

Bellinzona, 12 maggio 2015

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 3900
MISURE PAB ML 2.2.1, 2.2.2 e 2.2.3 – “MOBILITÀ
CICLOPEDONALE BELLINZONA – COLLEGAMENTI
CICLOPEDONALI” – CREDITO D’OPERA

- Commissioni competenti:
- Commissione dell'Edilizia
 - Commissione della Gestione

Lodevole Consiglio comunale,
Signore e signori Presidente e Consiglieri comunali,

con il presente Messaggio proponiamo l’approvazione del credito necessario per la realizzazione delle misure ML 2.2.1, 2.2.2 e 2.2.3 previste dal Programma dell’agglomerato del Bellinzonese (PAB) concernenti i collegamenti ciclo-pedonali “Via G. Motta-via E. Motta” (ML 2.2.1), “Piazza Mesolcina-Piazza Simen” (ML 2.2.2) e “Via Lavizzari” (ML 2.2.3).

Premessa

La mobilità ciclabile e quella pedonale costituiscono la cosiddetta mobilità “lenta” o “dolce” e rappresentano uno dei mezzi con un rilevante potenziale di crescita nel contesto della mobilità urbana. In particolare all’interno dei comparti centrali degli agglomerati, la mobilità “dolce” assume sempre più un ruolo fondamentale nell’ottica della gestione sostenibile degli spostamenti quotidiani. Consapevoli di questo potenziale in ambito urbano per gli spostamenti utilitari e non solo di svago, la Confederazione, il Cantone e i Comuni dell’agglomerato nell’ambito della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) hanno ritenuto questo indirizzo nell’elaborazione e approvazione del Programma d’agglomerato del Bellinzonese (PAB) e hanno favorito lo sviluppo di diverse misure, an-

che infrastrutturali, a favore della mobilità lenta (denominate Misure “ML”). Le misure ML si inseriscono nella strategia generale della mobilità intermodale definita nel PAB insieme alle misure “P” (Protezione del paesaggio), “I” (Insediamenti), “TP” (Trasporto pubblico) e “TIM” (Traffico individuale motorizzato). Le misure del PAB sono state approvate il 9 novembre 2011 dai Comuni nell’ambito della CRTB e il 21 dicembre 2011 dal Consiglio di Stato. Ciò ha permesso di trasmettere l’incarto alle autorità federali competenti per il suo esame ai fini della concessione dei contributi federali in base alla Legge sul fondo infrastrutturale (LFIT; RS 725.13). Il Consiglio federale ha dato la sua approvazione nel mese di febbraio del 2014, trasmettendo il relativo messaggio per la liberazione dei cofinanziamenti federali al Parlamento, che lo dovrebbe approvare a breve. Per le misure approvate in priorità A del PAB, è stato proposto un co-finanziamento federale in ragione del 40% del costo in esso annunciato, ripreso dalla Confederazione con lo stato dei costi dell’ottobre 2005 a cui aggiungere IVA e rincaro.

Le misure del PAB sono suddivise in *priorità A*, con orizzonte temporale di realizzazione per il quadriennio 2015-2018, e *priorità B*, con orizzonte di realizzazione (e possibile, non ancora definito, co-finanziamento federale) nel quadriennio 2019-2022. Le misure del PAB indicate di *rilevanza regionale* sono condotte e co-finanziate dal Cantone (Dipartimento del territorio) in collaborazione con la CRTB; quelle di *rilevanza locale* sono invece di competenza (realizzazione e finanziamento) esclusivo dei Comuni.

Le misure oggetto di questo Messaggio hanno *priorità A* e sono indicate di *rilevanza locale*. In quanto tali, se rispettati i requisiti, potranno quindi ricevere il relativo sussidio federale, ma nessun co-finanziamento cantonale e dovranno essere realizzate nel quadriennio 2015-2018 da parte del Comune che le ha elaborate.

