delle misure PAB

### Paesaggio e insediamenti

#### *P 1 Protezione natura e paesaggio*

- P 1.1 Limitazione della crescita delle zone edificabili
- P 1.2 Protezione del contesto paesaggistico naturale, agricolo e culturale
- P 1.3 Parco del Piano di Magadino

#### *I 1 Spazi pubblici*

- I 1 Parco urbano attrezzato d'interesse regionale
- I 1.2 A Riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (A)
- I 1.2 B Riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (B)

#### *I 2 Delimitazione e densificazione comparto urbano centrale*

- I 2.1 A Densificazione area di sviluppo di Pratocarasso (Bellinzona)
- I 2.1 B Densificazione area di sviluppo del Quartiere Gerretta (Bellinzona)
- I 2.1 C Densificazione area di sviluppo del comparto Stadio (Bellinzona)
- I 2.1 D Densificazione area di sviluppo di Via Tatti (Bellinzona)
- I 2.1 E Densificazione area di sviluppo del Viale Olgiati (Giubiasco)
- I 2.2 Densificazione e riqualifica lungo gli assi urbani principali
- I 2.3 Porte d'accesso al comparto urbano centrale

#### *I 3 Aree lavorative strategiche*

- I 3.1 Zona industriale Nord (Giubiasco)
- I 3.2 Centro di competenze trasporti e mobilità ferroviaria (Bellinzona)

#### *I 4 Riqualifica e riassetto aree multifunzionali suburbane*

- I 4.1 Comparto Sant'Antonino – Cadenazzo
- I 4.2 Comparto Castione / PSE

#### *I 5 Diverse misure secondo il concetto insediamenti*

- I 5.1 Densificazione e riqualifica lungo assi stradali a Sementina e Cadenazzo
- I 5.2 Spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo AlpTransit

### Mobilità

#### *ML 1 Planimetrie e segnaletica*

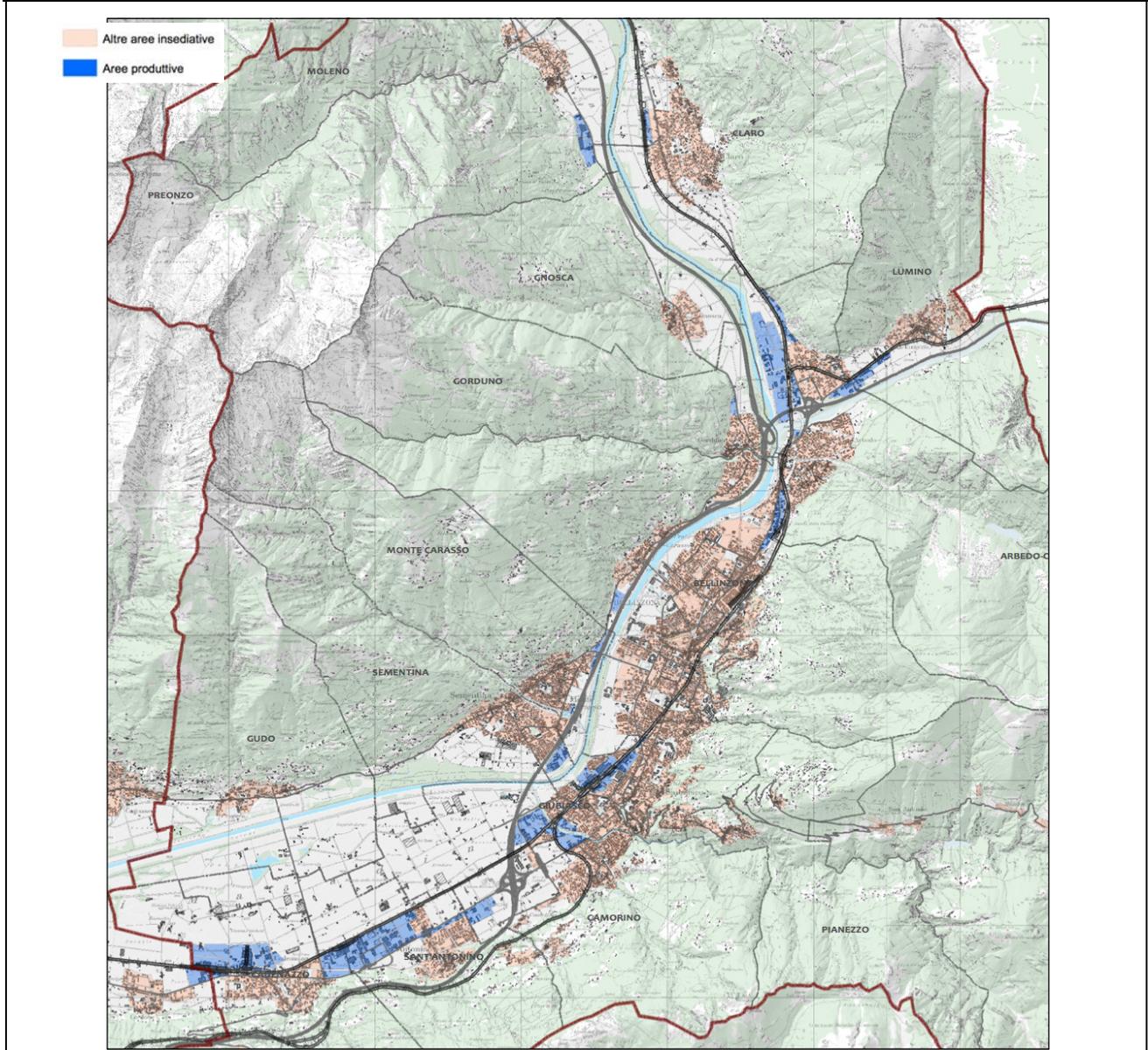
- ML 1.1 Planimetrie e segnaletica percorsi pedonali
- ML 1.2 Planimetrie e segnaletica percorsi ciclabili

#### *ML 2 Completamento collegamenti ciclopeditoni*

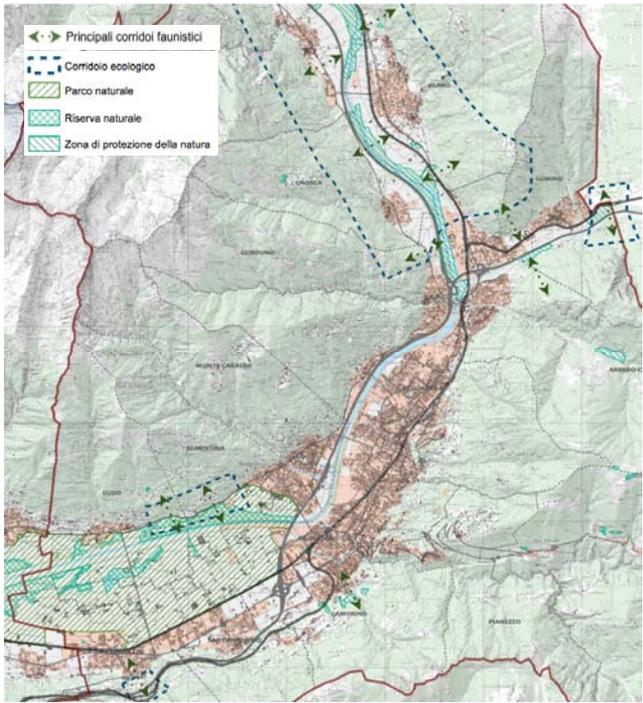
- ML 2.1 Percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo – Cadenazzo
- ML 2.2 Mobilità ciclopeditona "Bellinzona"
- ML 2.3 Mobilità ciclopeditona "Castione – Gorduno, Bellinzona"

ML 2.4	Mobilità ciclopedonale "Castione – Lumino, Bellinzona"
ML 2.5	Mobilità ciclopedonale "Monte Carasso / Sementina e Camorino / Giubiasco"
<b>ML 3 Miglioramento strutture</b>	
ML 3.1	Bike & Ride (B&R)
ML 3.2	Bikesharing
<b>TP 1 Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici</b>	
TP 1	Nuovo concetto TP
<b>TP 2 Miglioramento della qualità e della visibilità del servizio</b>	
TP 2.1	Miglioramento dell'informazione e dello standard delle fermate
TP 2.2	Implementazione di un sistema di gestione e d'informazione del TP
<b>TP 3 Interventi infrastrutturali</b>	
TP 3.1	Area d'interscambio, stazione FFS Bellinzona
TP 3.2	Nuova fermata ferroviaria, Bellinzona Piazza Indipendenza
TP 3.3	Spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)
<b>TIM 1 Gestione del traffico</b>	
TIM 1	Regolazione del traffico nell'agglomerato
<b>TIM 2 Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico</b>	
TIM 2.1	Rete stradale comparto Sant'Antonino – Cadenazzo
TIM 2.2	Riqualifica e messa in sicurezza
TIM 2.3	Rete stradale comparto Arbedo-Castione
TIM 2.4	Riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)
TIM 2.5	Riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (C)
<b>TIM 3 Sistemazione della rete viaria</b>	
TIM 3.1	Viabilità comparto Tatti – Franscini – Murate
TIM 3.2	Sistemazione sottopasso "tirata" di Cadenazzo
<b>TIM 4 Moderazione del traffico nei quartieri</b>	
TIM 4	Applicazione del modello Upi 50/30 negli attraversamenti degli abitati
<b>TIM 5 Gestione dei posteggi pubblici nell'agglomerato</b>	
TIM 5	Gestione dei posteggi pubblici

<b>Limitazione della crescita delle zone edificabili</b>	<b>Protezione natura e paesaggio</b>	<b>P 1.1</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	Le zone edificabili non aumentano rispetto ai perimetri definiti nei PR in vigore.	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	



<b>Opportunità</b>	Mantenimento spazi liberi. Utilizzo ottimale degli spazi edificabili esistenti.		
<b>Benefici</b>	Prevenzione del consumo di superficie e dell'espansione delle superfici insediative a scapito degli spazi naturali e delle aree paesaggistiche. La superficie delle zone edificabili definite nei PR non aumenta.		
<b>Fattibilità</b>	Tale enunciato è già contenuto nella scheda R6 del Piano direttore cantonale (punto 2.1: "Dimensionamento delle zone edificabili"); il Cantone, in applicazione delle disposizioni della LPT di principio non approva più ampliamenti di zone edificabili e in alcuni casi ha proceduto alla loro riduzione.		
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	-		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

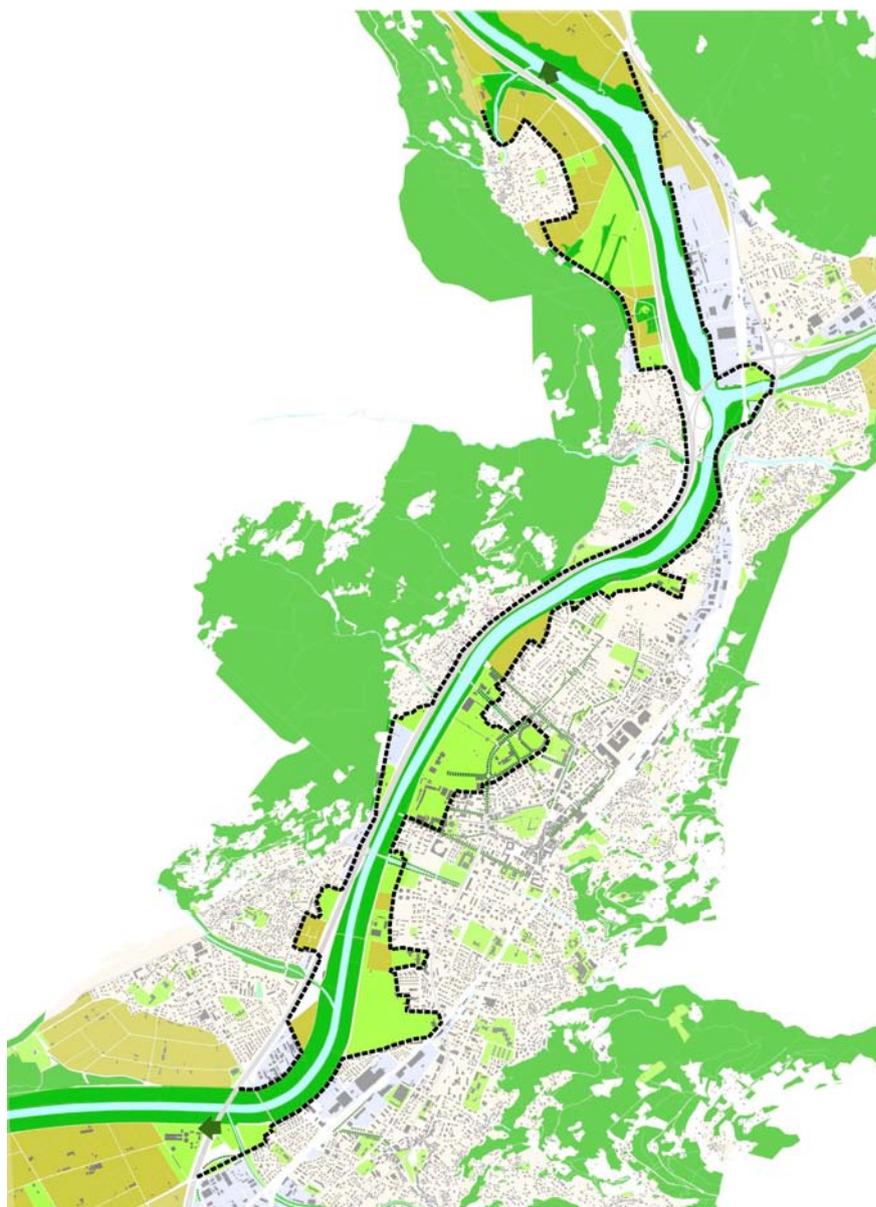
Protezione del contesto paesaggistico naturale, agricolo e culturale	Protezione natura e paesaggio	P 1.2
<b>Breve descrizione della misura</b>	Salvaguardia e valorizzazione del contesto paesaggistico che contorna l'edificato, con particolare attenzione per le componenti naturali e agricole e più in particolare: <ul style="list-style-type: none"> <li>• i corridoi ecologici formati dai corsi d'acqua, ivi compresi i tratti all'interno delle aree insediative;</li> <li>• i fianchi boscati che delimitano il fondovalle e le superfici aperte dei terrazzi e dei monti;</li> <li>• le grandi aree agricole planiziali con il loro reticolo ecologico</li> <li>• i corridoi ecologici tra la montagna e la pianura</li> <li>• il complesso monumentale dei castelli</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• i beni culturali, gli insediamenti tradizionali dei nuclei e gli insediamenti rurali delle fasce collinari e montane.</li> </ul>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  </div> <div style="width: 45%;">  </div> </div>		
<b>Opportunità</b>	<p>La stretta vicinanza e la compenetrazione fra zone edificabili e comprensori paesaggistici di qualità, caratterizzati da elementi naturali, culturali e agricoli, contribuisce ad aumentare la qualità dell'insediamento. In questo senso il contesto urbano si trova a diretto contatto con spazi di svago e fruizione immediatamente accessibili.</p> <p>Le misure per sfruttare al meglio tali opportunità sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gestione rigorosa delle eccezioni fuori zona edificabile e dei cambiamenti di utilizzazione;</li> <li>• delimitazione e protezione rigorosa degli ambiti fluviali, che comprende sia il corso d'acqua, sia la vegetazione ripuale;</li> <li>• mantenimento dei corridoi ecologici tra montagna e pianura, evitando in particolare ostacoli o recinzioni;</li> <li>• mantenimento di un paesaggio agricolo di qualità, mediante la salvaguardia e gestione di elementi strutturanti, quali siepi, boschetti e margini boschivi;</li> <li>• rete di sentieri, ecc.;</li> <li>• promozione di progetti di paesaggio integrati.</li> </ul>	

<b>Benefici</b>	<p>Riduzione del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi.</p> <p>Riduzione dell'effetto di separazione delle infrastrutture e migliore interconnessione degli spazi naturali e delle aree paesaggistiche.</p> <p>Continuità degli accessi e dell'accessibilità ai corsi d'acqua e alle loro sponde e dei corridoi ecologici tra montagna e spazi fluviali.</p> <p>Il verde delle zone golenali e delle fasce ripuali dei corsi d'acqua laterali mantengono la loro naturalità e consistenza, come elementi di strutturazione del paesaggio rurale, come pure dell'edificato.</p> <p>Il paesaggio rurale, boscato e aperto, dei fianchi delle montagne è salvaguardato nelle sue caratteristiche peculiari, ben accessibile e dotato di un'offerta attrattiva di circuiti interessanti e attrattivi, integrati con i mezzi di trasporto pubblico (Autopostali, funivie).</p>		
<b>Fattibilità</b>	<p>I territori in questione sono già salvaguardati dalla pianificazione direttrice cantonale (PD) e dalla pianificazione locale (PR).</p> <p>Le disposizioni che regolamentano le costruzioni e gli impianti fuori zona vengono applicate dai servizi cantonali sulla base della legislazione federale. La politica agricola promuove l'agricoltura biologica e a base naturale e l'interconnessione ecologica dei terreni agricoli. Per il Piano di Magadino, misure attive di promozione sono previste con il PUC del Piano di Magadino (v. scheda P 1.3).</p> <p>La pianificazione dei sentieri escursionistici, di competenza del Cantone, è già da tempo operante.</p> <p>I progetti di paesaggio sono uno strumento previsto dalla Legge sullo sviluppo territoriale.</p>		
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	-		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