Le misure ML 2.2 “Mobilità ciclopedonale Bellinzona” nell’ambito della rete cittadina

La Città di Bellinzona si è impegnata a favorire lo sviluppo della mobilità “dolce” assecondando le politiche federali e cantonali in materia di mobilità urbana, al fine di migliorare sostanzialmente l’identificazione e la sicurezza dei percorsi ciclopedonali. A partire dal Piano di Mobilità Scolastica (PMS) e dalle analisi effettuate dal Dicastero territorio e mo-

bilità (DTM) nel corso del biennio 2013-2014 sono state identificate le necessità espresse dagli utenti, l’organicità del sistema dei percorsi e le sue criticità. Le misure ML 2.2 nascono per dare continuità ai percorsi ciclopedonali che collegano i diversi punti di interesse oggi separati (vedi centro storico e quartiere vela/SE Nord).

In questo contesto e a concretizzazione di quanto previsto nel PAB, il Municipio ha provveduto lo scorso anno, subito dopo l’approvazione del Programma d’agglomerato da parte del Consiglio federale, a far allestire dapprima il progetto di massima e poi, mancando poco per l’affinamento e il raggiungimento della precisione richiesta anche a livello di preventivo dei costi (+/- 10%), il **progetto definitivo delle tre misure** ML 2.2.1 “Via G. Motta-via E. Motta”, ML 2.2.2 “Piazza Mesolcina-Piazza Simen” e ML 2.2.3 “Via Lavizzari”, elaborato dallo Studio di Ingegneria Francesco Allievi in stretta collaborazione con il Dicastero territorio e mobilità e il Dicastero opere pubbliche e ambiente.

Il PAB prevede anche una quarta misura (ML 2.2.4 “miglioramento dell’accesso ai castelli”) – ancora da approfondire assieme all’Organizzazione turistica regionale (OTR) che li ha in gestione – la quale verrà finalizzata non appena pronta. Le misure ciclo-pedonali qui presentate assumono invece carattere prioritario per la loro importante funzione di cucitura dei percorsi già oggi esistenti, ma spesso frammentati, e utilizzati da ciclisti e pedoni.

Le tre misure **si agganciano all’ossatura della rete dei percorsi ciclabili e pedonali urbani esistenti, completandoli adeguatamente e allacciando in modo più sicuro importanti centri di interesse della Città.**

Le misure proposte sono descrivibili in base (A) alla loro funzione all’interno della Città, rispettivamente (B) alla descrizione degli interventi previsti.

A) Le misure ML 2.2 in base alla loro funzione all’interno della Città

- ML 2.2.1 “Via G. Motta-via E. Motta”

Il collegamento tra via G. Motta e via E. Motta riguarda principalmente l’asse di via Mirasole, spesso utilizzato quale aggiramento del centro storico, alternativo alla strada cantonale attuale (via H. Guisan), accogliendo anche il traffico della via Lepori che la connette alla strada principale cantonale SP 408 sulla sponda destra. Per questo motivo, oltre a disporre in diversi punti di calibro molto ampio, questo tratto costituisce il collegamento

principale tra il centro città e i quartieri di Carasso e Galbisio. Più localmente, trovandosi nei pressi delle principali infrastrutture sportive e scolastiche, connettendo i quartieri nord di Pratocarasso con quelli più a sud della Torretta e delle Semine, dal punto di vista ciclistico risulta essere un importante collegamento sia nell’ambito dei percorsi casa-scuola, sia per quelli cittadini in generale. L’asse è pure percorso da bus urbani (in particolare la linea 2) e regionali (in particolare la linea 193) con necessità di rendere più sicuri i percorsi di pedoni e ciclisti.

- ML 2.2.2 “Piazza Mesolcina-Piazza Simen”

Si tratta di un collegamento già largamente strutturato prevalentemente lungo viali e marciapiedi esistenti, ma difficilmente leggibile quale percorso ciclabile e pedonale nel suo complesso e con continuità. Ricalca l’asse tra Piazza Mesolcina e Piazza del Sole, ma risulta diviso tra un lato e l’altro della strada cantonale (via H. Guisan). Esso connette prevalentemente i quartieri nord di Pratocarasso con il centro cittadino, costituendo per i ciclisti un’ottima alternativa alla strada cantonale. È un percorso casa-scuola e termina in un’intersezione piuttosto complessa in via Vela.

- ML 2.2.3 “Via Lavizzari”

Questo collegamento pedonale, ma anche ciclabile, connette quello che si sviluppa lungo via Mirasole (vedi ML 2.2.1) con quello tra Piazza Mesolcina e Piazza Simen (ML 2.2.2), ponendosi trasversalmente tra loro. Risponde quindi alla necessità di spostarsi lungo la direttrice est-ovest e, trovandosi in gran parte entro un’area pedonale pubblica piuttosto ampia, sostanzialmente è già ora un prezioso collegamento ciclabile, ma non continuo e con punti poco sicuri. È uno dei percorsi casa-scuola maggiormente frequentato anche per il fatto che, con la via F. Chiesa, si trova esattamente lungo la direttrice più breve fra la Stazione FFS e la zona del Liceo . La presenza dell’accesso/uscita al posteggio “ex Stallone” genera conflitti con pedoni e ciclisti: in particolare il nodo tra via V. Vela e via Lavizzari va quindi migliorato.

B) Le misure ML 2.2 in base alla descrizione degli interventi previsti

- ML 2.2.1 “Via G. Motta-via E. Motta”

Procedendo da nord a sud, il progetto prevede la riorganizzazione dell’attraversamento via Mirasole-via Lucomagno (percorso casa-scuola), includendo un nuovo passaggio pedonale (PP) con isolotto centrale e la fermata bus. L’innesto tra via Mirasole e via Lepori (strada cantonale) fa parte di un altro progetto, condotto dal Cantone nell’ambito della misura del PAB TIM 1 e che dovrebbe pure essere realizzato a breve. L’intersezione tra via Mirasole e via V. Vela prevede una fascia centrale multifunzionale per agevolare la svolta a sinistra dei ciclisti a partire dall’esistente PP, il quale sarà traslato leggermente più a sud per ottimizzare il coordinamento tra questo progetto e quello cantonale sopra citato. Superato il sottopasso della passerella delle piscine, l’attuale fermata bus sarà ristrutturata, aggiungendo un nuovo PP con isolotto centrale e adeguando le bordure, affinché i ciclisti possano servirsi senza ostacoli dei due posteggi per bici posti su entrambi i lati della strada. Dalla via G. Motta fino alla rotonda in prossimità del Grottino Ticinese, sono tracciate due corsie ciclabili su ambo i lati della strada, ciò che invece non è possibile fare nel tratto più stretto tra la citata rotonda e quella all’incrocio con viale Portone. In seguito, dalla “rotonda Portone” all’intersezione con via Orico e via Salvioni, tali corsie ciclabili saranno riprese. Per agevolare i ciclisti, in particolar modo nelle vicinanze della Scuola media, i tratti pedonali della rotonda saranno adattati a favore del traffico misto (pedoni + ciclisti), creando un’alternativa più semplice a quella oggi in vigore.

- ML 2.2.2 “Piazza Mesolcina-Piazza Simen”

Questo percorso avrà natura mista e sarà adattato per agevolare sia i pedoni, sia i ciclisti che non desiderano circolare sulla strada cantonale. Già oggi questo tratto dispone di ampi viali che si prestano a tale uso, ma in alcuni punti cruciali vi sono delle cesure che devono essere risolte e riorganizzate. In particolare, procedendo da nord a sud, i PP situati tra via G. Motta in Piazza Mesolcina e quelli di via H. Guisan fino all’intersezione con via C. Pellandini, saranno adattati affinché dispongano di uno spazio percorribile in bicicletta. Sarà costituito il prolungamento del viale antistante alla Banca dello Stato per continuare sino all’Hotel Unione, da dove potersi connettere con maggiore sicurezza al centro storico, evitando l’attuale parcheggio. Il nodo di via V. Vela, problematico (e assai

complesso) per diversi punti di vista, prevede la realizzazione di una corsia ciclabile alla fine della rampa di uscita dell’Autosilo di Piazza del Sole, una bordura smussata per accedere da via H. Guisan a Piazza Simen e l’adattamento della corsia ciclabile esistente su via V. Vela. Con questi interventi il transito di pedoni e ciclisti fra il centro storico e la zona al di là di viale Portone e via H. Guisan risulterà decisamente migliorato.