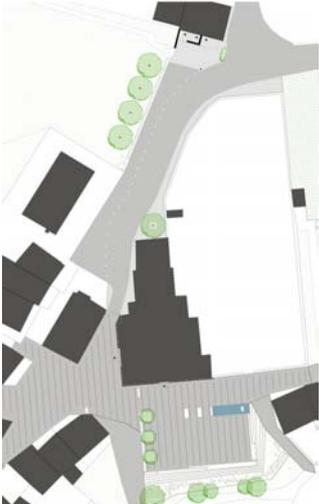
Parco del Piano di Magadino	Protezione natura e paesaggio	P 1.3
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p>Per valorizzare e proteggere i contenuti naturalistici e paesaggistici del Piano di Magadino si è deciso di creare un Parco del Piano, così da indirizzarne lo sviluppo verso un paesaggio multiforme a carattere prevalentemente aperto e rurale, di qualità, in cui vi sia integrazione tra il settore primario, le attività del tempo libero e la tutela degli ambienti naturali. Il concetto di mobilità (porte d'accesso, punti informativi, servizio TP, percorsi della mobilità lenta) è coordinato con il PAB e con il PALoc e integrato negli stessi.</p> <p>La realizzazione del Parco avviene tramite elaborazione di un PUC (Piano d'utilizzazione cantonale) quale atto pianificatorio coordinato per le interessenze di carattere sovra comunale, in applicazione all'Ordinanza sulle zone palustri d'importanza nazionale</p>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	
		
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorizzare le qualità paesaggistiche del Parco, promuovendone la varietà e la ricchezza;</li> <li>• rafforzare il settore agricolo e sostenere le aziende che operano nel Parco, favorendone la collaborazione;</li> <li>• proteggere, gestire e promuovere le componenti naturali e le funzioni ecologiche;</li> <li>• valorizzare il Parco quale area di svago di prossimità e quale componente dell'offerta turistica regionale;</li> <li>• promuovere le sinergie tra agricoltura, natura e svago;</li> <li>• garantire una mobilità coordinata con gli obiettivi del Parco;</li> <li>• migliorare la qualità ambientale all'interno del Parco.</li> <li>• Informare e sensibilizzare sui contenuti e i valori del Parco</li> </ul>	
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• i quartieri residenziali lungo i versanti del Piano di Magadino beneficiano di un'importante area di svago che contribuisce ad aumentarne la qualità di vita (CE2);</li> <li>• l'agricoltura e le componenti naturali vengono salvaguardate e valorizzate (CE4).</li> </ul> <p>Il Parco del Piano, con le sue componenti attrezzate e naturali, funge da ulteriore attrazione per i turisti, anche nell'ottica dello sviluppo del turismo giornaliero favorito dalla realizzazione di AlpTransit.</p>	

<b>Fattibilità</b>	La consultazione pubblica si è conclusa nel febbraio 2011. Al momento si è in fase di allestimento del messaggio governativo per l'adozione da parte del Gran Consiglio.		
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	ca. 2'200 ha (compresa la parte dell'agglomerato del Locarnese)		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

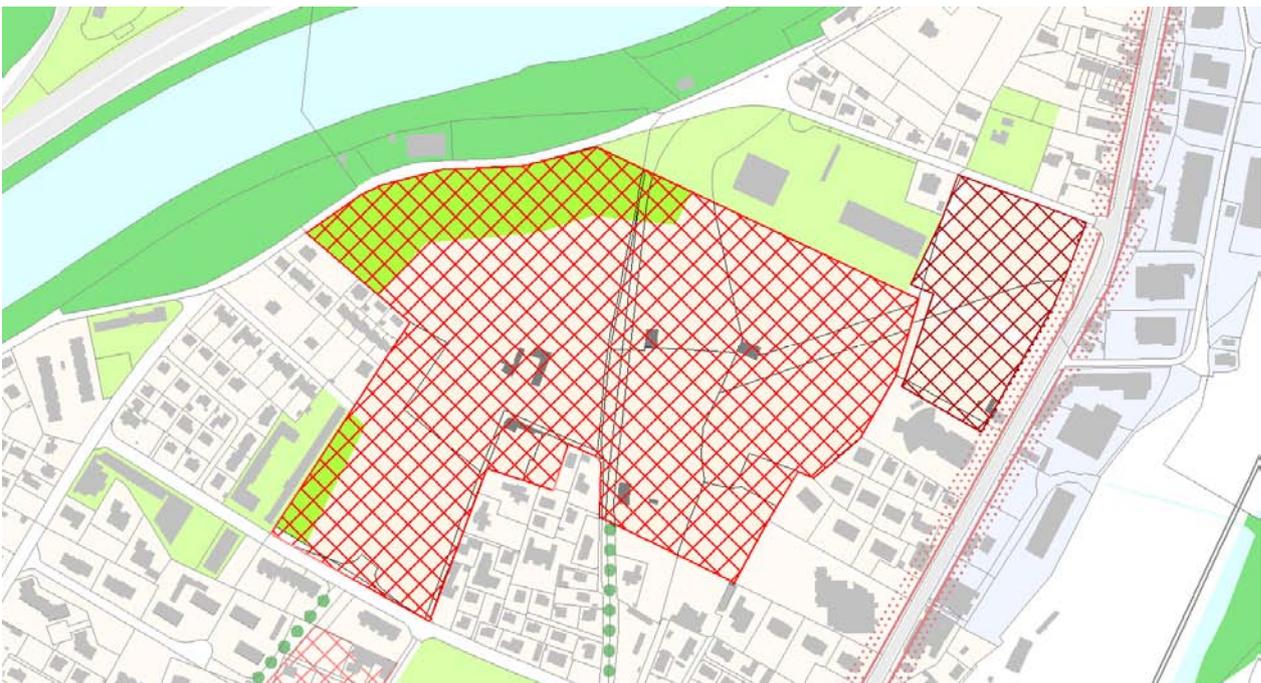
<b>Parco urbano attrezzato d'interesse regionale</b>	<b>Spazi pubblici</b>	<b>I 1.1</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p>Mantenimento e rafforzamento del fondamentale elemento morfologico e urbano rappresentato dalla cospicua fascia prevalentemente libera da costruzioni tra il tessuto edificato e la golena del Ticino e dei suoi comprensori di svago attrezzati.</p> <p>Aggiornamento dei PR sulla base di un progetto d'insieme per tutto il corridoio con un concetto di grande parco, tendente a armonizzare le funzioni, valorizzare la sistemazione, l'arredo e rendere gli spazi meglio accessibili e fruibili.</p>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2° quadriennio (2019- 2022)	

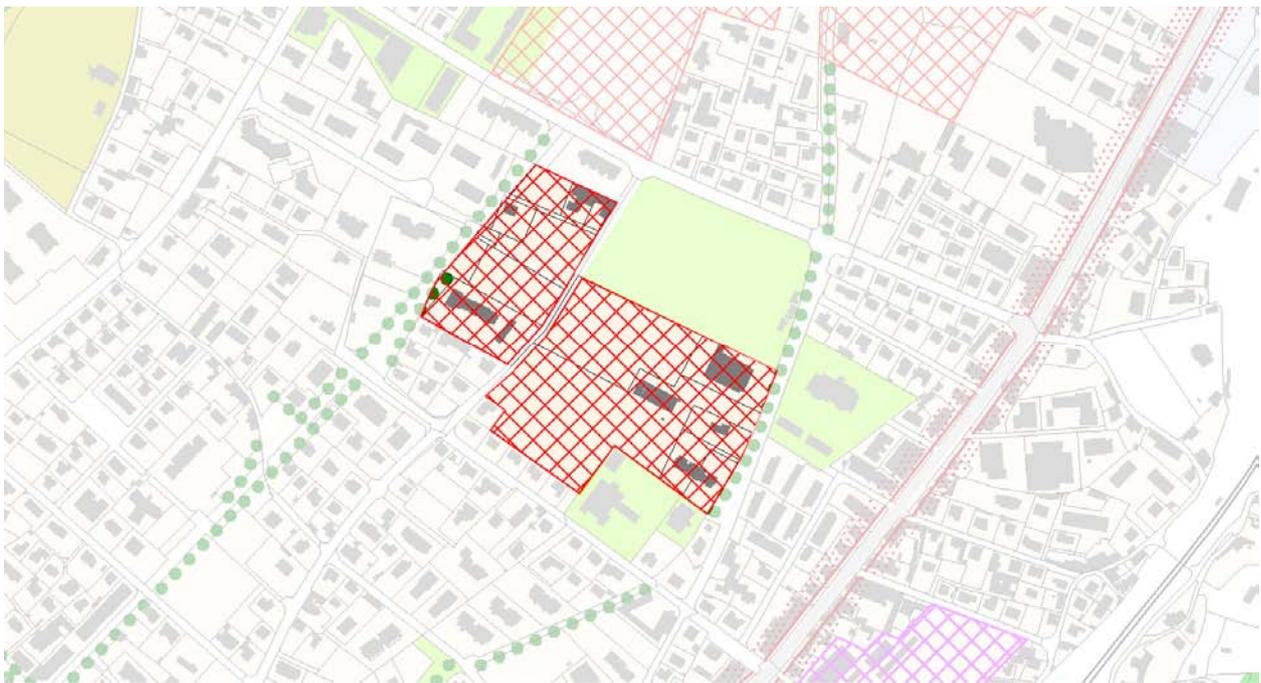


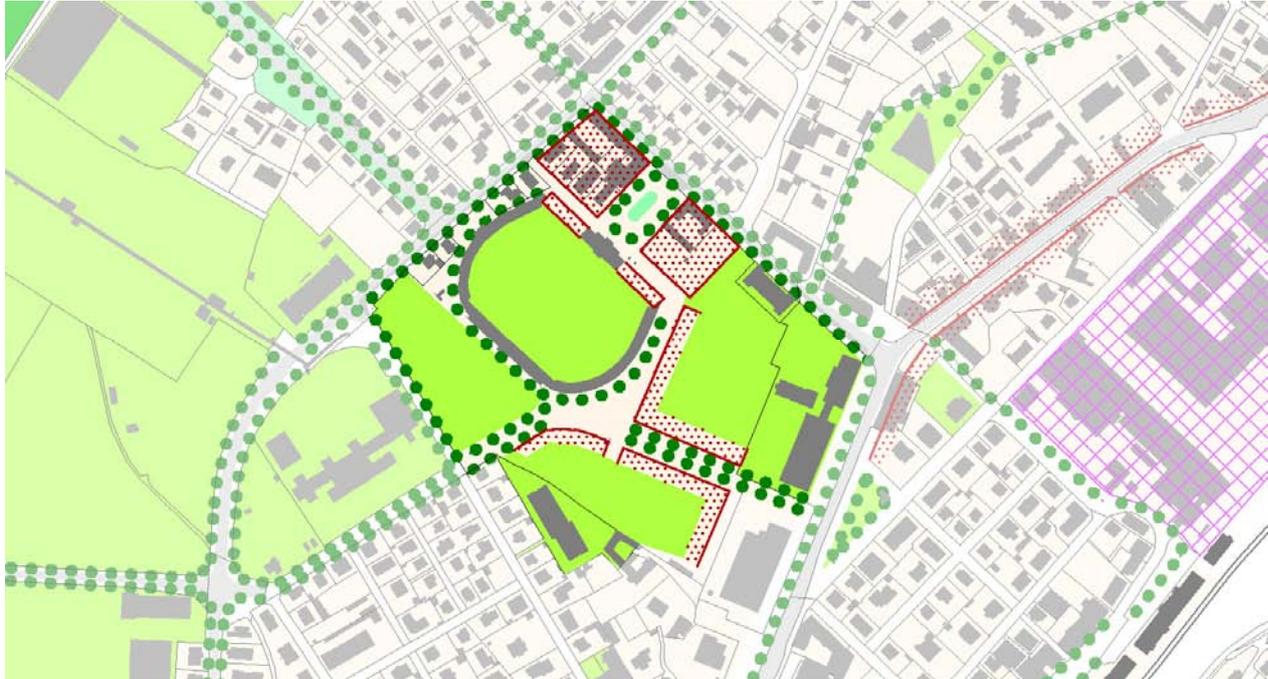
<b>Opportunità</b>	La golena rappresenta la maggiore direttrice delle mobilità lenta, da e verso il Parco del Piano di Magadino e di collegamento tra le due sponde del comparto urbano centrale. Gli azzonamenti esistenti (zone AP-EP; zone non edificabili) previste dai PR e gli importanti insediamenti d'interesse pubblico preesistenti offrono il potenziale per accogliere ulteriori infrastrutture sportive, ricreative, turistiche, scolastiche e di ricerca, che devono tuttavia essere inserite in un ampio parco accessibile e fruibile da tutta la popolazione, mantenendo nel contempo importanti aree libere da edificazioni.		
<b>Benefici</b>	Salvaguardia e ampliamento delle aree verdi e degli spazi liberi nello spazio urbano. L'edificazione del comparto urbano mantiene un chiaro limite, anche se diversificato, verso la golena del Ticino. Ampi spazi di gioco e di svago accessibili alla popolazione e fruibili. Disponibilità di aree per importanti insediamenti e impianti d'interesse pubblico ricreativi, sportivi, di svago, scolastici, culturali e di ricerca.		
<b>Fattibilità</b>	Elaborazione di un concetto urbanistico d'insieme a lungo termine e modifiche puntuali dei PR.		
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	-		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

Riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (A)	Spazi pubblici		I 1.2 A
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p>Sistemazione ed eventuale recupero degli spazi pubblici storici nei nuclei dei paesi.</p> <p>Creazione, dove possibile e secondo le opportunità offerte dalle diverse situazioni, di nuovi spazi pubblici, integrando elementi urbanistici tradizionali (la casa comunale, la chiesa, la piazzetta) con i nuovi spazi pubblici richiesti dalle moderne esigenze (accessi stradali, posteggi, aree di gioco, scuole, moderazioni del traffico, riqualifica di strade di attraversamento e di accesso declassate, ecc.).</p> <p>Quattro nuclei vengono posti in priorità A in riferimento alla valutazione e prioritizzazione dei nuclei dei Comuni dell'agglomerato contenuta nel rapporto. Questa valutazione è un approfondimento che sarà utilizzabile in seguito. Si è infatti deciso di non riportare per ora i nuclei identificati con priorità A nella presente scheda, in quanto politicamente prematuro. L'avanzamento dei lavori di riqualifica proposti dai Comuni sarà fondamentale per le scelte future.</p>		
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)		
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p><i>Esempio: sistemazione spazi pubblici Gorduno</i></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><i>Esempio: masterplan comparto scuole Cadenazzo</i></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><i>Esempio: sistemazione spazi pubblici Lumino</i></p> </div> </div>			
<b>Opportunità</b>	L'appartenenza di diversi paesi all'agglomerato urbano del Bellinzonese, anche se in un contesto in parte urbanizzato, offre l'opportunità di mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento significativi per la popolazione.		
<b>Benefici</b>	Moderazione del traffico, valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi e delle aree verdi all'interno degli insediamenti. Riqualifica dell'edificato tradizionale e integrazione vecchio-nuovo. Viene valorizzata l'identità con la creazione di spazi identitari per i Comuni.		
<b>Fattibilità</b>	Le competenze in materia sono dei singoli Comuni, che dispongono di mezzi, strumenti pianificatori e operativi assai diversi l'uno dall'altro; anche le politiche di intervento sono diverse.		
<b>Costi</b>	Quattro nuclei con interventi per 1 mio Fr. ciascuno: in totale <b>4 mio Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	-		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