- ML 2.2.3 “Via Lavizzari”

Questo percorso è in gran parte già esistente, ma in prossimità dell’“ex Stallone” vi sono alcuni punti di conflitto che lo rendono in certi tratti poco sicuro sia ai ciclisti, sia ai numerosi pedoni che lo frequentano. Per questo motivo viene ristrutturato, raggruppando alcuni posteggi dispersi in zona in quello dell’ “ex Stallone”, ricavando spazio prezioso per un percorso misto tra l’attuale zona pedonale e la Scuola media 1. L’intersezione con via V. Vela sarà dotata di marciapiede passante per agevolare la trasversalità con via Lavizzari. Un nuovo PP è introdotto presso l’intersezione con la via Campo Marzio a vantaggio degli allievi provenienti dalla fermata bus di viale Portone, servita da tre linee urbane. Viene mantenuta la corsia ciclabile nel tratto tra via Campo Marzio e via V. Vela e sono adattate le bordure di quel lato, dando continuità ai marciapiedi sia su via Campo Marzio, sia su via dei Gorla. Più ad ovest, un altro marciapiede passante favorirà i percorsi lungo la via D’Alberti verso la rotonda del Grottino (vedi misura ML 2.2.1).

Intervento delle Aziende

Le citate misure ML comportano diversi adattamenti dei passaggi pedonali e di conseguenza anche della relativa illuminazione. I lavori di adeguamento saranno coordinati con le Aziende Municipalizzate di Bellinzona, Sezione elettricità.

Per contro non si segnalano delle necessità di intervento alle attuali infrastrutture delle AMB.

Credito necessario per la realizzazione delle misure ML 2.2.1, 2.2.2 e 2.2.3

La fase esecutiva (appalti, piani esecutivi e direzione lavori) verrà idealmente gestita dal Dicastero opere pubbliche e ambiente.

Come accennato nella premessa, lo Studio d’ingegneria del traffico a cui è stato assegnato il mandato di progettazione definitiva ha quantificato il costo di realizzazione delle opere (stato: gennaio 2015, precisione dei costi +/- 10%) in complessivi CHF 1'800'000.00 (IVA e onorari inclusi), riassunti qui di seguito:

	Misura ML 2.2.1	Misura ML 2.2.2	Misura ML 2.2.3	Totale
Opere di pavimentazione	426'428.00	304'800.00	416'280.00	1'147'508.00
Illuminazione	35'640.00			35'640.00
opere di segnaletica orizzontale	49'082.10	38'938.00	12'807.00	100'827.10
opere di segnaletica verticale	16'710.00	22'300.00	7'650.00	46'660.00
adattamento impianti semaforici	30'750.00			30'750.00
elementi d'arredo	2'640.00	38'910.00	2'640.00	44'190.00
opere da giardiniere e vivaista		3'610.00	10'140.00	13'750.00
Imprevisti (5%)	28'000.00	20'000.00	22'000.00	70'000.00
Onorario + spese (IVA esclusa)	70'172.50	51'081.55	56'202.60	177'456.65
Totale parziale	659'422.60	479'639.55	527'719.60	1'666'781.75
IVA 8%	52'753.81	38'371.16	42'217.57	133'342.54
arrotondamento	-176.40	-10.40	62.85	-124.25
TOTALE	712'000.00	518'000.00	570'000.00	1'800'000.00

Costi annunciati nel PAB

Nel PAB del 2011 erano stati annunciati costi per le quattro misure ML 2.2 – su cui la Confederazione stanzierà il proprio co-finanziamento, ancora da modulare in base al livello dei prezzi dell’ottobre 2005 (data della dotazione del fondo infrastrutturale da cui attingere per il co-finanziamento dei programmi di agglomerato) e a cui aggiungere IVA e rincaro – per complessivi CHF 1'500'000.00. A quell’epoca, dati in particolare i tempi stretti con cui i tecnici e i responsabili di allora dovettero operare per terminare il Programma d’agglomerato e rispettare il termine tassativo del 31.12.2011 per poter partecipare al co-finanziamento dei programmi di seconda generazione, non erano stati effettuati particolari approfondimenti con oggetto le misure ML. Diverso dovrebbe invece essere il discorso per il Programma d’agglomerato di terza generazione (PAB 3), attualmente in allestimento, per il quale si auspica che i progetti che verranno inseriti in fascia

A al momento dell’invio della documentazione a Berna disporranno almeno di uno studio di fattibilità con un grado di dettaglio sufficiente per quantificare i costi con maggiore precisione.

La progettazione, prima di massima e poi definitiva, fatta allestire lo scorso anno dal Municipio, ha quindi permesso di ottenere i costi aggiornati (con precisione +/- 10%) che vengono qui proposti per l’approvazione, comprendenti anche misure pertinenti ai percorsi di mobilità scolastica (PMS), rispettivamente volti all’eliminazione di barriere architettoniche – si pensi ad esempio ai diversi marciapiedi passanti su via Mirasole, alla messa in sicurezza di passaggi pedonali, al coordinamento con le fermate bus e all’adattamento dei marciapiedi misti – che non erano necessariamente previsti nei costi annunciati a Berna con il Programma d’agglomerato, ma che il Municipio ritiene indispensabili per ottenere quel grado di completezza e sicurezza che le opere in questione si prefiggono di raggiungere. Così come proposti, i progetti sono completi come richiesto dalle aspettative e dalle attuali norme in materia.

Sussidi

Il co-finanziamento federale si baserà sui costi annunciati a so tempo con il PAB e ammonterà (compreso quello per la misura ML 2.2.4, non oggetto di questo messaggio) a un massimo complessivo, già comunicato, di CHF 540'000.00 (+ IVA e rincaro dall’ottobre 2005). Una volta approvato il credito da parte del Consiglio comunale che assicuri il finanziamento delle opere – condizione necessaria assieme alla progettazione definitiva e alla crescita in giudicato del permesso di costruzione (in questo caso dato in base alla Legge cantonale sulle strade) per l’ottenimento dei sussidi federali –, si tratterà di sottoscrivere una convenzione di co-finanziamento con la Confederazione (Ufficio federale dello sviluppo territoriale, ARE) relativo a queste misure specifiche (ML 2.2.1, ML 2.2.2 e ML 2.2.3, oltre – se già pronta – alla ML 2.2.4) che si innesta su un accordo più ampio e generale sulle prestazioni dei PA di seconda generazione, già sottoscritto da quell’Ufficio federale, dal Cantone e, per quanto riguarda il PAB, dalla CRTB all’inizio del corrente anno 2015.

Allo stato attuale delle cose, per le misure 2.2.1, 2.2.2 e 2.2.3, è possibile stimare un sussidio complessivo (IVA e rincaro incluso, con incasso previsto nel 2016) di ca. CHF 505'000.00.

Espropriazioni

Non sono previste espropriazioni.

Contributi di miglioria

Trattandosi di opere di urbanizzazione, in parte di manutenzione e di fruizione di carattere generale non è previsto il prelievo di contributi di miglioria.

Programma realizzativo indicativo

L'intenzione del Municipio è di poter realizzare al più presto le opere previste, ad ogni modo non prima della crescita in giudicato della decisione del Consiglio comunale, rispettivamente dopo la crescita in giudicato della pubblicazione secondo la Legge cantonale sulle strade.

Indicativamente si prevede di eseguire i lavori a tappe, con avvio a partire dall'inizio del 2016 per poi concluderli nel corso del 2017.

Riferimento al Preventivo 2015

I progetti qui presentati sono inseriti nel piano delle opere previste per l'anno 2016. L'importo complessivo originariamente inserito nella pianificazione finanziaria, comunque indicativa e di grande massima, era di CHF 1'230'000.00 e un volume di sussidi, a quel tempo non ancora noti nell'importo, di CHF 384'000.00, per una spesa netta complessiva di CHF 846'000.00. Il presente messaggio indica per contro una spesa netta complessiva di CHF 1'295'000.00, giustificata dall'importanza delle opere anche nell'ottica di migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti.