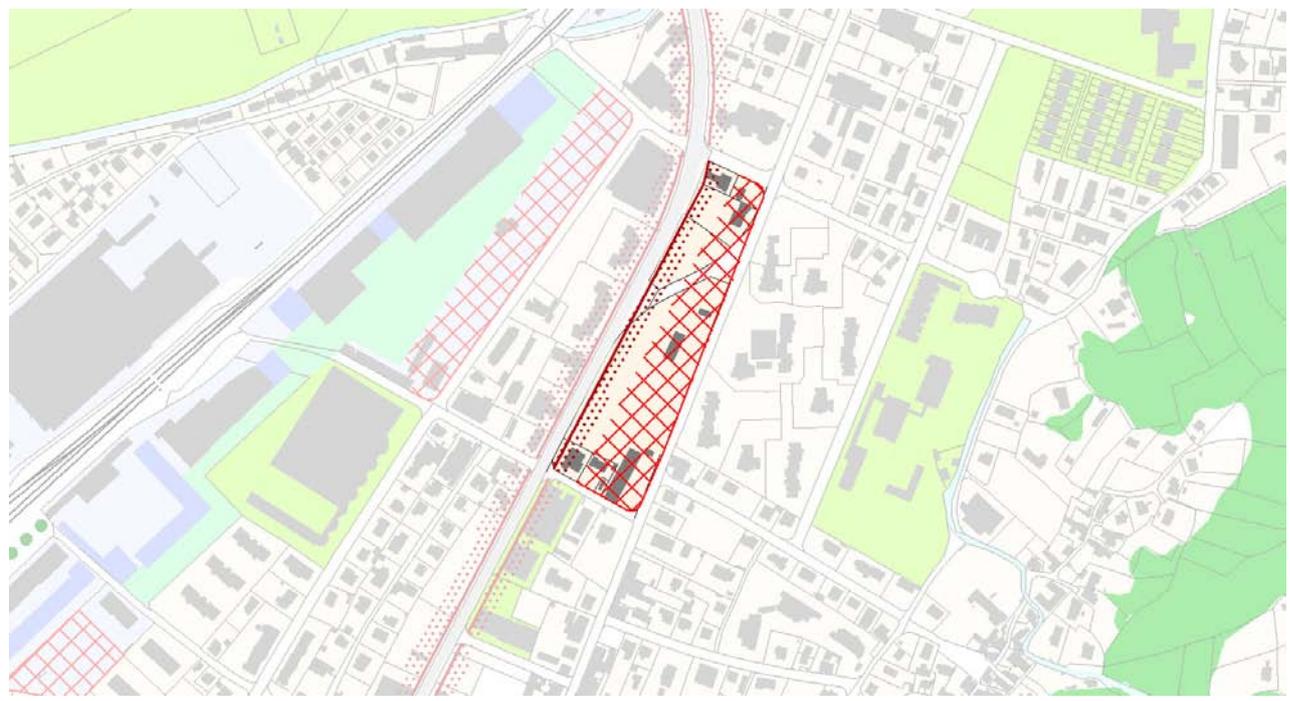
<b>Riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (B)</b>	<b>Spazi pubblici</b>	<b>I 1.2 B</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p>Sistemazione ed eventuale recupero degli spazi pubblici storici nei nuclei dei paesi e creazione, nella misura del possibile e secondo le opportunità offerte dalle diverse situazioni, di nuovi spazi pubblici, integrando elementi urbanistici tradizionali (la casa comunale, la chiesa, la piazzetta) con i nuovi spazi pubblici richiesti dalle moderne esigenze (accessi stradali, posteggi, aree di gioco, scuole, moderazioni del traffico, riqualifica di strade di attraversamento e di accesso declassate, ecc.).</p> <p>Undici nuclei vengono posti in questa scheda (priorità B), in riferimento alla valutazione e prioritizzazione dei nuclei dei Comuni dell'agglomerato contenuta nel rapporto. Questa valutazione è un approfondimento che sarà utilizzabile in seguito. Si è infatti deciso di non riportare per ora i nuclei identificati con priorità B nella presente scheda, in quanto politicamente prematuro. L'avanzamento dei lavori di riqualifica proposti dai Comuni sarà fondamentale per le scelte future.</p>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2° quadriennio (2019 - 2022)	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><i>Esempio: sistemazione spazi pubblici Camorino</i></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><i>Esempio: variante Comparto Progero a Gudo</i></p> </div> </div>		
<b>Opportunità</b>	L'appartenenza di diversi paesi all'agglomerato urbano del Bellinzonese, anche se in un contesto in parte urbanizzato, offre l'opportunità di mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento significativi per la popolazione.	
<b>Benefici</b>	Moderazione del traffico, valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi e delle aree verdi all'interno degli insediamenti. Riqualifica dell'edificato tradizionale e integrazione vecchio-nuovo. Viene valorizzata l'identità con la creazione di spazi identitari per i Comuni.	
<b>Fattibilità</b>	Le competenze in materia sono dei singoli Comuni, che dispongono di mezzi, strumenti pianificatori e operativi assai diversi l'uno dall'altro; anche le politiche di intervento sono diverse.	
<b>Costi</b>	Undici nuclei con interventi per 1 mio Fr. ciascuno: in totale <b>11 mio Fr.</b>	
<b>Dati quantitativi</b>	-	
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione <input type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

Densificazione area di sviluppo di Pratocarasso (Bellinzona)		Delimitazione e densificazione del comparto urbano centrale		I 2.1 A
Breve descrizione della misura		<b>Nuovo quartiere Pratocarasso a progettazione partecipata (Bellinzona)</b> Elaborazione di un nuovo progetto coinvolgendo la popolazione. In particolare il piano, dovrà sviluppare maggiormente i criteri architettonici, sociali ed ecologici di edificazione, la rete e la connessione degli spazi pubblici e privati. Indici minimi.		
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione		2° quadriennio (2019 - 2022)		
				
Opportunità	Importante riserva edificabile abbastanza centrale e ben servita dai mezzi pubblici previsti. Edificazione di qualità da realizzare gradualmente, partendo dalla fascia e dal settore lungo la strada cantonale con possibilità di creare un nuovo "ecoquartiere" (quartiere in armonia con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile) densificato. Completamento del tessuto edificato e della rete di spazi pubblici del settore nord del comparto urbano centrale.			
Benefici	Priorizzazione delle zone edificabili esistenti. Edificazione secondo un piano d'insieme con buona qualità urbanistica, tramite diversificazione delle tipologie edilizie e rete di spazi liberi privati e aperti al pubblico. Eco-quartiere a minore incidenza energetica e con soluzioni urbanistiche quantitativamente e qualitativamente ottimali.			
Fattibilità	In base a risultati della partecipazione. Variante di PR.			
Costi	<b>Non finanziabile tramite PA</b>			
Dati quantitativi	SUL indicativa = 125'000 mq / IS = 0.8 / Contenibilità UI = 2'252 (2'142 Ab / 110 PI)			
Ente responsabile	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

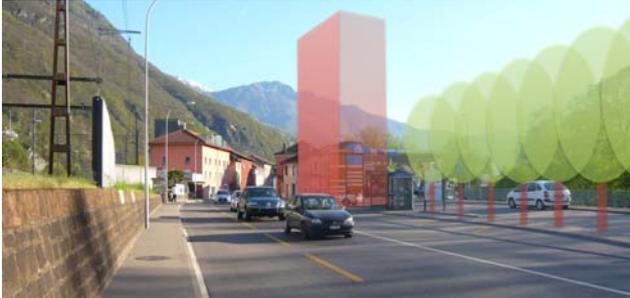
<b>Densificazione area di sviluppo del Quartiere Gerretta (Bellinzona)</b>	<b>Delimitazione e densificazione del comparto urbano centrale</b>	<b>I 2.1 B</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p><b>Ricucitura e completamento del tessuto urbano nel Quartiere Gerretta (Bellinzona)</b></p> <p>Densificazione di qualità del comparto contenente le maggiori riserve di zona edificabile attualmente in vigore e ben servita dai mezzi pubblici. Edificazione vincolata a piano di quartiere, con indice minimo.</p>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	
		
<b>Opportunità</b>	<p>In questo comparto si trovano le riserve più cospicue di terreni edificabili all'interno delle zone edificabili vigenti del PR di Bellinzona. I terreni sono a ridosso del complesso formato dalla Chiesa e convento del Sacro Cuore e dal Centro Spazio Aperto, della scuola dell'infanzia della Gerretta e dei campi sportivi di Via Vallone, che offrono importanti servizi a disposizione del quartiere. Il comparto è pure lambito dal previsto asse di circolazione per la mobilità lenta in continuazione di Via Monte Crenone, che dovrà congiungere il settore dello stadio con il comparto soggetto a progettazione partecipata di Pratocarasso. L'edificazione esistente è caratterizzata dalla compresenza e contiguità di piccole villette residenziali e palazzi d'appartamenti di più piani.</p>	
<b>Benefici</b>	<p>Priorizzazione delle zone edificabili esistenti.</p> <p>Completamento di uno dei principali vuoti all'interno del tessuto edificato del comparto urbano centrale. Edificazione secondo un piano d'insieme con buona qualità urbanistica, tramite diversificazione delle tipologie edilizie e rete di spazi liberi pubblici e privati.</p>	
<b>Fattibilità</b>	Non necessita modifiche di PR. Completamento del tessuto esistente.	
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>	
<b>Dati quantitativi</b>	SUL indicativa = 40'200 mq / IS = 0.9 / Contenibilità Ab = 806	
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione <input type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

<b>Densificazione area di sviluppo del comparto Stadio (Bellinzona)</b>	<b>Delimitazione e densificazione del comparto urbano centrale</b>	<b>I 2.1 C</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<b>Corridoio di ricucitura urbana comparto Stadio (Bellinzona)</b> Elaborazione e messa in atto del Piano particolareggiato (PP1) previsto nel PR di Bellinzona. Promozione attiva dell'edificazione da parte del Comune. Indici minimi.	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2° quadriennio (2019 - 2022)	
		
<b>Opportunità</b>	Creazione di nuovi spazi per il piccolo e medio commercio a carattere urbano, integrati nel contesto dell'offerta commerciale del centro (negozi al PT). Creazione di nuove superfici a destinazione abitativa e amministrativa a pochi minuti a piedi dalla Stazione. Spazi pubblici e di circolazione a priorità pedonale (zona 20 km/h) attrattivi in congiunzione fra quelli del Centro storico e dell'ex-campo militare	
<b>Benefici</b>	Priorizzazione delle zone edificabili esistenti; valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi e delle aree verdi all'interno degli insediamenti.  Creazione, completamento e sistemazione di un quartiere urbano misto centrale e attrattivo ottimamente servito dai mezzi pubblici. Ricucitura e ottimizzazione dei collegamenti pedonali e ciclabili che si diramano verso gli spazi e le infrastrutture pubbliche dell'ex-campo militare e della golena e verso il centro città.	
<b>Fattibilità</b>	Elaborazione del piano particolareggiato. Completamento del tessuto esistente. La possibilità di sistemazione dello stadio comporterebbe però ulteriori approfondimenti. L'attuazione, dipendente dall'eliminazione del pozzo di captazione e delle rispettive zone di protezione, potrà essere messa in atto solo dopo la realizzazione dei nuovi pozzi di captazione a Gorduno.	
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>	
<b>Dati quantitativi</b>	SUL indicativa = 61'200 mq / IS = 1.3 / Contenibilità UI = 612 (306 Ab / 306 PI)	
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione <input type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

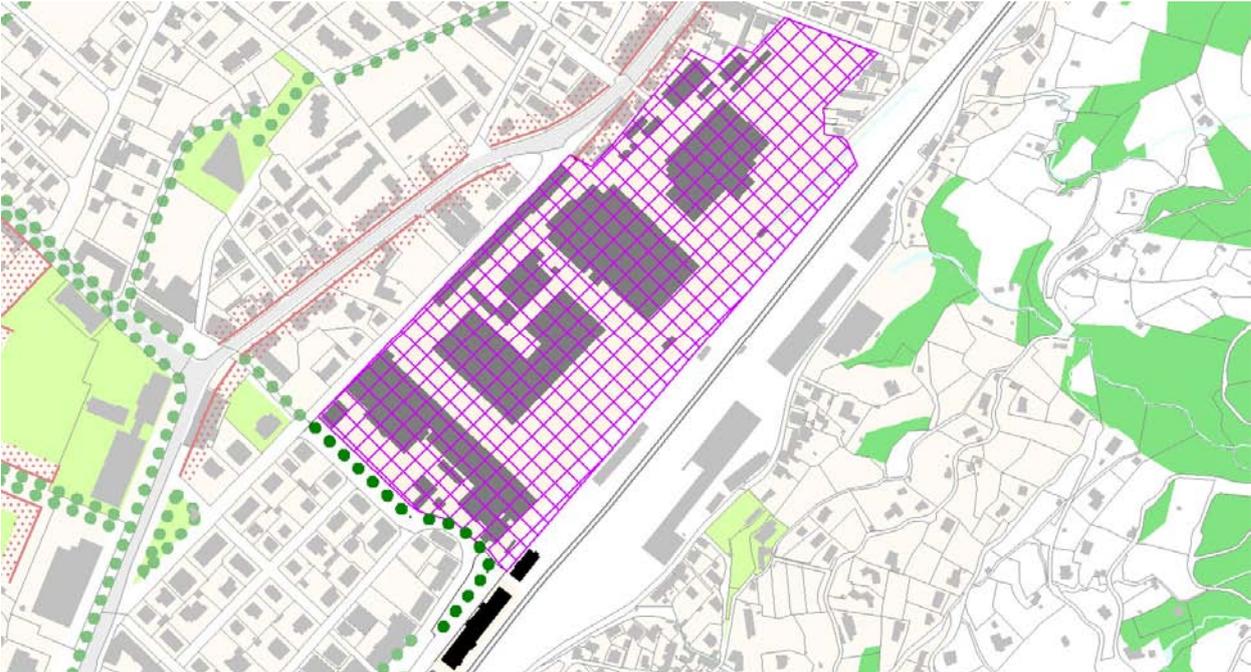
<b>Densificazione area di sviluppo di Via Tatti (Bellinzona)</b>		<b>Delimitazione e densificazione del comparto urbano centrale</b>		<b>I 2.1 D</b>	
<b>Breve descrizione della misura</b>		<p><b>Nuovo quartiere misto residenziale-amministrativo-commerciale-pubblico Via Tatti (Bellinzona)</b></p> <p>Implementazione della variante pianificatoria in corso, promossa dal Municipio di Bellinzona. Indici minimi.</p>			
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>		<input checked="" type="checkbox"/> A		<input type="checkbox"/> B	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>		1° quadriennio (2015 - 2018)			
					
<b>Opportunità</b>	<p>Creazione di importanti superfici a destinazione amministrativa e commerciale in prossimità del posteggio di attestamento di Via Tatti e di superfici abitative affacciate su spazi verdi propri ben disposti e dimensionati e protetti verso Via Tatti da edifici amministrativi a mo' di schermo. Completamento organico dell'edificazione dei comparti contigui. L'ulteriore edificazione sull'area AET a Monte Carasso (concorso di progettazione in corso) dovrà permettere di creare una sorta di "testa di ponte" sul lato opposto, in analogia con quella dell'antico Ponte della Torretta.</p>				
<b>Benefici</b>	<p>Priorizzazione delle zone edificabili esistenti; valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi e delle aree verdi all'interno degli insediamenti.</p> <p>Concentrazione delle attività amministrative e possibilità di maggiore utilizzo di percorsi pedonali attrattivi tra il centro urbano il centro città, il posteggio d'attestamento, i quartieri vicini e la golena del Ticino. Caratterizzazione e riqualifica dell'asse di entrata nel centro urbano dal futuro semi-svincolo autostradale (cfr. misura I 2.3).</p>				
<b>Fattibilità</b>	Variante di PR in corso.				
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>				
<b>Dati quantitativi</b>	SUL indicativa = 61'400 mq / IS = 1.2 / Contenibilità UI = 816 (610 Ab / 206 PI)				
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione		<input type="checkbox"/> Cantone		<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

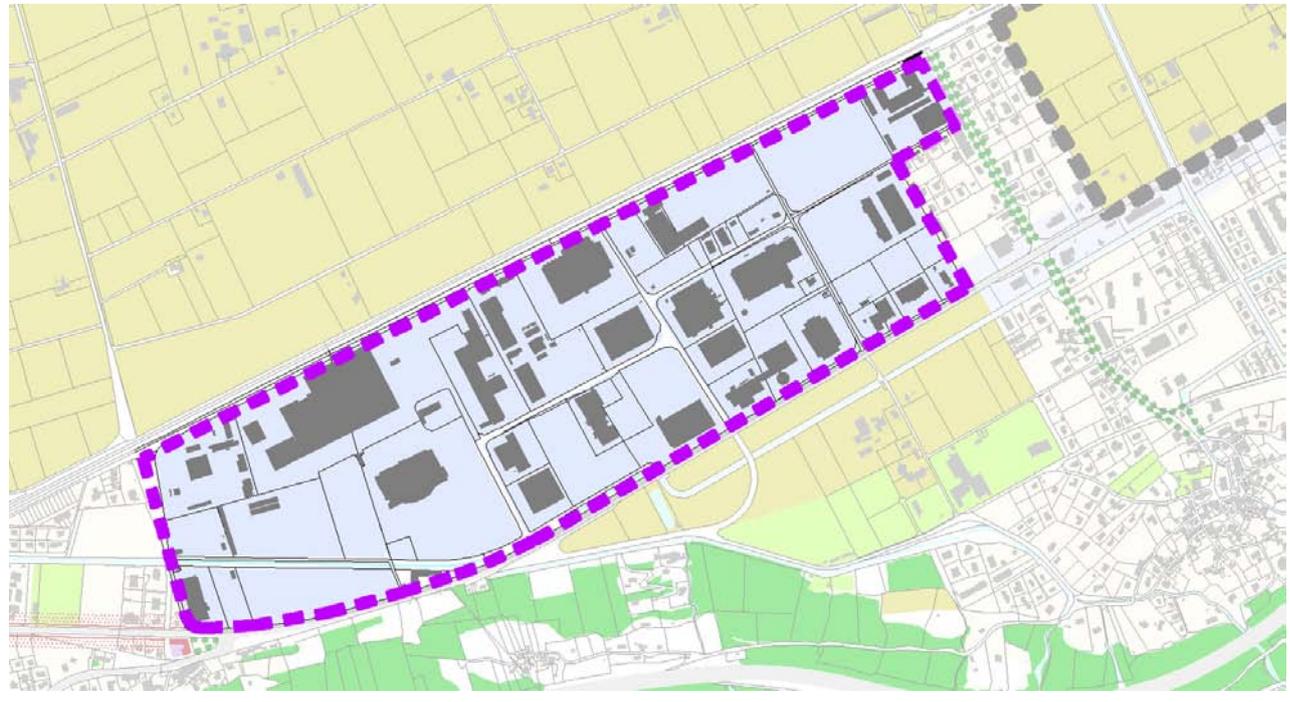
<b>Densificazione area di sviluppo del Viale Olgiati (Giubiasco)</b>		<b>Delimitazione e densificazione del comparto urbano centrale</b>		<b>I 2.1 E</b>	
<b>Breve descrizione della misura</b>		<p><b>Nuovo quartiere misto residenziale-commerciale intensivo Viale Olgiati (Giubiasco)</b></p> <p>Riordino fondiario. Edificazione vincolata a piano di quartiere, con indice minimo. Incentivi ai proprietari privati e politica fondiaria da parte del Comune.</p>			
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>		<input type="checkbox"/> A		<input checked="" type="checkbox"/> B	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>		2° quadriennio (2019 - 2022)			
					
<b>Opportunità</b>		<p>Il piano regolatore di Giubiasco prevede l'abolizione della bretella fra Via Bellinzona e Viale Olgiati, all'altezza del quartiere Sagittario. Quest'operazione fondiaria permette di congiungere due ampi fondi privati ancora liberi, situati nella zona residenziale intensiva ben collegato con la Stazione FFS/TILO e con il centro di Giubiasco (Piazza Grande) e crea le premesse per un'edificazione determinata da un concetto urbanistico unitario.</p>			
<b>Benefici</b>		<p>Priorizzazione delle zone edificabili esistenti.</p> <p>Edificazione secondo un piano d'insieme con buona qualità urbanistica, tramite diversificazione delle tipologie edilizie e spazi liberi privati ben fruibili. Protezione degli edifici residenziali retrostanti dal rumore dell'asse principale. Eliminazione del traffico motorizzato privato di attraversamento della zona e spostamento sugli assi principali.</p>			
<b>Fattibilità</b>		Completamento del tessuto esistente.			
<b>Costi</b>		<b>Non finanziabile tramite PA</b>			
<b>Dati quantitativi</b>		SUL indicativa = 14'300 mq / IS = 1.0 / Contenibilità Ab = 286			
<b>Ente responsabile</b>		<input type="checkbox"/> Confederazione		<input type="checkbox"/> Cantone	
				<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

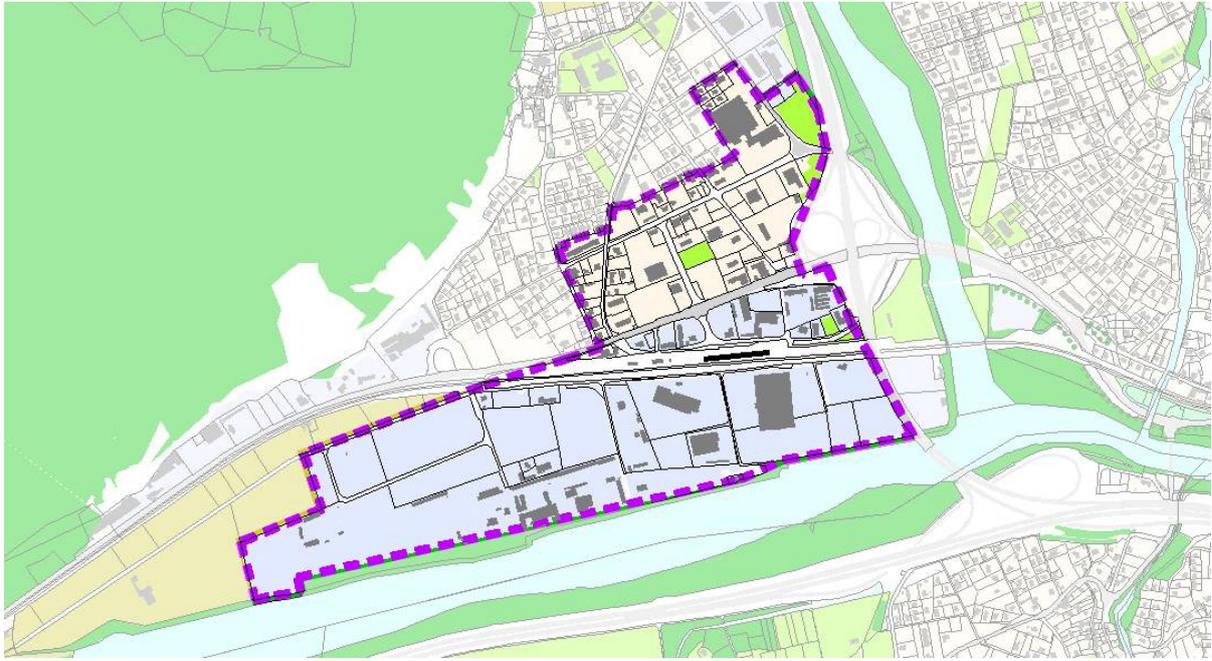
<b>Densificazione e riqualifica lungo gli assi urbani principali</b>	<b>Delimitazione e densificazione del comparto urbano centrale</b>	<b>I 2.2</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	Regolamentazione delle destinazioni d'uso per facilitare l'affaccio sullo spazio stradale in conformità con l'Ordinanza federale sull'inquinamento fonico. Compattazione dell'edificazione e definizione degli allineamenti (differenziati a seconda delle caratteristiche del tratto stradale). Vincoli di sistemazione dello spazio privato tra la strada e l'edificio conformi alle destinazioni dell'edificio corrispondente. Indice minimo.	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	
<b>Opportunità</b>	Il percorso stradale principale da Camorino a Molinazzo non è solo l'asse di circolazione stradale del traffico d'entrata e uscita dal centro urbano e per le linee di trasporto pubblico, ma assume molteplici significati funzionali e spaziali. In una morfologia urbana a carattere lineare, come quella del comparto urbano centrale dell'agglomerato di Bellinzona lungo lo stesso tendono ad aggregarsi una molteplicità di attività lavorative e commerciali, che offrono servizi centrali sia per l'agglomerato sia per i quartieri limitrofi: in questo senso l'asse rappresenta una sorta di "centro di quartiere" lineare, che attraversa tutto il polo urbano.	
<b>Benefici</b>	<p>Priorizzazione delle zone edificabili esistenti; valorizzazione dello spazio all'interno degli insediamenti.</p> <p>Rafforzamento spaziale e funzionale e maggiore qualità dei fronti edificati affacciati sull'asse stradale. Migliore percorribilità del traffico lento e dei trasporti pubblici. Miglioramento della qualità urbanistica e di arredo urbano nel caso di interventi di sistemazione stradale.</p>	
<b>Fattibilità</b>	Necessita modifiche e adattamenti del PR.	
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>	
<b>Dati quantitativi</b>	SUL indicativa = 197'100 mq / IS medio = 1.0 / Continenibilità UI = 1'976 (1'482 Ab / 494 PI)	
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni

Porte d'accesso al comparto urbano centrale		Delimitazione e densificazione del comparto urbano centrale		I 2.3
Breve descrizione della misura		Evidenziare mediante elementi spaziali particolari il passaggio fra il "dentro" e il "fuori" del comparto urbano centrale nei principali accessi, in corrispondenza degli svincoli autostradali; porta d'accesso Sud a Camorino, porta d'accesso Nord a Molinazzo e porta d'accesso Ovest a Monte Carasso, in collegamento con il nuovo semi-svincolo autostradale che s'immette su Via Tatti (cfr. misura 2.1)		
Priorità (definita dall'agglomerato)		<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input checked="" type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione		3° quadriennio (oltre il 2022)		
 <p>Concetto porta d'entrata Nord - Molinazzo</p>		 <p>Porta d'entrata Ovest – Monte Carasso-Via Tatti (concorso AET, vincitori primo premio Meyer e Piattini)</p>		
 <p>Porta d'entrata Sud – Camorino (esempio "Chilometro rosso", Bergamo-Dalmine, Italia)</p>				
Opportunità	Le future edificazioni e le edificazioni esistenti, le sistemazioni da attuarsi per gli spazi liberi circostanti, la sistemazione e gli arredi per gli assi stradali offrono l'opportunità di creare relazioni spaziali significative fra il "pieno" e il "vuoto", fra il "costruito" e il "non costruito"; gli spazi liberi non sono vuoti casuali; i percorsi vengono accompagnati da strutture edificate controllate nel loro disegno spaziale o da alberature; luoghi particolari e strategici vengono marcati con edifici particolari.			
Benefici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• valorizzazione dello spazio urbano;</li> <li>• rendere riconoscibile e conferire un disegno urbanistico di qualità al passaggio nel comparto urbano centrale;</li> <li>• promuovere l'identità dell'agglomerato.</li> </ul>			
Fattibilità	Per le porte Nord e Sud, eventuali modifiche di PR dipendono dal tipo di progetto che si vuole proporre. Per la porta Ovest, il progetto qui proposto è il vincitore del concorso di progettazione AET di Monte Carasso.			
Costi	<b>Non finanziabile tramite PA</b>			
Dati quantitativi	-			
Ente responsabile	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

<b>Zona industriale Nord (Giubiasco)</b>	<b>Aree lavorative strategiche</b>		<b>I 3.1</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<b>Zona industriale Nord (Giubiasco)</b> Implementazione della variante pianificatoria in corso. Vincolo di attuazione concordato con i proprietari privati.		
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)		
			
<b>Opportunità</b>	Riconversione di una zona industriale vetusta in funzione delle esigenze del piccolo artigianato e delle piccole e medie aziende. Creazione di fasce residenziali ben servite e protette dalla linea ferroviaria dagli stabili lavorativi riqualificati.		
<b>Benefici</b>	<p>Priorizzazione delle zone edificabili esistenti; valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi e delle aree verdi all'interno degli insediamenti.</p> <p>Aumento del numero di abitanti e di posti di lavoro in prossimità della stazione e dei servizi centrali del Comune. Riqualifica dell'edificazione e degli spazi liberi a ridosso dei quartieri residenziali intensivi limitrofi. Creazione di una rete di percorsi pedonali attrattiva e diretta da e verso la stazione.</p>		
<b>Fattibilità</b>	Variante di PR in corso.		
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	SUL indicativa = 57'900 mq / IS medio = 1.2 / Contenibilità UI = 655 (403 Ab / 252 PI)		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

<b>Centro di competenza trasporti e mobilità ferroviaria (Bellinzona)</b>	<b>Aree lavorative strategiche</b>	<b>I 3.2</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p><b>Centro di competenza trasporti e mobilità ferroviaria, Officine FFS, inserito in quartiere misto (Bellinzona)</b></p> <p>Creazione di un centro di competenza del trasporto e della mobilità ferroviaria.</p> <p>Elaborazione e messa in atto del Piano particolareggiato (PP2) previsto nel PR di Bellinzona</p>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2° quadriennio (2019 - 2022)	
		
<b>Opportunità</b>	<p>Lo studio di fattibilità della SUPSI preconizza per questo complesso la trasformazione in un "Centro di competenza in materia di trasporto e mobilità ferroviaria".</p> <p>L'intento consiste nel valorizzare le competenze e capacità produttive e di servizio esistenti e di metterle al servizio dello sviluppo strategico di un settore d'attività fondamentale per l'economia regionale. L'attuazione del PP2 previsto dal PR di Bellinzona prevede invece un minimo di contenuti pubblici, contenuti residenziali e contenuti commerciali e di servizio alle attività del centro cittadino.</p>	
<b>Benefici</b>	<p>Priorizzazione delle zone edificabili esistenti. Mantenimento delle attività e dei posti di lavoro esistenti con possibilità di aumento e di specializzazione. Nuove attività produttive e di servizio connesse con il settore del trasporto e della mobilità ferroviaria o di supporto al centro cittadino possono insediarsi, fruire delle sinergie fra loro e beneficiare della vicinanza della Stazione ferroviaria.</p>	
<b>Fattibilità</b>	Attuazione. Non necessita varianti di PR.	
<b>Costi</b>	<b>Costi almeno in parte finanziabili tramite la Nuova Politica Regionale (NPR)</b>	
<b>Dati quantitativi</b>	Mantenimento potenziale lavorativo attuale. Minimo di 6'000 mq di aree pubbliche.	
<b>Ente responsabile</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione <input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

<b>Comparto Sant'Antonino – Cadenazzo</b>		<b>Riqualfica e riassetto aree multifunzionali suburbane</b>		<b>I 4.1</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>		Attuazione della pianificazione e della sistemazione generale del comparto. Miglioramento e creazione spazi pubblici e percorsi lenti interni. Limitazione delle superfici di vendita (SV) ancora disponibili.		
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>		<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
<b>Orizzonte di realizzazione</b>		1° quadriennio (2015 - 2018)		
				
<b>Opportunità</b>	La pianificazione del comparto prevede una sistemazione d'insieme dell'area. Soprattutto in termini di creazione e miglioramento degli spazi pubblici e dei percorsi dediti alla mobilità lenta interni. Miglioramento del collegamento da e verso le fermate TILO e TP.			
<b>Benefici</b>	Gestione dei grandi generatori di traffico esistenti in zone qualitativamente pregiate, ben servite dai TP; riqualfica urbanistica del comparto volta a migliorare la mobilità pedonale e ciclabile all'interno del comparto e da e per lo stesso; prioritizzazione delle zone edificabili esistenti; concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi serviti dai TP.			
<b>Fattibilità</b>	La bozza di Piano d'indirizzo prevede, all'interno del comparto di pianificazione, una concentrazione dei commerci in una fascia ben servita da un viale attrezzato che favorisca la circolazione pedonale e ciclabile interna e verso la stazione TILO. Il viale è l'elemento portante della riqualfica urbanistica. Nel resto del comparto di pianificazione saranno privilegiate attività lavorative di tipo artigianale e industriale che non sono grandi generatori di traffico. Saranno ammesse piccole superfici di vendita correlate all'attività di produzione in loco. Il progetto allo studio mira pure all'integrazione del corridoio residenziale lungo Via Stazione, che collega il centro di Sant'Antonino con la ferrovia. Esso è, infatti, stato individuato come asse urbano significativo nel piano urbanistico PAB.			
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>			
<b>Dati quantitativi</b>	Gli studi di pianificazione locale ancora in corso hanno stabilito che oltre ai 43'000 mq di superficie di vendita (SV) esistenti, si dovrà mantenere il limite massimo indicato dalla scheda R8 del Piano direttore di 60'000 mq (quindi: +17'000 mq)			
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

<b>Comparto Castione / PSE</b>		<b>Riqualifica e riassetto aree multifunzionali suburbane</b>	<b>I 4.2</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>		La nuova fermata TILO crea le premesse per rivalutare l'intero comparto. Sopra la ferrovia si tratta di risolvere i conflitti tra grandi superfici di vendita e residenza. Sotto, di riordinare l'estesa area industriale. In mezzo, di densificare l'area della stazione.	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>		<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C
<b>Orizzonte di realizzazione</b>		1° quadriennio (2015 - 2018)	
			
<b>Opportunità</b>	La variante di PR in corso prevede la creazione di un'area per grandi superfici commerciali (GGT) sotto la ferrovia, in zona industriale, a ridosso della stazione, vietando nel contempo le stesse nel resto del Comune. Indicativamente, l'area dovrebbe essere in grado di ospitare 25'000 m <sup>2</sup> di superficie di vendita (SV). Lo scopo è creare le premesse per lo spostamento dei commerci che oggi generano conflitti con la zona residenziale (circa 8'000 m <sup>2</sup> SV) e, nel contempo, concentrare qui le future esigenze di grandi superfici di vendita (circa 17'000 m <sup>2</sup> SV). Queste ultime potrebbero concretizzarsi nella realizzazione di un nuovo stadio calcistico con annessi spazi commerciali. Gli interventi infrastrutturali necessari, in particolare un nuovo cavalcavia nei pressi dello svincolo autostradale, saranno in parte finanziati attraverso queste operazioni e creeranno le premesse per il riordino e il rilancio del resto della zona industriale, che in gran parte (80%) rimarrà tale. Sono pure previste una densificazione dell'area della stazione e una migliore accessibilità e fruibilità delle aree golenali dei fiumi Ticino e Moesa.		
<b>Benefici</b>	Gestione del tema GGT; riqualifica e rilancio della zona industriale; densificazione dell'area della stazione; promozione di una riorganizzazione urbanistica in funzione della nuova centralità creata dalla fermata TILO.		
<b>Fattibilità</b>	La pianificazione è svolta dal Comune, affiancato dal Cantone nell'ambito di un progetto pilota (che è anche un progetto modello della Confederazione). L'iter pianificatorio dovrebbe concludersi nel 2012.		
<b>Costi</b>	<b>Costi almeno in parte finanziabili tramite la Nuova Politica Regionale (NPR)</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	Gli studi di pianificazione locale ancora in corso hanno stabilito che si dovrà mantenere il limite massimo di 25'000 mq di superficie di vendita totale (SV) quindi + 17'000 mq, in quanto 8'000 sono relativi allo spostamento delle SV che generano conflitto con le zone residenziali.		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

<b>Densificazione e riqualifica lungo assi stradali a Sementina e Cadenazzo</b>		<b>Diverse misure secondo il concetto insediamenti</b>		<b>I 5.1</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>		Regolamentazione delle destinazioni d'uso per facilitare l'affaccio sullo spazio stradale in conformità con l'Ordinanza federale sull'inquinamento fonico. Compattazione dell'edificazione e definizione degli allineamenti (differenziati a seconda delle caratteristiche del tratto stradale). Vincoli di sistemazione dello spazio privato tra la strada e l'edificio conformi alle destinazioni dell'edificio corrispondente.		
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>		<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
<b>Orizzonte di realizzazione</b>		2° quadriennio (2019 - 2022)		
<b>Opportunità</b>	<p>La misura di densificazione lungo Via Al Ticino a Sementina si giustifica per il fatto che lungo quest'asse circolerà la nuova linea bus Bellinzona – Monte Carasso – Sementina – Giubiasco e quindi vi sarà un sostanziale miglioramento del livello di servizio TP.</p> <p>A Cadenazzo per la presenza della Stazione, importante per le fermate TILO e IR e quale nodo dei trasporti pubblici verso il Gambarogno. Si tratta anche di migliorare e rendere più attrattivi i percorsi pedonali tra la Stazione e le zone insediative ubicate a sud della strada cantonale.</p>			
<b>Benefici</b>	<p>Priorizzazione delle zone edificabili esistenti; valorizzazione dello spazio all'interno degli insediamenti.</p> <p>Rafforzamento spaziale e funzionale e maggiore qualità dei fronti edificati affacciati sull'asse stradale. Migliore percorribilità del traffico lento e dei trasporti pubblici. Miglioramento della qualità urbanistica e di arredo urbano nel caso di interventi di sistemazione stradale (cfr. schede TIM 2.4 e TIM 2.5)</p>			
<b>Fattibilità</b>	Le due sistemazioni necessitano adattamenti o varianti di PR. Per l'asse di Cadenazzo va tenuto conto il concetto del collegamento A2/A13.			
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>			
<b>Dati quantitativi</b>	-			
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