Incidenza sulla gestione corrente

Come indicato, l’investimento in oggetto prevede una spesa netta complessiva di CHF 1’295’000.00, che contabilmente sarà iscritta nei conti 2016 e 2017. Si tratta di un importo per cui è imposta un’indicazione sull’incidenza dell’investimento sulla gestione corrente, qui illustrata in base ai seguenti parametri:

- tasso di interesse: 2.2%, calcolato sul residuo a bilancio;
- ammortamento: in base ai tassi applicati, le opere del genio civile sono ammortizzate al 10%; il calcolo dell’ammortamento è fatto sulla sostanza residua a bilancio.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investim.	1'000'000	800'000	0	0							
Sussidi	0	505'000	0								
Ammort.		100'000	119'500	107'550	96'795	87'116	78'404	70'564	63'507	57'156	51'441
Sostanza residua	1'000'000	1'195'000	1'075'500	967'950	871'155	784'040	705'636	635'072	571'565	514'408	462'967
Interessi	22'000	26'290	23'661	21'295	19'165	17'249	15'524	13'972	12'574	11'317	10'185
Ripercussione g.c.	22'000	126'290	143'161	128'845	115'960	104'364	93'928	84'535	76'082	68'473	61'626

Nei primi 10 anni (2017-2026), l’investimento comporta in media una spesa annua di ca. CHF 100’300.00, di cui ca. CHF 83’200.00 in media relativi all’ammortamento e il restante importo di ca. CHF 17’100.00 relativo agli interessi. In tale lasso di tempo, la spesa annua maggiore si ha nel 2018, con un importo complessivo di ca. CHF 143’200.00, di cui ca. CHF 119’500.00 per ammortamenti e CHF 23’700.00 per interessi passivi.

Estendendo il periodo di computo ai primi 20 anni (2017-2036), la spesa media totale ammonta a ca. CHF 68’200.00 annui, di cui ca. CHF 56’700.00 per ammortamenti e CHF 11’500.00 per interessi passivi.

Procedura d’approvazione del progetto

Dopo la crescita in giudicato della decisione del Consiglio comunale, si procederà ad iniziare la fase di pubblicazione dei progetti secondo la Legge cantonale sulle strade (LStr), la quale prevede l’inoltro dei progetti per verifica alle autorità cantonali competenti e la pubblicazione all’albo comunale per un periodo di 30 giorni. Successivamente alla crescita in giudicato della decisione cantonale sarà possibile iniziare la messa in appalto dei lavori. Per l’ottenimento dei sussidi federali si rinvia al relativo capitolo a pag. 8.

Per le considerazioni espresse e fatto riferimento agli atti annessi, codesto lodevole Consiglio comunale è quindi invitato a voler

risolvere:

1. Sono approvati il progetto, la relazione tecnica e il preventivo di costo per la realizzazione delle misure PAB di mobilità ciclopedonale ML 2.2.1, 2.2.2 e 2.2.3.
2. È concesso al Municipio un credito di CHF 1'800'000.00 per la realizzazione delle misure ML 2.2.1, ML 2.2.2 e ML 2.2.3 del PAB, da addebitare al conto degli investimenti del Comune.
3. I crediti, basati sull’indice dei costi del mese di gennaio 2015, saranno adeguati alle giustificate variazioni dei prezzi di categoria.
4. Il Municipio è autorizzato ad esperire le procedure necessarie, comprese quelle tese all’ottenimento dei sussidi federali.

5. I sussidi della Confederazione saranno accreditati al Conto degli investimenti del Comune (a conclusione dei lavori).
6. Ai sensi dell’art. 13 cpv. 3 LOC, il corrispondente credito decadrà se non verrà utilizzato entro un anno dalla crescita in giudicato di tutte le decisioni relative a procedure previste dalle leggi per rendere operativa la presente risoluzione.

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:
Mario Branda

Il Segretario:
Philippe Bernasconi



Allegati:

- scheda ML 2.2 PAB 2011
- planimetria generale degli interventi previsti

Mobilità ciclopedonale "Bellinzona"	Completamento collegamenti ciclopedonali		ML 2.2
Breve descrizione della misura	<p>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).</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	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.		
Benefici	<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>		
Fattibilità	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).		
Costi	1.5 mio Fr.		
Dati quantitativi	-		
Ente responsabile	<input type="checkbox"/> Confederazione	<input type="checkbox"/> Cantone	<input checked="" type="checkbox"/> Comuni