<b>Spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo AlpTransit</b>		<b>Diverse misure secondo il concetto insediamenti</b>		<b>I 5.2</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>		Mantenere inedificate le aree attualmente occupate dai cantieri; assicurare la proprietà pubblica dei terreni attualmente occupati dal cantiere AlpTransit a Camorino. Gestire l'edificato esistente e le zone edificabili limitrofe in modo da potersi integrare in futuro in un nuovo progetto urbanistico d'insieme.		
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>		<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
<b>Orizzonte di realizzazione</b>		1° quadriennio (2015 - 2018)		
				
<b>Opportunità</b>	Resta aperta la possibilità in futuro, quando sarà realizzato il progetto completo di AlpTransit tra Camorino e Sementina, segmento del tronco Biasca – Camorino, di poter pianificare più opzioni di nello sviluppo di insediamenti e di impianti attorno al nodo di Camorino.			
<b>Benefici</b>	Riduzione della dispersione insediativa. Sono assicurate le premesse per una pianificazione in cui l'ente pubblico abbia un ruolo trainante.			
<b>Fattibilità</b>	Mantenimento delle zone agricole e gestione dell'edificato esistente.			
<b>Costi</b>	<b>Non finanziabile tramite PA</b>			
<b>Dati quantitativi</b>	-			
<b>Ente responsabile</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

Planimetrie e segnaletica percorsi pedonali	Planimetrie e segnaletica		ML 1.1
Breve descrizione della misura	Per tutta la regione di Bellinzona e i suoi dintorni viene elaborata una carta con i percorsi pedonali e i sentieri escursionistici. Nell'ambito di questo lavoro viene rivista la segnaletica attuale che viene completata sulla base di un concetto unitario (cartelli, informazioni).		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	1° quadriennio (2015 - 2018)		
			
Esempio: estratto di una carta con i percorsi pedonali (Zugo)			
<b>Opportunità</b>	<p>A Bellinzona, capitale cantonale, si trovano diverse istituzioni sparse sul territorio cittadino e nei suoi dintorni. Inoltre la regione di Bellinzona ha una certa valenza turistica e dispone di diverse attrazioni e aree pubbliche per il tempo libero con un interesse regionale.</p> <p>Diversi uffici dell'amministrazione cantonale, così come altri sedi di aree con traffico intenso di persone, non si trovano nelle immediate vicinanze di nodi del trasporto pubblico. Partendo da questo presupposto e considerando le difficoltà d'orientamento in una città, una segnaletica ben comprensibile e un'informazione efficace sono di fondamentale importanza. In questo modo può venir migliorato il potenziale degli impiegati e dei visitatori che si reca a piedi sul posto di lavoro e/o a trascorrere il tempo libero.</p>		
<b>Benefici</b>	<p>Questa misura soddisfa il criterio d'efficacia CE1: orientamento facilitato, itinerario ben seguibile grazie a una buona e semplice segnaletica, promozione di una rete di sentieri densa e continua, miglioramento dell'intermodalità.</p> <p>Inoltre questa misura facilita l'accessibilità di posti di lavoro e aree per lo svago, sia esistenti che in pianificazione.</p>		
<b>Fattibilità</b>	La fattibilità presuppone una realizzazione coordinata tra Comuni.		
<b>Costi</b>	<b>130'000 Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	-		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

Planimetrie e segnaletica percorsi ciclabili	Planimetrie e segnaletica	ML 1.2
<b>Breve descrizione della misura</b>	Per tutta la regione di Bellinzona e i suoi dintorni viene elaborata una carta con i percorsi ciclabili. Nell'ambito di questo lavoro viene rivista la segnaletica attuale che viene completata sulla base di un concetto unitario (cartelli, informazioni).	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	
 <p data-bbox="188 1055 823 1084">Esempio: estratto di una carta con i percorsi ciclabili (Zugo)</p>		
<b>Opportunità</b>	L'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto dipende principalmente dalla presenza di una rete di percorsi attrattivi, sicuri, continui e diretti. A questo contribuisce anche una segnaletica efficace. Oltre agli itinerari nazionali e regionali, vengono segnalati anche percorsi locali, sia per la mobilità quotidiana che per il tempo libero. Inoltre per il promovimento della mobilità ciclabile viene elaborata una cartina con tutti gli itinerari in modo da migliorare in modo concreto la comunicazione.	
<b>Benefici</b>	<p>Grazie ad una segnaletica efficace è possibile ottenere una rete attrattiva ed è possibile offrire degli itinerari sicuri.</p> <p>Questa misura soddisfa il criterio d'efficacia CE1: orientamento facilitato, itinerario ben seguibile grazie e una buona e semplice segnaletica, promozione di una rete di sentieri densa e continua, miglioramento dell'intermodalità.</p>	
<b>Fattibilità</b>	La fattibilità è data.	
<b>Costi</b>	200'000 Fr.	
<b>Dati quantitativi</b>	-	
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione <input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

<b>Percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo – Cadenazzo</b>	<b>Completamento collegamenti ciclopedonali</b>	<b>ML 2.1</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p>Ai piedi della montagna - tra Bellinzona e Cadenazzo - si snoda un itinerario regionale per la mobilità quotidiana, e lungo il Ticino il percorso nazionale per il tempo libero. Tra questi due itinerari, lungo i binari ferroviari, si realizza un nuovo percorso, continuo e attrattivo per gli spostamenti quotidiani. Per fare ciò è necessario un risanamento del tratto Arbedo-Pedemonte, compreso il miglioramento dell'attraversamento di Via San Gottardo all'altezza di Via Vallone (ML 2.1.1), la passerella Via Zorzi/Via Bellinzona (ML 2.1.2), il percorso ciclabile sul Comune di Giubiasco (ML 2.1.3), un miglioramento del tratto Camorino – Cadenazzo (ML 2.1.4), e il collegamento con la stazione di Cadenazzo (ML 2.1.6). A Sant'Antonino (ML 2.1.5) e Cadenazzo (ML 2.1.7) le condizioni per la mobilità lenta vengono migliorate in modo puntuale.</p>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	
<b>Opportunità</b>	<p>Grazie al completamento della rete e il risanamento di alcuni tratti dei collegamenti attuali, si assicura lungo i binari ferroviari tra Arbedo e Cadenazzo un itinerario attrattivo, ideale per la mobilità quotidiana. Questo permette anche di collegare le aree limitrofe con i nodi intermodali.</p> <p>Il sottopasso di Sant'Antonino deve venire risanato poiché ritenuto problematico dal profilo della sicurezza (cfr. misure TIM 3.2, ML 2.1.5). Sulla carreggiata di Via Camoghé, verso il Monte Ceneri, viene marcata una corsia ciclabile (ML 2.1.7).</p>	
<b>Benefici</b>	<p>Con questo nuovo tracciato si soddisfano i seguenti criteri d'efficacia/obiettivi: 1) il collegamento dei nodi intermodali migliora in modo rilevante; 2) l'itinerario si snoda lungo aree densamente popolate e con molti posti di lavoro; 3) il percorso allaccia il GGT di S. Antonino; 5) è un tratto prevalentemente pianeggiante e non dominato da traffico motorizzato; 6) si tratta di un'alternativa valida all'asse stradale principale molto trafficato.</p> <p>Grazie al sottopasso di S. Antonino si garantisce un miglioramento dell'allacciamento del nodo di S. Antonino (CE1). Con la corsia ciclabile sulla Via Camoghé si apporta un tassello per il completamento della rete ciclabile locale.</p>	
<b>Fattibilità</b>	<p>La fattibilità è data, tuttavia la pianificazione della passerella Via Zorzi deve essere coordinata con le FFS, le quali in quest'area pianificano un ulteriore binario.</p> <p>La fattibilità del sottopasso di S. Antonino deve essere verificata nell'ambito di una pianificazione futura A2 / A13 e coordinata con il tracciato bus.</p>	
<b>Costi</b>	<b>4.3 mio Fr. (escluso misura 2.1.5)</b>	
<b>Dati quantitativi</b>	-	
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione <input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

Mobilità ciclopedonale "Bellinzona"	Completamento collegamenti ciclopedonali		ML 2.2
<b>Breve descrizione della misura</b>	Il centro cittadino di Bellinzona è perlopiù un'area pedonale e assieme all'area attorno alla stazione rappresenta una zona importante per la mobilità lenta. Al fine di migliorarne l'accessibilità, sulla Via E. Motta / Via Mirasole viene creato un percorso ciclabile (ML 2.2.1). Lungo Via Guisan tra Piazza Mesolcina e Piazza Simen viene realizzato un nuovo percorso ciclo-pedonale, inoltre viene migliorato l'attraversamento tra Via Vela e Piazza Simen (ML 2.2.2). In zona Via Lavizzari viene realizzato un nuovo collegamento pedonale (ML 2.2.3). L'accesso ai castelli è migliorato (ML 2.2.4).		
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)		
<b>Opportunità</b>	L'allacciamento da e per il centro cittadino di Bellinzona/ centro storico e da/verso la stazione FFS viene migliorato. Inoltre migliora l'allacciamento dell'area di sviluppo in cui si trova anche lo stadio.		
<b>Benefici</b>	<p>In quest'area c'è un elevato potenziale per il traffico lento. In modo particolare le aree lavorative (p. es. amministrazione cantonale), le aree attrezzate per il tempo libero, così come il potenziale dato dalla passerella verso Monte Carasso. Questo potenziale può venire sfruttato solamente se i collegamenti tra il centro città e la stazione, in parte con forte carico veicolare, vengono migliorati (eliminazione/diminuzione dei rischi e degli ostacoli nella rete).</p> <p>Questa misura soddisfa il criterio d'efficacia CE1: miglioramento dell'intermodalità della Stazione di Bellinzona, promozione di una rete di collegamenti densa e continua verso il centro storico e i Castelli. Inoltre si riducono i punti pericolosi dovuti in particolare all'elevato carico di traffico su Via Guisan, rispettivamente su Via Motta.</p>		
<b>Fattibilità</b>	La fattibilità è data. In zona Via E. Motta il percorso ciclabile deve venir coordinato con le corsie preferenziali dei bus (misure TIM 2/ TIM 4.2).		
<b>Costi</b>	1.5 mio Fr.		
<b>Dati quantitativi</b>	-		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

Mobilità ciclopeditonale "Castione – Gorduno, Bellinzona"	Completamento collegamenti ciclopeditonali		ML 2.3
Breve descrizione della misura	<p>Nel dicembre del 2010 la fermata per il traffico ferroviario regionale di Arbedo-Castione è stata messa in esercizio. Per migliorare l'accessibilità a questo nodo intermodale viene proposta una nuova passerella ciclo-pedonale da Castione a Gorduno (ML 2.3.1); inoltre è previsto un nuovo percorso ciclopeditonale lungo via Industrie (tratto tra la passerella e la stazione).</p> <p>Al fine di migliorare la situazione viaria in zona Via E. Motta, il regime di traffico deve venir modificato (misura TIM 3.2) In seguito a questa misura i parcheggi laterali lungo Via Salvioni vengono rimossi, per consentire il traffico ciclabile in ambo le direzioni.</p>		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C		
Orizzonte di realizzazione	1° quadriennio (2015 - 2018)		
Opportunità	Grazie alla passerella tra Castione e Gorduno aumenta il potenziale dell'utenza della fermata TILO di Arbedo-Castione.		
Benefici	<p>Con la nuova passerella sopra al Ticino anche Gorduno e Gnosca si trovano nel bacino d'influenza della fermata TILO. Grazie a questa misura viene quindi aumentato il potenziale dell'utenza (CE1: miglioramento intermodalità).</p> <p>La misura ML 2.3.2 soddisfa il criterio d'efficacia CE1: miglioramento dell'intermodalità della Stazione di Bellinzona, promozione di una rete di collegamenti densa e continua verso il centro storico.</p>		
Fattibilità	La fattibilità della passerella dev'essere verificata in modo approfondito (considerando per es. gli aspetti ambientali).		
Costi	3.5 mio Fr.		
Dati quantitativi	-		
Ente responsabile	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

Mobilità ciclopedonale "Castione – Lumino, Bellinzona"	Completamento collegamenti ciclopedonali		ML 2.4
Breve descrizione della misura	<p>Per migliorare l'accessibilità al nodo intermodale Arbedo-Castione viene realizzato un collegamento verso Lumino sul vecchio tracciato della ferrovia turistica retica (ML 2.4.1).</p> <p>Grazie alla nuova passerella sul prolungamento di Via Raggi, rispettivamente grazie al nuovo ponte su Via al Ticino, i collegamenti tra Bellinzona-Monte Carasso, rispettivamente Giubiasco-Sementina migliorano sensibilmente. Con la nuova passerella "Ex Torretta" e il collegamento verso nord viene completata la rete tra Bellinzona e Carasso (ML 2.4.2).</p>		
Priorità (definita dall'agglomerato)	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
Orizzonte di realizzazione	2° quadriennio (2019 - 2022)		
Opportunità	Con il miglioramento del collegamento da Castione a Lumino aumenta il potenziale dell'utenza della fermata TILO di Arbedo-Castione. Le condizioni per la mobilità lenta a Carasso migliorano sensibilmente sia da e per Bellinzona.		
Benefici	<p>Il collegamento da Lumino migliora la raggiungibilità e l'accessibilità da/per Castione, promuovendo una rete di collegamenti densa e continua (CE1). Inoltre migliora l'intermodalità con la fermata die Arbedo-Castione.</p> <p>Grazie alla misura ML 2.4.2 con la passerella "Ex Torretta" l'effetto cesura causato dal fiume Ticino è affievolito. Tramite la definizione della nuova rete è possibile ottenere il massimo rendimento dal potenziale in più creato. Questa misura soddisfa il criterio d'efficacia CE1: miglioramento dell'intermodalità, promozione di una rete di collegamenti densa e continua, miglioramento dell'accessibilità/raggiungibilità, riduzione di punti pericolosi.</p>		
Fattibilità	<p>Il collegamento verso Lumino è possibile solamente se la linea ferroviaria viene interrotta in modo definitivo.</p> <p>La fattibilità del completamento della rete con la passerella "Ex Torretta" deve essere coordinata e realizzata con il semisvincolo di Bellinzona e con il progetto MEP (Magazzini comunali, ecocentro, pompieri).</p>		
Costi	3.1 mio Fr. (incluso lo smantellamento binari previsto dalla misura ML 2.4.1)		
Dati quantitativi	-		
Ente responsabile	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

<b>Mobilità ciclopedonale</b> <b>“Monte Carasso / Sementina</b> <b>e Camorino / Giubiasco”</b>	<b>Completamento</b> <b>collegamenti ciclopedonali</b>		<b>ML 2.5</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	Tra Camorino e Giubiasco le condizioni per la mobilità lenta vengono migliorate (ML 2.5.1 e ML 2.5.2). I percorsi pedonali (marciapiede stretto) a Monte Carasso e Sementina vengono migliorati (ML 2.5.3).		
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2° quadriennio (2019 - 2022)		
<b>Opportunità</b>	<p>Via M. Ceneri a Camorino / Giubiasco è una strada con un elevato carico veicolare. Considerato che nell'ambito della velocizzazione dei bus, l'inserimento di un percorso ciclabile su questa tratta risulta impossibile, viene realizzata un nuovo itinerario lungo la Morobbia (ML 2.5.1). Con la misura ML 2.5.2 si collega Camorino con il percorso lungo i binari (misura ML 2.1).</p> <p>A Monte Carasso e nei suoi dintorni le condizioni per la mobilità lenta migliorano sensibilmente, sia all'interno degli abitati stessi, sia da e per Bellinzona.</p>		
<b>Benefici</b>	<p>Con la misura ML 2.5.1 si riduce la pericolosità del tragitto (CE1).</p> <p>Sull'asse di attraversamento degli abitati di Monte Carasso e Sementina migliorano le condizioni per la mobilità pedonale.</p>		
<b>Fattibilità</b>	<p>La fattibilità dell'itinerario lungo la Morobbia deve venir approfondita (diga).</p>		
<b>Costi</b>	<b>2.2 mio Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	-		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

<b>Bike &amp; Ride (B&amp;R)</b>	<b>Miglioramento strutture</b>	<b>ML 3.1</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	Presso le fermate principali del TP (su gomma) viene realizzata un'offerta di Bike & Ride (B&R). Inoltre viene potenziata l'offerta di posteggi per cicli presso gli attrattori. Sono da considerare 15 unità con 20 posteggi per biciclette. Posteggi per il B&R nelle stazioni ferroviarie si trovano nelle misure del TP.	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2° quadriennio (2019 - 2022)	
		
<b>Opportunità</b>	Le fermate bus offrono in parte un potenziale di clientela molto elevato. Il bus è il mezzo principale in termini di trasporto pubblico. In queste fermate si mettono a disposizione dei parcheggi B&R. Una buona offerta di posteggi per cicli presso gli attrattori aumenta sia l'utilizzo del traffico lento che del trasporto pubblico	
<b>Benefici</b>	Un'offerta attrattiva di posteggi per bici presso le fermate bus migliora l'intermodalità dei nodi (CE1).	
<b>Fattibilità</b>	La realizzazione di un'offerta di B&R è responsabilità dei Comuni. Questa misura va coordinata con il concetto TP.	
<b>Costi</b>	1.3 mio Fr.	
<b>Dati quantitativi</b>	-	
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione <input type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

<b>Bikesharing</b>	<b>Miglioramento strutture</b>	<b>ML 3.2</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p>L'offerta Bikesharing è attualmente in pianificazione e dovrebbe essere presto attuata (2011/2012).</p> <p>La prima fase prevede delle postazioni a Bellinzona, Giubiasco, Cadenazzo e Sant'Antonino. In una seconda fase verrà ampliata l'offerta con ulteriori postazioni.</p> <p>Ampliamento dell'offerta previsto: Monte Carasso, Sementina, Arbedo-Castione e Parco del Piano di Magadino</p>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	
		
<p><i>Un esempio di una stazione di bikesharing, presso l'Università di Losanna (fonte: PRO VELO Svizzera)</i></p>		
<b>Opportunità</b>	Grazie all'ampliamento previsto nella seconda fase del progetto bikesharing, si promuove la mobilità lenta, in modo particolare quella ciclabile, presso molteplici luoghi strategici (fermate dei trasporti pubblici, destinazioni con forte traffico di persone).	
<b>Benefici</b>	<p>Grazie ad un'offerta di bikesharing si migliora l'intermodalità (CE1).</p> <p>Il bikesharing contribuisce inoltre a migliorare la domanda di mobilità e può incitare più persone ad utilizzare la bicicletta come mezzo di locomozione per gli spostamenti utilitari e per lo svago</p>	
<b>Fattibilità</b>	La fattibilità è data. Un ampliamento dell'offerta dipende anche dall'esito della prima fase in attuazione.	
<b>Costi</b>	<b>260'000 Fr.</b>	
<b>Dati quantitativi</b>	-	
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione <input type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

Nuovo concetto TP	Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici		TP 1
<b>Breve descrizione della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• allacciamento della rete TP su gomma ad AlpTransit e al sistema regionale TILO (Giubiasco, Bellinzona, Castione-Arbedo);</li> <li>• riorganizzazione e potenziamento delle linee di trasporto pubblico urbano. Frequenze ogni 15 min. sull'asse centrale dell'agglomerato Camorino-Giubiasco-Castione, 30 minuti nelle zone periurbane;</li> <li>• istituzione nuove linee per permettere collegamenti tra sponda destra e sinistra e per consentire l'allacciamento al servizio ferroviario a Giubiasco e Bellinzona;</li> <li>• velocizzazione del trasporto pubblico, creazione di corsie preferenziali per migliorare l'affidabilità del servizio e il rispetto degli orari;</li> <li>• adattamento infrastrutturale delle fermate in funzione del nuovo concetto e dell'implementazione delle corsie preferenziali;</li> <li>• implementazione di un servizio notturno coordinata con l'offerta ferroviaria regionale (TILO Pigiam).</li> </ul>		
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
<b>Orizzonte di realizzazione</b> <small>*Nota: secondo la terminologia dell'ARE, per "progetto preliminare" s'intende "progetto di massima."</small>	<b>Lavori fino al progetto preliminare*:</b>	2013	
	<b>Inoltro progetto preliminare alla Confederazione:</b>	2014	
	<b>Inizio dei lavori previsto:</b>	2015	
	<b>Entrata in servizio prevista:</b>	2016	
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• rendere fruibili i miglioramenti dei tempi di viaggio verso il Sottoceneri (galleria di base del Monte Ceneri);</li> <li>• rafforzare la funzione di apporto al servizio ferroviario;</li> <li>• adeguare le frequenze in funzione del carattere urbano;</li> <li>• offrire le premesse per l'attuazione delle misure riguardo gli insediamenti.</li> </ul>		

Nuovo concetto TP	Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici		TP 1
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• miglioramento della catena dei trasporti;</li> <li>• miglioramento dei collegamenti fra sponda destra e sinistra grazie all'istituzione di una nuova linea tra Giubiasco-Sementina-Monte Carasso-Bellinzona.</li> <li>• miglioramento della capacità e della qualità del trasporto pubblico per i collegamenti verso i poli di sviluppo;</li> <li>• notevole diminuzione dei tempi di viaggio verso il Sottoceneri e verso il nord delle Alpi;</li> <li>• valorizzazione del sistema ferroviario regionale;</li> <li>• aumento dell'efficacia del sistema ferroviario regionale;</li> <li>• aumento dell'utenza del TP.</li> </ul>		
<b>Fattibilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la misura prevede in gran parte l'utilizzo delle infrastrutture esistenti;</li> <li>• la riorganizzazione del trasporto pubblico deve essere coordinata con gli interventi infrastrutturali di velocizzazione del trasporto pubblico e l'adattamento dello standard delle fermate;</li> <li>• la misura è coordinata con l'implementazione di un sistema di gestione e di informazione del trasporto pubblico (miglioramento dell'affidabilità degli orari e delle coincidenze).</li> </ul>		
<b>Costi</b>	<p><b>Costi gestionali:</b> Maggior costi annui rispetto alla situazione attuale: <b>2'350'000 Fr.</b></p> <p><b>Costi infrastrutturali:</b> Corsie preferenziali: 2'840'000 Fr. Interventi prioritari sulle fermate: 800'000 Fr. <b>Totale infrastruttura 3'640'000 Fr.</b></p>		
<b>Dati quantitativi</b>	<p>Aumento del 30% circa delle prestazioni delle attuali linee urbane</p> <p>Aumento delle prestazioni complessive di circa 450'000 km annui</p>		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

<b>Miglioramento dell'informazione e dello standard delle fermate</b>	<b>Miglioramento della qualità e della visibilità del servizio</b>	<b>TP 2.1</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• miglioramento dell'informazione in tutte le fermate (creazione di paline informative comprendenti indicazione delle linee che transitano, cartina delle linee, informazione sugli orari, cartina orientativa, altre informazioni);</li> <li>• miglioramento dell'immagine del trasporto urbano (caratterizzare e differenziare i veicoli dal servizio regionale);</li> <li>• applicazione di uno standard di sicurezza e di accessibilità per le fermate urbane di trasporto pubblico su gomma (ca. 70 fermate).</li> </ul>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	<b>Lavori fino al progetto preliminare*:</b>	2019
	<b>Inoltro progetto preliminare alla Confederazione:</b>	2020
	<b>Inizio dei lavori previsto:</b>	2021
	<b>Entrata in servizio prevista:</b>	2022
*Nota: secondo la terminologia dell'ARE, per "progetto preliminare" s'intende "progetto di massima."		

## Sistemazione fermate bus – miglioramento dell'accessibilità

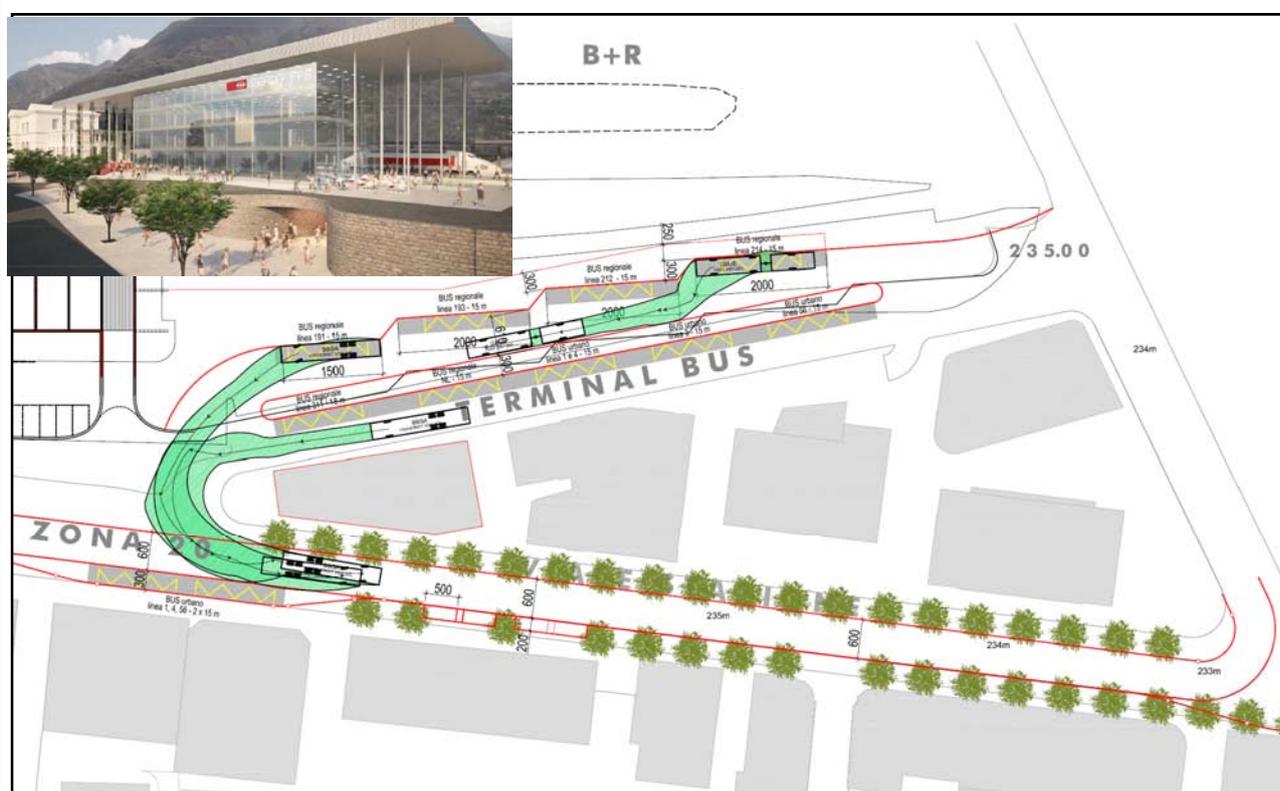
- 1 demarcazione superficie di fermata
- 2 bordo del marciapiede rialzato per facilitare l'accesso al bus
- 3 indicazione differenza di livello del marciapiede
- 4 demarcazione per l'accesso handicappati



<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• maggior sicurezza e confort per i pedoni;</li> <li>• migliore percezione del trasporto pubblico;</li> <li>• migliore attrattiva del trasporto pubblico.</li> </ul>		
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sviluppo dell'accessibilità e della sicurezza del TP;</li> <li>• miglioramento dell'informazione;</li> <li>• miglioramento dell'immagine del TP.</li> </ul>		
<b>Fattibilità</b>	È necessario intraprendere uno studio specifico per catalogare, definire, monitorare e prioritizzare gli interventi.		
<b>Costi</b>	<b>1.8 mio Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	Gli interventi riguardano circa 70 fermate (di cui 20 circa già considerate in priorità A e integrate nella misura TP 1)		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

Implementazione di un sistema di gestione e d'informazione del TP	Miglioramento della qualità e della visibilità del servizio	TP 2.2
<b>Breve descrizione della misura</b>	Implementazione di un sistema di gestione dell'esercizio e di informazione in tempo reale coordinato con tutte le imprese di trasporto comprendente: <ul style="list-style-type: none"> <li>• centrale operativa;</li> <li>• pannelli d'informazione in tempo reale ai principali nodi d'interscambio;</li> <li>• gestione della comunicazione centrale/veicoli.</li> </ul>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>  <small>*Nota: secondo la terminologia dell'ARE, per "progetto preliminare" s'intende "progetto di massima."</small>	<b>Lavori fino al progetto preliminare*:</b>  <b>Inoltro progetto preliminare alla Confederazione:</b>  <b>Inizio dei lavori previsto:</b>  <b>Entrata in servizio prevista:</b>	2019  2020  2021  2022
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gestione dell'esercizio e degli interscambi tra i differenti vettori di trasporto pubblico;</li> <li>• monitoraggio del servizio.</li> </ul>	
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• miglioramento dell'informazione alla clientela;</li> <li>• rispetto degli orari e delle coincidenze;</li> <li>• ottimizzazione della gestione del servizio regolare e in caso di perturbazioni;</li> <li>• gestione delle priorità ai nodi semaforici.</li> </ul>	
<b>Fattibilità</b>	La misura può essere coordinata con la misura TIM 1 e più precisamente con l'implementazione di una nuova centrale di regolazione del traffico privato.	
<b>Costi</b>	I costi infrastrutturali sono stimati a <b>1.5 mio Fr.</b> I costi di gestione dipendono dalle modalità di collaborazione tra le varie imprese di trasporto (circa 400'000 Fr. annui).	
<b>Dati quantitativi</b>	-	
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione <input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

<b>Area d'interscambio, stazione FFS Bellinzona</b>	<b>Interventi infrastrutturali</b>	<b>TP 3.1</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• intervento coordinato con il rinnovo della Stazione FFS di Bellinzona;</li> <li>• riqualifica degli spazi urbani circostanti;</li> <li>• nuovi spazi per gli attestamenti e gli stalli delle linee urbane e regionali;</li> <li>• estensione offerta B&amp;R (Bike &amp; Ride), compresa una Velostation (area di parcheggio per biciclette chiusa e sorvegliata);</li> <li>• miglioramento dell'accessibilità e dell'informazione.</li> </ul>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>  *Nota: secondo la terminologia dell'ARE, per "progetto preliminare" s'intende "progetto di massima."	<b>Lavori fino al progetto preliminare*:</b>  <b>Inoltro progetto preliminare alla Confederazione:</b>  <b>Inizio dei lavori previsto:</b>  <b>Entrata in servizio prevista:</b>	2013  2016  2018  2019



<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• predisporre l'importante nodo di interscambio allo sviluppo dell'utenza generato dal progetto AlpTransit e dallo sviluppo del traffico regionale;</li> <li>• favorire e rendere più funzionale il ruolo di apporto del servizio pubblico su gomma al servizio ferroviario.</li> </ul>	
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• miglioramento dell'accessibilità al servizio ferroviario;</li> <li>• miglioramento dell'interscambio bus-treno e tra le linee bus urbane e regionali;</li> <li>• miglioramento della conduzione dei bus, e dell'esercizio;</li> <li>• incremento dell'attrattiva del trasporto pubblico;</li> <li>• l'interscambio modale è reso attrattivo, in particolare grazie alla realizzazione di una Velostation (area di parcheggio per biciclette in luogo chiuso e sorvegliato) e di diverse postazioni di B&amp;R (Bike &amp; Ride);</li> <li>• incremento della sicurezza e della convivenza fra i vari vettori di trasporto;</li> <li>• valorizzazione degli spazi pubblici.</li> </ul>	

Area di interscambio, stazione FFS Bellinzona		Interventi infrastrutturali	TP 3.1
<b>Fattibilità</b>	La misura è coordinata con l'intervento di rinnovo di tutta la stazione ferroviaria.		
<b>Costi</b>	Il costo complessivo è pari a 32.2 mio Fr., di cui 12.2 mio Fr. necessari per la realizzazione del P&R, a carico di terzi). <b>Il costo per il PAB è dunque di 20 mio Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	Attualmente vi sono circa 5'000 trasbordi giornalieri. In futuro (AlpTransit) è previsto un raddoppio dell'utenza.		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

Nuova fermata ferroviaria, Bellinzona Piazza Indipendenza		Interventi infrastrutturali	TP 3.2
<b>Breve descrizione della misura</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• nuova fermata ferroviaria per il traffico regionale (TILO);</li> <li>• creazione degli accessi necessari alla Piazza e al nodo d'interscambio bus.</li> <li>• Infrastrutture di parcheggio per cicli (Bike &amp; Ride)</li> </ul>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>		<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>		2° quadriennio	
<p><b>Potenziale</b></p> <p><b>Popolazione residente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 - 14</li> <li>15 - 36</li> <li>37 - 72</li> <li>73 - 132</li> <li>133 - 228</li> <li>229 - 652</li> </ul> <p><b>Impiegati</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 - 24</li> <li>25 - 74</li> <li>75 - 168</li> <li>169 - 340</li> <li>341 - 638</li> <li>639 - 1397</li> </ul> <p><b>Qualità dell'allacciamento Scenario Auspicato</b></p>			
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nuovo punto di accesso dal servizio ferroviario regionale al centro storico, alle zone con funzioni amministrative e ai complessi scolastici;</li> <li>• rafforzamento della funzione di interscambio, diminuzione generale dei tempi di viaggio.</li> </ul>		
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• miglioramento della capillarità del servizio ferroviario regionale;</li> <li>• rafforzamento dell'interscambio modale;</li> <li>• valorizzazione degli spazi pubblici;</li> <li>• miglioramento dell'accessibilità del comparto e del centro storico;</li> <li>• diminuzione dei tempi di viaggio.</li> </ul>		
<b>Fattibilità</b>	<p>Conflitto con le capacità disponibili e i vincoli di esercizio rispetto all'assetto infrastrutturale ferroviario attuale</p> <p>Coordinazione necessaria tra le parti: FFS – Cantone – Comuni.</p>		
<b>Costi</b>	<b>9.5 mio Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	Bacino d'influenza attuale (raggio 1'000 m): 7'200 abitanti, 7'300 addetti		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

Spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)		Interventi infrastrutturali		TP 3.3
<b>Breve descrizione della misura</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• spostamento della fermata attuale;</li> <li>• mantenimento della connessione con l'asse stradale esistente verso il centro del paese;</li> <li>• accesso pedonale e ciclabile verso il paese e verso il comparto GGT;</li> <li>• infrastrutture annesse (parcheggi per cicli, ecc.).</li> </ul>		
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>		<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
<b>Orizzonte di realizzazione</b>		<b>Lavori fino al progetto preliminare*</b>		2012
		<b>Inoltro progetto preliminare Conf.</b>		2014
*Nota: secondo la terminologia dell'ARE, per "progetto preliminare" s'intende "progetto di massima."		<b>Inizio dei lavori previsto</b>		2016
		<b>Entrata in servizio prevista</b>		2017
<b>Opportunità</b>	Predisporre la possibilità di fermata per il servizio ferroviario regionale per i collegamenti verso il Sottoceneri via la galleria di base del Monte Ceneri di AlpTransit.			
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• miglioramento dell'accessibilità alla stazione per la mobilità lenta;</li> <li>• riduzione drastica dei tempi di percorrenza verso Lugano ed in generale il Sottoceneri per i treni regionali Locarno-Lugano (via bretella e tunnel di base del Monte Ceneri). Passaggio dagli attuali 37 minuti ai 10 minuti circa per il tratto Sant'Antonino-Lugano;</li> <li>• sicurezza del mantenimento del servizio ferroviario regionale verso Locarno;</li> <li>• infrastrutture annesse (B&amp;R, ecc.).</li> </ul>			
<b>Fattibilità</b>	Coordinazione necessaria con il piano d'indirizzo comunale del comparto industriale / commerciale di Sant'Antonino e Cadenazzo in fase di elaborazione.			
<b>Costi</b>	8.3 mio Fr.			
<b>Dati quantitativi</b>	-			
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

**Regolazione del traffico nell'agglomerato**

**Gestione del traffico**

**TIM 1**

**Breve descrizione della misura**

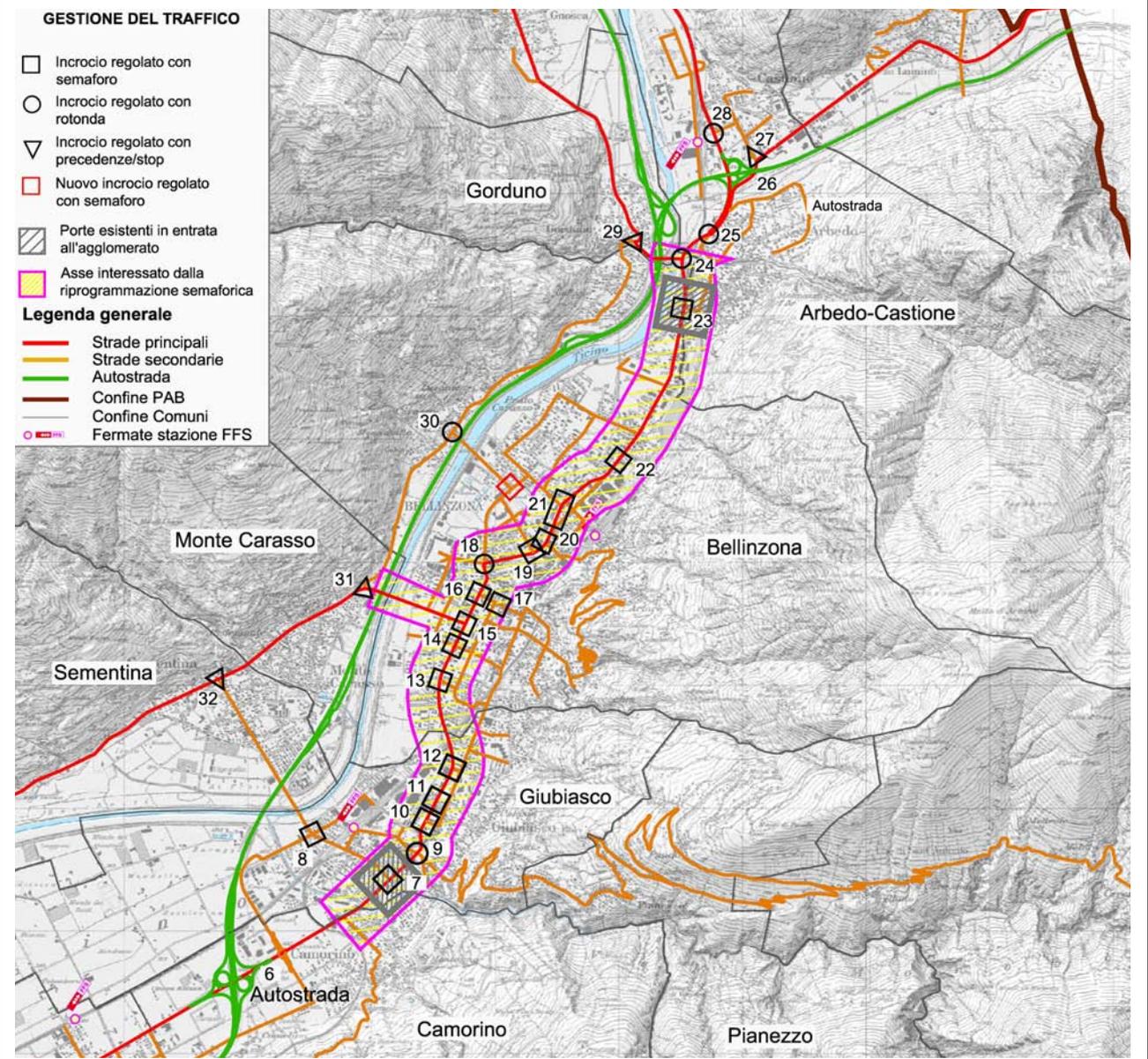
- La misura prevede:
- la riprogrammazione unitaria degli incroci sull'asse principale in modo da garantire una maggiore fluidità del traffico individuale motorizzato a beneficio anche del trasporto pubblico;
  - il collegamento degli impianti semaforici nuovi ed esistenti ad una nuova centrale di comando del traffico;
  - la riprogrammazione dell'incrocio tra Via Tatti e Via Zorzi (Comune di Bellinzona) per favorire il traffico in uscita dal nuovo semisvincolo di Bellinzona.
  - Nuovo semaforo all'incrocio di Via Lepori / Via Mirasole (Comune di Bellinzona)

**Priorità (definita dall'agglomerato)**

A                       B                       C

**Orizzonte di realizzazione**

1° quadriennio (2015 - 2018)



Regolazione del traffico nell'agglomerato	Gestione del traffico		TIM 1
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• promozione della mobilità sostenibile (trasporto pubblico e mobilità lenta);</li> <li>• dosaggio del traffico in ingresso al comparto del Bellinzonese;</li> <li>• diminuzione delle colonne e dell'inquinamento nell'area urbana;</li> <li>• incentivo dell'utilizzo del trasporto pubblico apportando migliorie alla viabilità;</li> <li>• monitoraggio e adeguamento dei programmi semaforici alle situazioni contingenti, maggior flessibilità;</li> <li>• agevolazione del traffico in uscita dal nuovo semisvincolo autostradale di Bellinzona.</li> </ul>		
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• miglioramento del sistema di trasporto pubblico;</li> <li>• miglioramento della capacità e qualità del trasporto pubblico per i collegamenti verso i poli di sviluppo;</li> <li>• miglioramento della rete stradale;</li> <li>• miglioramento della fluidità del traffico;</li> <li>• riduzione del carico veicolare in zone densamente abitate;</li> <li>• ottimizzazione del sistema di gestione del traffico.</li> </ul>		
<b>Fattibilità</b>	<p>La misura prevede la fornitura di una nuova centrale di comando del traffico e collegamento degli impianti semaforici ad essa.</p> <p>La misura è coordinata con gli interventi infrastrutturali di velocizzazione del trasporto pubblico.</p> <p>La riprogrammazione dell'incrocio Via Tatti - Via Zorzi è coordinata con la riqualifica infrastrutturale di Via Tatti.</p>		
<b>Costi</b>	<b>3 mio Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	Il traffico (TGM) sull'asse principale è pari a circa 25'000 v/giorno.		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

Rete stradale comparto Sant'Antonino – Cadenazzo		Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico	TIM 2.1
<b>Breve descrizione della misura</b>		La misura prevede: <ul style="list-style-type: none"> <li>• una riqualifica urbanistica del comparto secondo le indicazioni fornite dallo studio in corso;</li> <li>• interventi di miglioria della viabilità interna del comparto, sostenuti da un potenziamento del servizio di trasporto pubblico diretto al polo di sviluppo;</li> <li>• la realizzazione di un Viale attrezzato all'interno del comparto (con lo scopo di migliorare sicurezza e viabilità alla mobilità lenta).</li> </ul>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>		<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>		1° quadriennio (2015 - 2018)	
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• potenziamento del trasporto pubblico – linea 3 Sant'Antonino Bellinzona;</li> <li>• miglioramento della circolazione veicolare nei pressi del comparto industriale/commerciale nei comuni di S. Antonino e Cadenazzo;</li> <li>• notevoli miglioramenti sul traffico lungo la cantonale tra Cadenazzo e S. Antonino si riscontreranno con la realizzazione del collegamento stradale veloce A2-A13.</li> </ul>		
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• migliorie alla rete stradale (strada cantonale-comparto interno);</li> <li>• miglioramento della capacità e qualità del trasporto pubblico per i collegamenti verso i poli di sviluppo;</li> <li>• riduzione di colonne e di inquinamento nei centri abitati;</li> <li>• promozione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili;</li> <li>• miglioramento dell'accesso alle fermate del trasporto pubblico per il traffico lento.</li> </ul>		
<b>Fattibilità</b>	La misura prevede la riqualifica della viabilità interna del comparto apportando migliorie alla rete stradale e per l'accessibilità al trasporto pubblico. La misura è coordinata con lo studio esterno specifico del comparto e con le misure di potenziamento del trasporto pubblico della linea 3 Sant'Antonino - Bellinzona.		
<b>Costi</b>	<b>5.9 mio Fr.</b> (costo sedime 1.8 mio Fr., impianto semaforico nuovo + ampliamento rotonda + infrastruttura per percorsi pedonali 4.1 mio Fr.).		
<b>Dati quantitativi</b>	Il volume di traffico (TGM) sull'asse principale dove è prevista la riqualifica del comparto è pari a circa 24'700 v/giorno.		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione <input type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni		

Breve descrizione della misura

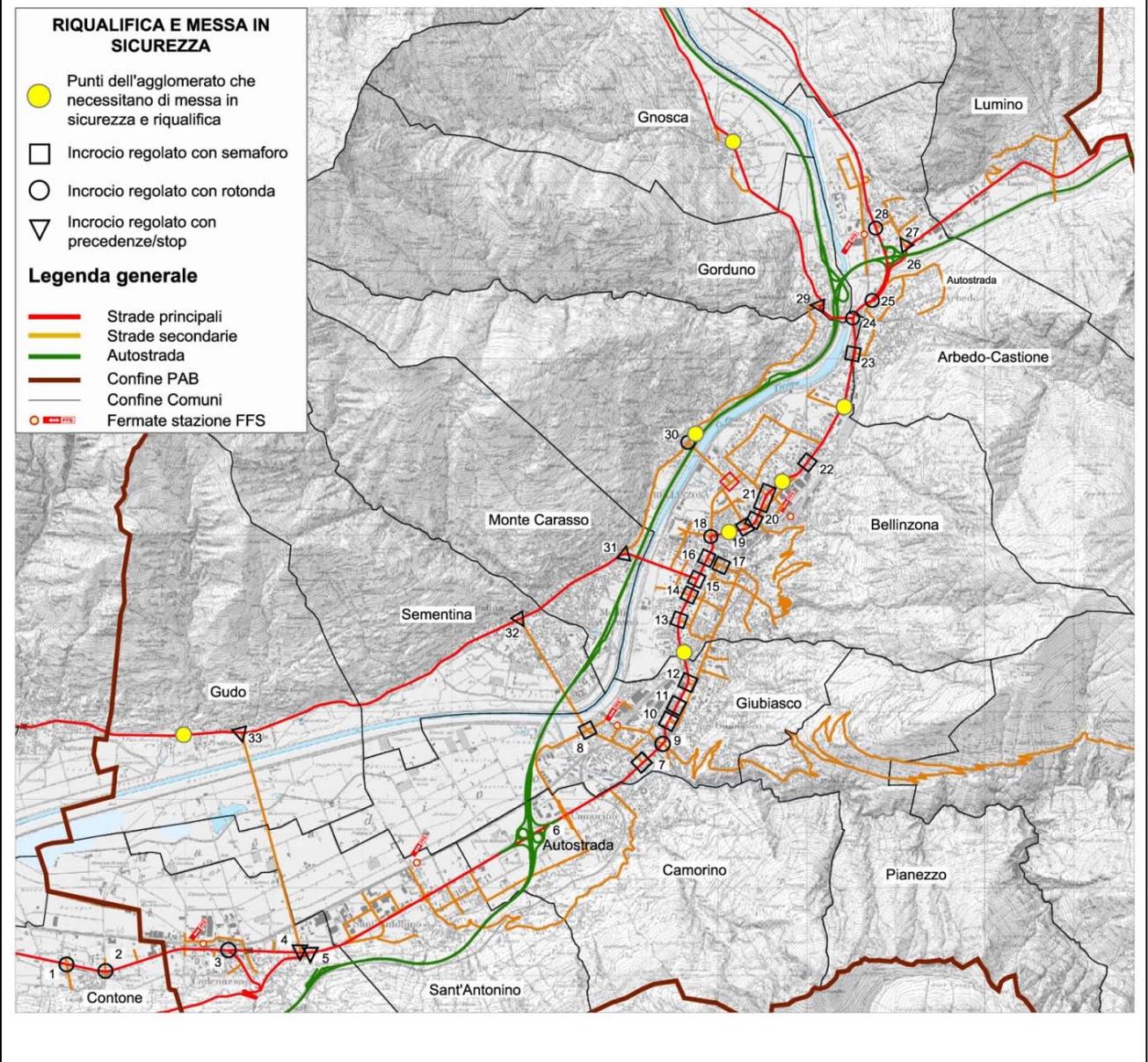
In considerazione del traffico che caratterizza le strade cantonali è necessario mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali maggiormente critici.  
La misura prevede la realizzazione di nuove protezioni per i passaggi pedonali non protetti, tramite isole fisiche o impianti semaforici.

Priorità (definita dall'agglomerato)

A  B  C

Orizzonte di realizzazione

1° quadriennio (2015 - 2018)



Riqualifica e messa in sicurezza		Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico	TIM 2.2
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• messa in sicurezza dei passaggi pedonali non protetti con isola nei Comuni di: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gudo, lungo la cantonale per Locarno;</li> <li>• Bellinzona, lungo Via Galbisio;</li> <li>• Gnosca lungo Via Cantonale;</li> <li>• Bellinzona lungo Via San Gottardo e Via Zorzi;</li> </ul> </li> <li>• messa in sicurezza di un incrocio tramite impianto semaforico, lungo Viale Portone in prossimità dell'attraversamento pedonale.</li> </ul>		
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• maggior sicurezza per i pedoni;</li> <li>• maggior sicurezza negli incroci soggetti a maggior traffico.</li> </ul>		
<b>Fattibilità</b>	La misura è coordinata con gli interventi infrastrutturali di velocizzazione dei bus e di priorità agli incroci.		
<b>Costi</b>	<b>960'000 Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	Il traffico (TGM) sull'asse principale di sponda sinistra è pari a circa 25'000 v/g mentre sull'asse di sponda destra il traffico è pari a circa 12'500 v/g.		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

<b>Rete stradale comparto Arbedo-Castione</b>	<b>Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico</b>	<b>TIM 2.3</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p>Per il comparto di Arbedo Castione è prevista una riqualifica urbanistica, secondo lo studio in corso.</p> <p>La misura prevede la sistemazione della rete viaria interna del comparto, garantendo anche una buona accessibilità per la mobilità lenta ai trasporti pubblici.</p>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	



<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ridefinizione dello schema viario interno del comparto;</li> <li>• nuova gestione e arredo delle strade residenziali, a favore della mobilità lenta e trasporto pubblico;</li> <li>• miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclabili ai trasporti pubblici del comparto.</li> </ul>
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• promozione di una rete di percorsi pedonali e ciclistici;</li> <li>• miglioramento della qualità del trasporto pubblico per i collegamenti verso i poli di sviluppo;</li> <li>• miglioramento della sicurezza e riqualifica della viabilità nel comparto di Arbedo-Castione.</li> </ul>

Rete stradale comparto Arbedo-Castione		Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico	TIM 2.3
<b>Fattibilità</b>	<p>Nell'ambito dello studio del comparto è prevista una nuova organizzazione viaria, permettendo maggior fluidità al traffico e maggior sicurezza alla mobilità lenta.</p> <p>La misura prevede una miglioria dell'accessibilità della mobilità lenta nei confronti del trasporto pubblico anche tramite l'utilizzo della nuova passerella pedonale.</p> <p>La misura è coordinata con la variante di PR in corso.</p>		
<b>Costi</b>	<b>5.4 mio Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	Lungo Via Cantonale il traffico TGM è pari a circa 11'000 veicoli / giorno mentre lungo Via San Bernardino il traffico TGM è pari a circa 7'000 veicoli / giorno.		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

<b>Riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)</b>	<b>Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico</b>	<b>TIM 2.4</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	Parallelamente e in coordinazione con la misura TP 1 e con le misure I 2.2 e I 5.1, si prevede una riqualifica dell'asse stradale mediante criteri di valorizzazione urbanistici e l'utilizzo di arredi urbani. Realizzazione a tappe.	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	2° quadriennio (2019 - 2022)	

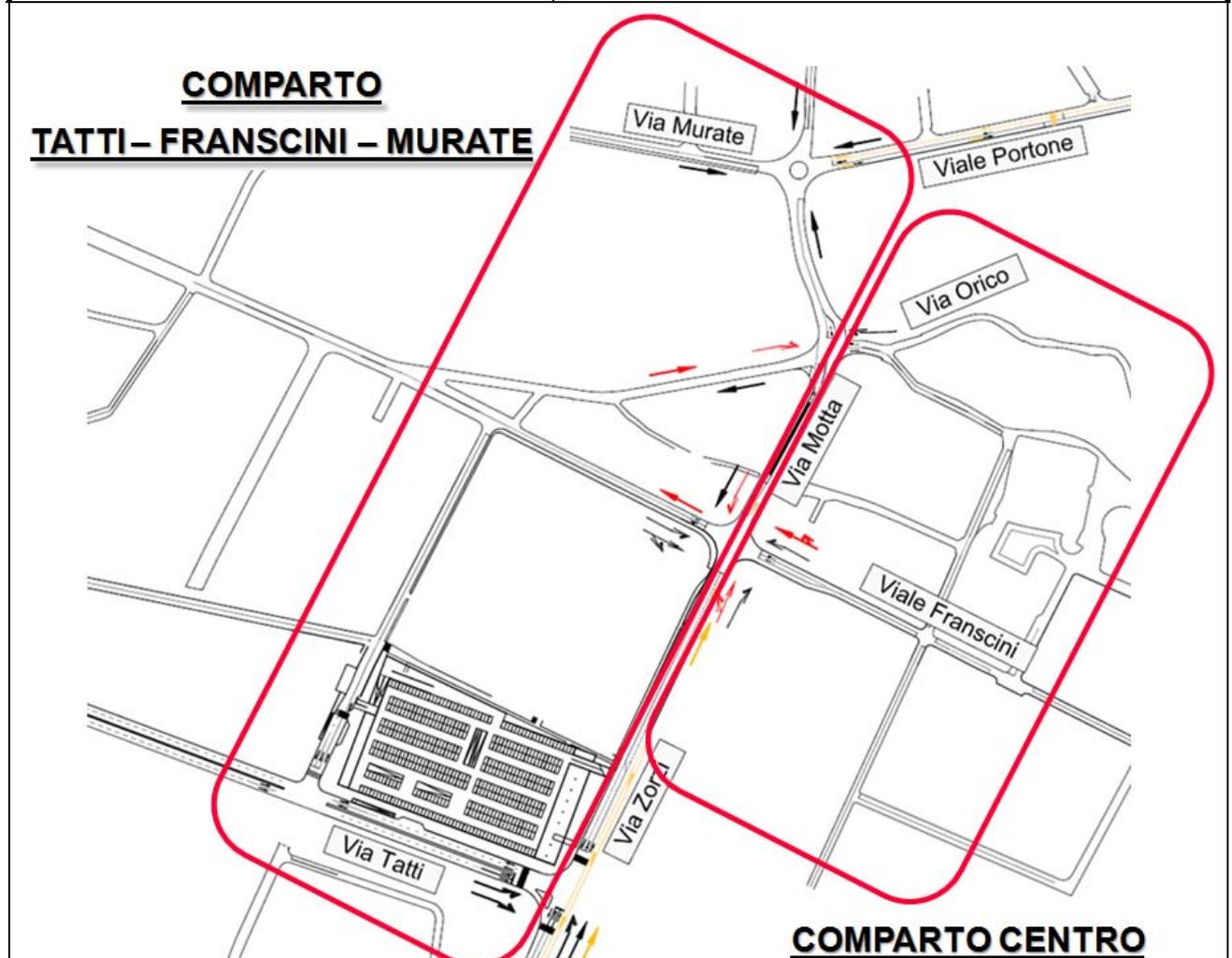


*Esempio di riqualifica dell'asse e dello spazio di relazione pubblico-privato su Via F. Zorzi, Bellinzona.*

<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• maggior sicurezza e confort per i pedoni;</li> <li>• creazione di uno spazio di relazione tra pubblico e privato di qualità;</li> <li>• maggior qualità e vivibilità degli assi stradali.</li> </ul>		
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi e degli spazi verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato;</li> <li>• aumento della sicurezza degli spazi pubblici;</li> <li>• riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di separazione;</li> <li>• aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento.</li> </ul>		
<b>Fattibilità</b>	La misura è complementare alla scheda TP 1 e alle schede I 2.2 e I 5.1. In effetti è auspicabile che gli interventi infrastrutturali sugli assi urbani (corsie preferenziali bus, interventi agli incroci, filtri per dosaggio traffico, ecc.) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo gli assi urbani, includano anche la riqualifica urbanistica degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.		
<b>Costi</b>	<b>15.7 mio Fr.</b> Riqualifica prevista con realizzazione a tappe: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Via San Gottardo, tra Via Guisan e Molinazzo nel Comune di Bellinzona, tratta 1;</li> <li>• Viale Portone a nord nel Comune di Bellinzona;</li> <li>• Via Zorzi, tra Viale Portone e Via Ghiringhelli nel Comune di Bellinzona;</li> <li>• Via Monte Ceneri nel Comune di Giubiasco;</li> <li>• Via al Ticino nel Comune di Sementina.</li> </ul>		
<b>Dati quantitativi</b>	Circa 12,5 km lineari di asse stradale da riqualificare.		
<b>Responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

Riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (C)	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico	TIM 2.5
<b>Breve descrizione della misura</b>	Parallelamente e in coordinazione con la misura TP 1 e con le misure I 2.2 e I 5.1, si prevede una riqualifica dell'asse stradale mediante criteri di valorizzazione urbanistici e l'utilizzo di arredi urbani. Realizzazione a tappe.	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	3° quadriennio (oltre il 2022)	
		
<p><i>Esempio di riqualifica dell'asse e dello spazio di relazione pubblico-privato su Via F. Zorzi, Bellinzona.</i></p>		
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• maggior sicurezza e confort per i pedoni;</li> <li>• creazione di uno spazio di relazione tra pubblico e privato di qualità;</li> <li>• maggior qualità e vivibilità degli assi stradali.</li> </ul>	
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi e degli spazi verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato;</li> <li>• aumento della sicurezza degli spazi pubblici;</li> <li>• riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di separazione;</li> <li>• aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento.</li> </ul>	
<b>Fattibilità</b>	<p>La misura è complementare alla scheda TP 1 e alle schede I 2.2 e I 5.1. In effetti è auspicabile che gli interventi infrastrutturali sugli assi urbani (corsie preferenziali bus, interventi agli incroci, filtri per dosaggio traffico, ecc.) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo gli assi urbani, includano anche la riqualifica urbanistica degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.</p>	
<b>Costi</b>	<p><b>12.8 mio Fr.</b></p> <p>Riqualifica prevista con realizzazione a tappe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Via San Gottardo, tra Via Guisan e Molinazzo nel Comune di Bellinzona, tratta 2;</li> <li>• Via Zorzi, tra Via Ghiringhelli e Via Saleggi nel Comune di Bellinzona;</li> <li>• Via Bellinzona nel Comune di Giubiasco;</li> <li>• Via Cantonale nel Comune di Cadenazzo.</li> </ul>	
<b>Dati quantitativi</b>	Circa 12,5 km lineari di asse stradale da riqualificare.	
<b>Responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione <input type="checkbox"/> Cantone <input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

<b>Viabilità comparto Tatti – Franscini – Murate</b>	<b>Sistemazione della rete viaria</b>	<b>TIM 3.1</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p>La misura prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• una modifica alla viabilità interna del comparto e dei collegamenti con la viabilità principale;</li> <li>• <u>nel comparto centrale</u>, un nuovo accesso al centro, da Via Franscini permettendo la svolta a sinistra da nord; Via Orico sarà percorribile solo dalla mobilità lenta;</li> <li>• <u>nel comparto Tatti – Franscini – Murate</u>, un' inversione dei sensi unici: Viale Franscini diventa a senso unico in entrata da Via Zorzi; Via Salvioni diventa a senso unico in uscita su Via Emilio Motta.</li> </ul>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	



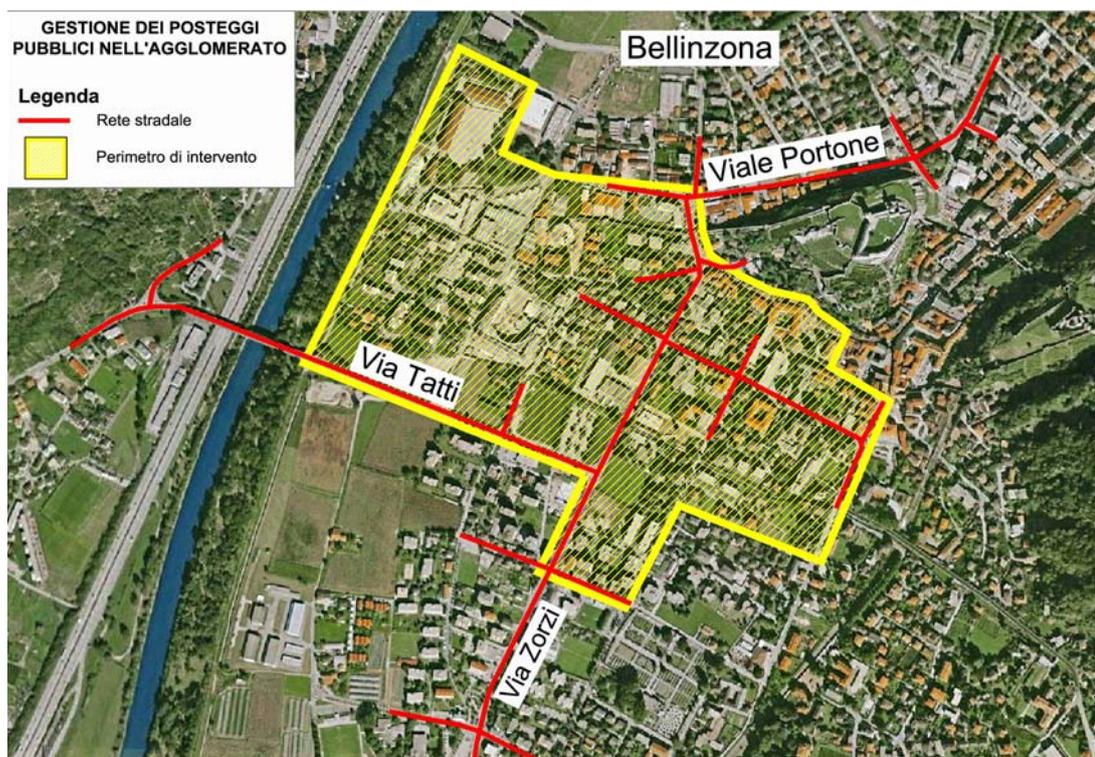
Viabilità comparto Tatti – Franscini – Murate		Sistemazione della rete viaria	TIM 3.1
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• migliore accessibilità al comparto centrale di Bellinzona;</li> <li>• minore formazione di code e di congestione della rete stradale;</li> <li>• la misura è già stata prevista nel Piano dei trasporti del Bellinzonese e quindi è stata ripresa e adattata.</li> </ul>		
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• miglioramento della fluidità del traffico nel comparto centrale di Bellinzona;</li> <li>• promozione di una rete di percorsi ciclabili continua e in sicurezza;</li> <li>• diminuzione delle colonne e dell'inquinamento nell'area urbana.</li> </ul>		
<b>Fattibilità</b>	<p>La misura prevede nuove opere di segnaletica verticale e orizzontale sfruttando i calibri attuali.</p> <p>La misura è coordinata con la sistemazione e messa in sicurezza dell'asse urbano.</p>		
<b>Costi</b>	<b>1.1 mio Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	Il traffico (TGM) sull'asse principale è pari a circa 23'400 v/g mentre su Via Franscini è pari a circa 5'600 v/g.		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

<b>Sistemazione sottopasso tirata di Cadenazzo</b>		<b>Sistemazione rete viaria</b>		<b>TIM 3.2</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>		<p>Per migliorare l'attrattività e la sicurezza della linea 3 del trasporto pubblico su gomma, tratta Bellinzona – Sant'Antonino, è necessario intervenire sul sottopasso nella "tirata" di Cadenazzo tramite la rimozione del marciapiede attuale usato dalla mobilità lenta.</p> <p>La misura prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'allargamento del sottopasso nella tirata Cadenazzo – Camorino;</li> <li>• la realizzazione di una passerella sopraelevata per la mobilità lenta, dotata di scale ed ascensori e/o rampe in ambo le estremità, per garantire l'accesso ai pedoni, ai ciclisti e agli handicappati.</li> </ul>		
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>		<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
<b>Orizzonte di realizzazione</b>		1° quadriennio (2015 - 2018)		
				
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aumento della sicurezza della linea 3 del trasporto pubblico su gomma, tratta Bellinzona – Sant'Antonino, e del trasporto privato;</li> <li>• la passerella ciclopedonale permette di migliorare l'accesso per il traffico lento da e verso la stazione TILO di Sant'Antonino.</li> </ul>			
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• maggiore attrattività del trasporto pubblico;</li> <li>• miglioramento della sicurezza del traffico lento;</li> <li>• miglioramento della sicurezza del trasporto privato;</li> <li>• miglioramento dell'accessibilità per la mobilità lenta, dalle zone residenziali verso la stazione TILO di Sant'Antonino.</li> </ul>			
<b>Fattibilità</b>	La misura è coordinata con l'ottimizzazione del sistema trasporti pubblici.			
<b>Costi</b>	<b>2.38 mio Fr.</b> (980'000 Fr. sistemazione sottopasso, 1.4 mio Fr. costo passerella)			
<b>Dati quantitativi</b>	Il traffico (TGM) nel sottopasso è pari a circa 4'200 v/giorno.			
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni	

Applicazione del modello Upi 50/30 negli attraversamenti degli abitati	Moderazione del traffico nei quartieri	TIM 4
<b>Breve descrizione della misura</b>	La misura prevede: <ul style="list-style-type: none"> <li>• interventi di moderazione del traffico nei quartieri, di riduzione della velocità e di messa in sicurezza puntuale all'interno dei centri abitati;</li> <li>• il completamento delle zone 30 nei centri abitati della sponda sinistra nei comuni di Bellinzona, Sant'Antonino e Arbedo-Castione;</li> <li>• opere di segnaletica per un maggior rispetto delle regole su entrambe le sponde.</li> </ul>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	

Applicazione del modello Upi 50/30 negli attraversamenti degli abitati		Moderazione del traffico nei quartieri	TIM 4
<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aumento della sicurezza per tutti gli utenti ma in maniera particolare per quelli più deboli;</li> <li>• la misura è già stata prevista nel Piano dei trasporti del Bellinzonese e quindi è stata ripre- sa e adattata.</li> </ul>		
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• importante promozione della mobilità lenta e della qualità di vita nei quartieri;</li> <li>• riduzione emissioni nocive;</li> <li>• miglioramento della sicurezza.</li> </ul>		
<b>Fattibilità</b>	<p>È possibile moderare il traffico nei quartieri tramite interventi di segnaletica orizzontale e verticale o qualora indispensabile anche tramite interventi di pavimentazione rialzata.</p> <p>Questa misura è coordinata con la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali critici dell'agglomerato.</p> <p>La misura è coordinata con gli interventi di mobilità lenta al fine di promuovere una rete di percorsi pedonali e ciclabili densa e attrattiva.</p>		
<b>Costi</b>	<b>3.4 mio Fr.</b>		
<b>Dati quantitativi</b>	Il traffico (TGM) sull'asse principale di sponda sinistra è pari a circa 25'000 v/g mentre sull'asse di sponda destra il traffico è pari a circa 12'500 v/g.		
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

<b>Gestione dei posteggi pubblici nell'agglomerato</b>	<b>Gestione dei posteggi pubblici</b>	<b>TIM 5</b>
<b>Breve descrizione della misura</b>	<p>Conseguentemente all'apertura del semisvincolo A2 di Bellinzona, è previsto il potenziamento del posteggio pubblico di via Tatti, che assumerà il carattere di un posteggio di attestamento.</p> <p>Il potenziamento avviene trasferendo in via Tatti un certo numero di posteggi di lunga durata oggi ubicati nelle aree centrali di Bellinzona. I restanti Comuni dell'agglomerato non presentano necessità di nuova gestione dei posteggi poiché la ripartizione tra posteggi in zona blu, a pagamento o liberi, laddove presenti, incentiva già l'utilizzo del trasporto pubblico.</p> <p>La misura prevede la sostituzione di una serie di posteggi a lunga durata in posteggi a corta durata, per favorire la rotazione, a beneficio degli esercizi pubblici.</p>	
<b>Priorità (definita dall'agglomerato)</b>	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
<b>Orizzonte di realizzazione</b>	1° quadriennio (2015 - 2018)	



<b>Opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la trasformazione di posteggi di lunga durata in posteggi di corta durata è intesa a evitare che gli stessi vengano occupati dai pendolari durante tutta la giornata, e quindi favorire la rotazione del loro utilizzo;</li> <li>• tenendo conto delle altre esigenze delle zone interessate, prevalentemente residenziali, risulta opportuno eliminare alcuni posteggi di lunga durata dall'area di intervento e trasformarne altri in stalli per soste brevi.</li> </ul>	
<b>Benefici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• miglior fluidità del traffico nelle aree urbane (trasferimento verso il trasporto pubblico);</li> <li>• riduzione del traffico nelle zone residenziali (trasferimento verso il trasporto pubblico);</li> <li>• diminuzione dell'impatto ambientale (aumento della ripartizione modale in favore del trasporto pubblico).</li> </ul>	
<b>Fattibilità</b>	La misura è coordinata con le opere infrastrutturali di velocizzazione del trasporto pubblico.	
<b>Costi</b>	<b>270'000 Fr.</b>	
<b>Dati quantitativi</b>	Il traffico (TGM) sull'asse principale di sponda sinistra lungo Via Zorzi è pari a ca. 28'700 v/g.	
<b>Ente responsabile</b>	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni