



Città di Bellinzona

Messaggio municipale no. 1062

**Piano Regolatore del Quartiere di Bellinzona
Variante Piano regolatore**

**Riassetto delle aree adiacenti alla fermata
FFS Piazza Indipendenza**

11 marzo 2026

Commissioni competenti:
Commissione del Piano regolatore, ambiente ed energia

Sommario

1.	Note introduttive e riassuntive	3
2.	Situazione attuale	5
2.1	Area di pianificazione	5
2.2	PR in vigore	5
3.	MSP e Piano d'indirizzo	6
3.1	Mandato di studio in parallelo (MSP)	6
3.2	Piano d'indirizzo	7
4.	Esame preliminare e informazione	7
5.	Proposta pianificatoria sottoposta all'adozione del CC	8
5.1	Obiettivi	8
5.2	Proposta di variante	8
6.	Contenibilità - Dimensionamento in base alla scheda R6 del PD	11
7.	Aspetti ambientali	11
8.	Programma di urbanizzazione	12
9.	Calcolo dell'incidenza finanziaria delle opere di urbanizzazione previste	12
10.	Plusvalore	13
11.	Modifiche conseguenti del PR generale	13
12.	Prossimi passi	14
13.	Dispositivo	15

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

con il presente Messaggio sottoponiamo alla vostra decisione di adozione la variante del Piano regolatore del Quartiere di Bellinzona, relativa al Riassetto delle aree adiacenti alla fermata FFS Piazza Indipendenza.

1. Note introduttive e riassuntive

Il Municipio presenta, con la variante in oggetto, il futuro assetto pianificatorio dell'area attorno alla quale si realizzerà la nuova fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza e relativo 3° binario.

Il progetto ferroviario è scaturito da una prima fase di ipotesi di sviluppo, con particolare riferimento alla sua posizione: sono infatti state valutate 2 possibili situazioni, a monte o a valle dei binari esistenti. In entrambe le soluzioni gli aspetti esaminati sono stati:

- il rispetto della collina monumentale con i tre castelli, la murata e la cinta muraria, sito iscritto nella Lista del Patrimonio mondiale UNESCO;
- l'incidenza sulle abitazioni;
- l'impatto ambientale;
- la fattibilità tecnica.

Successivamente anche per l'elaborazione della proposta pianificatoria sono stati analizzati i vari interessi in gioco, tra cui il valore culturale del luogo (patrimonio UNESCO), le possibilità di densificazione, l'interesse pubblico dell'opera e della riqualifica urbana e i limiti in termini di rumore e rischi di incidenti portati dalla ferrovia.

Breve istoriato

Nel 2013 l'autorità cantonale presentava alla Città uno studio di fattibilità per la realizzazione di un terzo binario ferroviario quale prolungo del binario 36 fino alla stazione FFS di Bellinzona combinato con una nuova fermata in Piazza Indipendenza.

Lo studio di fattibilità, anche se soltanto a livello generale, ha dimostrato che con soli due binari il traffico ferroviario regionale correva il rischio di essere limitato da quello internazionale (in particolare merci) a seguito dell'apertura di AlpTransit. Dimostrava pure che una fermata in corrispondenza della Piazza Indipendenza era possibile soltanto con la costruzione di un terzo binario, tale pure da permettere uno sviluppo dell'attuale servizio ferroviario regionale (TILO). La cadenza di 15 minuti verso Locarno e il miglior utilizzo possibile della linea veloce verso Lugano erano e sono oggi obiettivi a cui bisogna tendere, per poter sfruttare al meglio i benefici portati dall'apertura di AlpTransit.

In questo senso, il Municipio di Bellinzona ha espresso preavviso favorevole al proseguimento degli approfondimenti e della progettazione dell'opera (terzo binario e fermata di Piazza Indipendenza), in cui ha chiesto di essere coinvolto in particolare per quanto di propria competenza o interesse, sottolineando l'importanza e la volontà di vedere realizzata questa importante infrastruttura.

La realizzazione della fermata in Piazza Indipendenza, contenuta anche nel Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB), è una misura determinante per lo sviluppo dell'agglomerato del Bellinzonese e del concetto di Ticino-Metrò, in quanto permette di allacciare direttamente alla rete TILO il quartiere, che si estende attorno all'asse di viale Franscini, con un'elevata concentrazione di posti di lavoro, di istituti scolastici e altri punti di interesse.

La variante di Piano regolatore in oggetto, denominata **Riassetto delle aree adiacenti alla fermata FFS Piazza Indipendenza**, ha lo scopo di definire i parametri edificatori e le destinazioni del comparto, quale frutto di una procedura articolata che, nell'ordine, ha visto susseguirsi:

- l'allestimento dello **studio di fattibilità**, dove si è dimostrato la necessità di un nuovo terzo binario in concomitanza con la nuova fermata ferroviaria;
- lo svolgimento di una procedura di **Mandato di studio in parallelo** (MSP) dalla quale sono scaturite diverse proposte progettuali, tra cui il progetto prescelto dello studio Baserga e Mozzetti;
- l'allestimento del **piano d'indirizzo** dove sono state affrontate le tematiche urbanistiche legate all'introduzione di un nuovo nodo intermodale e ai problemi ambientali connessi, sottoposto al Dipartimento cantonale del territorio (DT) che ha espresso il proprio **esame preliminare**;
- la documentazione è stata completata e in seguito sottoposta per la fase di **informazione e partecipazione**, da cui sono emerse delle prese di posizione da parte di alcuni proprietari.

L'elaborazione della variante di PR, qui sottoposta all'approvazione del Consiglio comunale, quale conclusione dell'intero processo indicato, riassuntivamente, prevede la suddivisione del comparto in quattro differenti settori:

- la **nuova fermata di Piazza Indipendenza** che offrirà la possibilità di ricucire due quartieri come quello del Centro Storico e il quartiere Nocca, mettendo in evidenza la cinta muraria e l'Istituto Santa Maria;
- i **comparti San Rocco B2 e B3**, nel centro storico, in cui sono proposte nuove edificazioni avvalorando le potenzialità della nuova fermata in rapporto al contesto già costruito;
- la **sistemazione delle aree pubbliche** a ridosso della cinta muraria con la creazione di spazi pubblici di qualità che mettano in risalto il contesto monumentale della zona;
- il comparto a monte della ferrovia che comprende la **zona EP Istituto Santa Maria e la nuova zona NT4** con uno sviluppo insediativo misto, scolastico, residenziale e amministrativo valorizzando l'edificio storico Santa Maria.

2. Situazione attuale

2.1 Area di pianificazione

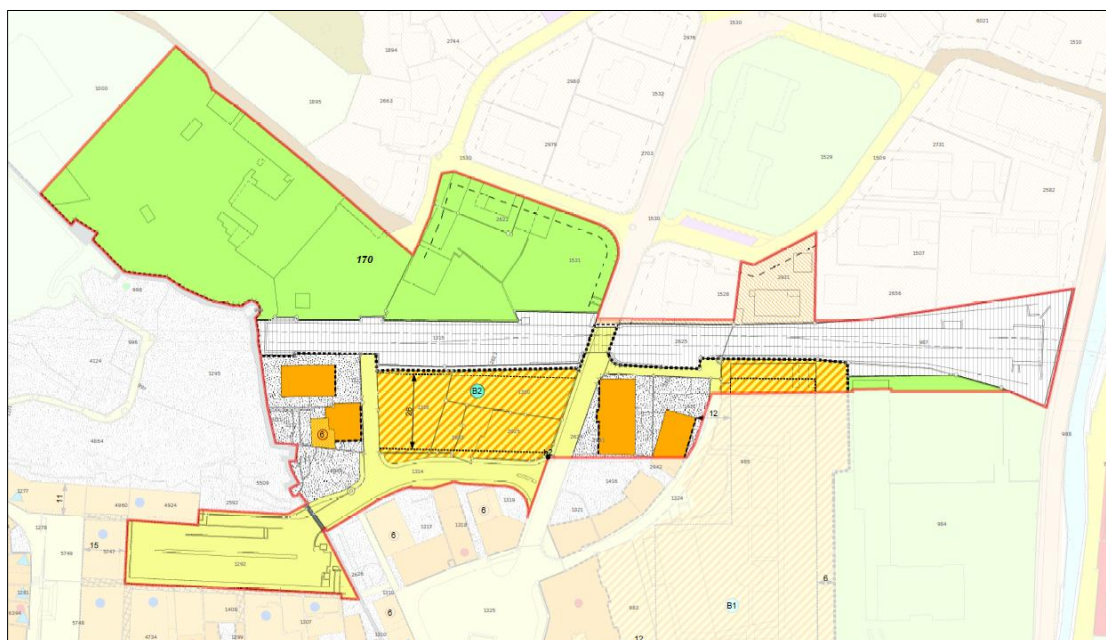
L'area oggetto della variante si estende lungo la linea ferroviaria tra il Dragonato e la cinta muraria meridionale in prossimità del Castello di Montebello, comprende a valle, l'edificato storico a ridosso di Piazza Indipendenza, a monte, considera in particolare la presenza dell'Istituto Santa Maria e una piccola parte del quartiere residenziale borghese tra via Nocca e via Ospedale.

Il comparto di variante è inserito interamente nel Perimetro di rispetto del nucleo storico di Bellinzona, istituito ai sensi dell'art. 22 cpv. 2 LBC dal Consiglio di Stato nell'ottobre 2022 e esplica l'effetto e ha la funzione della zona tampone UNESCO a protezione del sito Tre castelli, murata e cinta muraria del borgo di Bellinzona.

2.2 PR in vigore

Il comparto oggetto di variante si situa in parte all'interno del Piano particolareggiato del Centro storico (PPCS) che impone delle regole ben precise di sviluppo edilizio la cui approvazione risale agli anni '80, mentre l'area edificabile circostante si riferisce al PR in vigore approvato nel 2001.

In particolare a monte della linea ferroviaria il contesto è di carattere residenziale semi-estensivo con edifici di tipo borghese (ville/palazzine di pregio), attorno al quale si sviluppa un'importante area adibita ad edifici pubblici con l'Istituto Santa Maria (EP170) e la scuola dell'infanzia Nocca (EP120), mentre a valle della linea ferroviaria il contesto è quello del Centro storico, con delle regole di protezione dettagliate edificio per edificio (PPCS), che anche se elaborate negli anni '80, mostrano ancora la loro validità dal punto di vista conservativo.



Estratto del Piano delle zone e del PPCS del Quartiere di Bellinzona

Piano delle zone e traffico

- Zona residenziale semi - estensiva D
- Zona edifici pubblici EP
- Area FFS
- Linea d'arretramento
- Perimetro di variante

Piano del Centro Storico

- Piano particolareggiato del Centro Storico
- Area di circolazione pubblica
- Comparti edificabili speciali
- Santa Maria
- Ricostruzioni o nuove costruzioni fuori dai comparti edificabili speciali
- Allineamento obbligatorio delle nuove costruzioni
- Linea di arretramento delle nuove costruzioni
- Altezze di riferimento
- Castelli, mura medioevali, monumenti storici ed artistici
- Aree precluse all'edificazione

3. MSP e Piano d'indirizzo

3.1 Mandato di studio in parallelo (MSP)

Il contesto ambientale, urbanistico e monumentale in cui si vuole inserire la nuova fermata ha imposto delle riflessioni approfondite per recuperare un comparto oggi poco utilizzato e valorizzare un notevole patrimonio storico di valenza internazionale: la fermata si situerà in un'area di particolare valore e significato monumentale, per la presenza della cinta muraria meridionale fra il Castello di Montebello e il borgo, di edifici di pregio (Istituto Santa Maria), del tessuto edilizio di fine ottocento e d'inizio Novecento.

Prima d'iniziare l'elaborazione del progetto di massima del 3° binario, Cantone, Ferrovie Federali Svizzere (FFS) e Città hanno organizzato nel febbraio 2014, un mandato di studio in parallelo (MSP- ai sensi della norma SIA 143) con procedura ad invito, il cui risultato ha portato ad un concetto unitario di sistemazione e sviluppo urbanistico del comparto, valorizzandone gli elementi architettonici di pregio e fornendo le indicazioni di ordine architettonico per le opere ferroviarie. L'obiettivo del mandato di studio in parallelo è stato quello di mettere a confronto fra mandatari e committenza idee e concetti per la soluzione di problemi di carattere urbanistico-ambientale nel rispetto delle preesistenze. In particolare, sono stati approfonditi i seguenti aspetti:

- la fermata lungo la linea FFS;
- il collegamento-sottopasso dai binari alla Città e viceversa, in particolare verso/da Piazza Indipendenza;
- i sottopassi tra il centro storico e il quartiere Nocca, che servono anche i binari della nuova fermata;
- la viabilità pedonale e veicolare correlata alla fermata e alle strutture esistenti;
- l'inserimento della struttura nel nuovo contesto urbano;
- il riordino architettonico e urbanistico del comparto in funzione della valorizzazione dei beni culturali e del patrimonio edilizio esistente.

Tra i 3 progetti presentati il progetto dello studio Baserga e Mozzetti è stato valutato come il più interessante dal profilo urbanistico, in particolare per la lettura generale del contesto insediativo, per il modo con cui il progetto valorizza la cinta muraria storica, per la posizione della fermata stessa con le relative pensiline lontane il più possibile dalla cinta muraria (verso Giubiasco) e per la prevista chiusura del varco della cinta muraria così da compensare la creazione del nuovo foro ferroviario.



Estratto del Piano delle zone e del PPCS del Quartiere di Bellinzona

3.2 Piano d'indirizzo

Il Piano d'indirizzo è stato allestito sulla base degli approfondimenti successivi al risultato scaturito dal mandato di studio in parallelo.

I principali aspetti della proposta pianificatoria, trasmessa all'attenzione del Dipartimento del territorio per l'esame preliminare, possono essere sintetizzati come segue:

- riordino architettonico e urbanistico del comparto in funzione della valorizzazione dei beni culturali e del patrimonio monumentale e edilizio esistente;
- fronte compatto lungo i binari ferroviari e ampi spazi aperti verso il centro storico e verso l'area residenziale del quartiere Nocca;
- percorsi pedonali e di collegamento tra il centro storico e il quartiere residenziale retrostante.

4. Esame preliminare e informazione

Con preavviso del 4 dicembre 2017 il DT ha formulato le proprie considerazioni sul Piano d'indirizzo, concordando sostanzialmente con le proposte fatte e richiedendo alcune verifiche e approfondimenti puntuali che riguardano separatamente i diversi settori in esame.

L'attualità dell'esame preliminare non è messa in discussione anche se sono passati ormai 9 anni dal suo allestimento. Il tempo trascorso è dovuto ai ricorsi interposti contro il progetto ferroviario che hanno ritardato l'inizio dei lavori.

A seguito dell'esame preliminare cantonale sono stati elaborati una proposta normativa e un piano grafico, pubblicati per la fase d'informazione e partecipazione tra il 22 maggio e il 20 giugno 2024.

Durante il periodo di deposito ogni persona fisica o giuridica e tutti gli enti od organismi interessati hanno potuto presentare per iscritto osservazioni o proposte direttamente al Municipio di Bellinzona.

I temi sollevati sono stati debitamente valutati, approfonditi e risolti nell'elaborazione della variante ora proposta per quanto non fossero già stati evasi.

5. Proposta pianificatoria sottoposta all'adozione del CC

La proposta pianificatoria è descritta nel dettaglio nel Rapporto di pianificazione, al quale si rimanda integralmente. Di seguito, così com'è stato il caso per i capitoli precedenti, si riassumono gli aspetti principali.

5.1 Obiettivi

La variante di Piano regolatore del Quartiere di Bellinzona relativa al Riassetto delle aree adiacenti alla fermata FFS Piazza Indipendenza, quale frutto della procedura sopra descritta (Mandato di Studio in Parallelo, Piano d'indirizzo, Esame preliminare cantonale, Elaborazione della proposta normativa sottoposta nella procedura d'informazione e partecipazione), definisce il riassetto urbanistico e funzionale del comparto e una riorganizzazione generale prendendo in considerazione un'attenta lettura dei connotati storici e morfologici del territorio e mira ad una valorizzazione delle sue peculiarità monumentali, urbanistiche e paesaggistiche, in particolare tramite:

- la promozione dei principi dello sviluppo centripeto e della qualità urbanistica e architettonica, con un equilibrio tra densità edilizia e spazi liberi, in una zona ben connessa con i trasporti pubblici;
- la realizzazione di spazi attrattivi per il lavoro, i servizi e il commercio, il tempo libero e la residenza contemporanei e di qualità;
- la conservazione e valorizzazione di testimonianze del patrimonio storico nonché la considerazione, nel processo di trasformazione del comparto e nel limite del possibile, di ulteriori elementi o tracce di valore storico culturale;
- la definizione di nuovi spazi aperti al pubblico che valorizzino le peculiarità del luogo e contribuiscano a strutturare lo sviluppo del comparto;
- il miglioramento dei collegamenti della mobilità lenta grazie alla ricucitura delle vie storiche;
- la progettazione attenta agli aspetti ambientali e alla qualità di vita, quali la protezione contro gli incidenti rilevanti, la protezione dall'inquinamento fonico e dalle radiazioni non ionizzanti.

5.2 Proposta di variante

La presente proposta pianificatoria modifica diversi strumenti normativi del Piano regolatore di Bellinzona, in particolare i Piani delle zone e del traffico, il Piano particolareggiato del Centro storico con i relativi strumenti sul disegno dei tetti e degli spazi pubblici, nonché le norme di attuazione sia del PR sia del Piano particolareggiato. Il presente Messaggio municipale è accompagnato dal Rapporto di pianificazione che è da considerare parte integrante dello stesso, così come dai geodati ufficiali pubblicati sul portale cantonale.

La visione urbanistica nasce dall'opportunità infrastrutturale rappresentata dall'arrivo del terzo binario ferroviario e dalla nuova fermata Bellinzona Piazza Indipendenza. L'area interessata si sviluppa lungo la linea ferroviaria tra il Dragonato e la cinta muraria meridionale vicino al Castello di Montebello, includendo sia l'edificato storico attorno a Piazza Indipendenza sia il comparto dell'Istituto Santa Maria e il quartiere residenziale tra via Nocca e via Gallino. L'inserimento delle nuove infrastrutture richiede un approccio attento alla lettura storica e morfologica del territorio, con l'obiettivo di valorizzarne gli elementi monumentali, urbanistici e paesaggistici.

La proposta progettuale si fonda sul lavoro dello studio Baserga e Mozzetti, sviluppato attraverso un mandato di studio in parallelo e approfondito nel 2022 per il comparto Santa Maria.

Nuova fermata di Piazza Indipendenza

La nuova fermata con le sue esigenze di connessione offre l'opportunità di ricucire, attraverso i suoi accessi ed attraversamenti, le vie storiche e i relativi percorsi pedonali. L'occasione è anche quella di valorizzare le presenze monumentali come la cinta muraria¹ e il complesso dell'Istituto Santa Maria.

A fronte dell'edificazione del nuovo tunnel ferroviario, la proposta progettuale propone da una parte, un'edificazione urbana adeguata e rispettosa del tessuto e, dall'altra, la valorizzazione della cinta muraria, in particolare con la chiusura del varco con accesso veicolare all'autorimessa e la liberazione della vista in corrispondenza dei fondi no. 1312 e 1313 RFD, ponendo così le basi per ridisegnare lo spazio urbano pubblico lungo la stessa cinta muraria. La chiusura del varco della Cervia e la liberazione dei fondi citati, sono misure compensatorie richieste espressamente dall'Ufficio federale della cultura (BAK) nell'ambito della realizzazione del 3° binario. Per questa ragione sono sostenute finanziariamente anche da FFS e Cantone.

In corrispondenza del vicolo Cusa si ripristinerà la topografia originale, creando un percorso pedonale che dalla città, attraverso un nuovo sottopasso, ricollegherà i quartieri, avvicinando il centro cittadino all'Istituto Santa Maria e la storica scalinata che porta al Castello di Montebello. Tale passaggio fungerà anche da collegamento principale ai marciapiedi della nuova fermata ferroviaria.

Si propone anche un secondo collegamento a sud, pure con funzione urbana e ferroviaria, in corrispondenza del vicolo Von Mentlen. Questo sottopasso permette così un'ulteriore ricucitura di un'antica via, che insieme a quello di vicolo Cusa riqualificheranno l'intero comparto ricollegando i quartieri Nocca e San Rocco. Questi collegamenti situati praticamente alle estremità della fermata, agevoleranno in modo considerevole i residenti del quartiere e gli utenti dei vicini contenuti scolastici ed amministrativi.

Comparti San Rocco B2 e B3

Sul lato di Piazza Indipendenza, lungo l'attuale via Cervia, si immagina una nuova edificazione, come proposto da Baserga e Mozzetti, a pettine rivolta verso il centro città: l'alternanza di pieni e vuoti, a disegnare parti allineate alla strada e parti arretrate (almeno ai piani superiori), permetterebbe la formulazione di un'unica volumetria modulata aderente alla scala dimensionale del tessuto medioevale. Tale volumetria avvalorerebbe le potenzialità della nuova fermata in rapporto ad una nuova urbanizzazione del contesto. Tale proposta edificatoria potrebbe valere anche per l'area ora occupata dagli edifici amministrativi comunali tra via Bonzanigo ed il vicolo Von Mentlen a fianco della ferrovia, comparto B3.

Tuttavia, il DT ha suggerito di valutare di lasciare un margine anche per altre soluzioni che permetterebbero un diverso rapporto di dialogo con la struttura storica esistente o anche una possibile diversa soluzione per il comparto B3, di dimensioni più ridotte rispetto al B2.

Si ritiene la suggestione pertinente, in quanto potrebbero effettivamente scaturire ulteriori e interessanti proposte volumetriche. Al fine di garantire un corretto inserimento nel rispetto del contesto, è stato pertanto rivisto l'articolo 16 delle NAPPCS (Annesso 1 - Rapporto di pianificazione), che definisce i requisiti qualitativi idonei a consentire diverse soluzioni volumetriche — oltre a quella a pettine — assicurando al contempo la tutela e la valorizzazione del delicato contesto di riferimento. Alla luce delle nuove condizioni esposte nell'articolo 16

¹La cinta muraria del borgo di Bellinzona è uno dei cinque elementi (unitamente ai tre castelli e alla murata) che compongono l'insieme delle fortificazioni di Bellinzona iscritto nella Lista del Patrimonio mondiale dell'UNESCO nel 2000.

NAPPCS e considerate le ridotte superfici dei comparti B2 (mq 1350) e B3 (mq 900) si ritiene superfluo imporre anche un vincolo di Piano di quartiere obbligatorio.

Per quanto riguarda invece la suggestione del DT in merito alla configurazione dei tetti, per una migliore integrazione all'interno del centro storico, si ritiene di non vincolare una tipologia di tetto piuttosto che un'altra, ma di lasciare libertà di progettazione affinché la copertura diventi parte integrante dell'immagine urbana; non solo come chiusura superiore, ma come quinta facciata che contribuisce all'armonia dell'insieme.

Area di valorizzazione Cervia

L'area di valorizzazione Cervia comprende l'area del posteggio Cervia, l'attuale via Cervia, il vicolo Cusa e l'area a ridosso della cinta muraria del borgo di Bellinzona.

Il nuovo accesso al parcheggio della Cervia sarà realizzato tramite la costruzione di una rampa da via Cervia passando sotto la cinta muraria e con la chiusura dell'attuale varco, quale misura compensatoria paesaggistica/culturale, come spiegato in precedenza. Esso darà inoltre accesso, oltre che al primo piano interrato dell'autosilo esistente, anche al nuovo autosilo di 40 posti situato sotto la futura edificazione lungo la fermata (comparto B2), a compenso dei posteggi attualmente esistenti in superficie alla Cervia che verranno eliminati a favore di un nuovo spazio libero rispettoso delle adiacenze culturali.

La rampa permetterà anche l'accesso ai posteggi dell'edificio privato al mapp. 1317 RFD, già esistenti e attualmente serviti da un ascensore carrabile.

Le aree dovranno quindi essere convenientemente sistemate in superficie e arredate nel rispetto del contesto urbano, paesaggistico e culturale. Non saranno ammessi manufatti che possano compromettere l'importanza monumentale del luogo.

Considerato che il progetto ferroviario prevede la demolizione dell'edificio ubicato al mappale no. 1313 RFD (casa rossa) per far posto appunto al nuovo binario, con la variante si prevede di liberare anche l'area in corrispondenza dell'edificio ubicato al mappale no. 1312 RFD (casa gialla), e ciò proprio per valorizzare maggiormente la cinta muraria liberandola nella sua area prospiciente.



Fabbisogno posteggi pubblici

Nell'ambito della presente variante di PR, è stata elaborata nel 2022, dallo studio Comal, una valutazione del fabbisogno di posteggi pubblici a servizio del nucleo (annessa al Rapporto di pianificazione).

Quale misura fiancheggiatrice alla realizzazione del terzo binario ferroviario è prevista anche la riqualifica dell'area occupata dall'attuale posteggio in superficie della Cervia. Saranno quindi eliminati i posteggi in superficie e riproposti nel comparto B2, tramite un piano interrato.

EP 170 Istituto Santa Maria, EP 170a scuola e NT4

A monte della nuova fermata si propone essenzialmente uno sviluppo insediativo misto, scolastico, residenziale e amministrativo e la valorizzazione dell'edificio storico delle Scuole Santa Maria.

La zona per edifici ed attrezzature pubbliche è divisa dal nuovo percorso pedonale, che collega il quartiere Nocca alla Città e ai binari della nuova fermata. A monte di esso si conferma la zona per edifici pubblici (170), dove si fissa il mantenimento dell'edificio storico, quale bene culturale d'interesse locale, mentre a sud del passaggio si definiscono due distinte zone edificabili:

- la zona per edifici pubblici (170a), che completa la destinazione della zona 170 con nuove costruzioni scolastiche;
- la zona NT4 destinata a contenuti di carattere residenziale e amministrativo, dove le nuove edificazioni dovranno presentare una tipologia prevalentemente puntuale nel rispetto della trama del quartiere residenziale ottocentesco e novecentesco adiacente.

6. Contenibilità - Dimensionamento in base alla scheda R6 del PD

La variante di PR oggetto del presente Messaggio va valutata in primo luogo sulla base di criteri qualitativi e strategici della pianificazione della Città: si tratta di un comparto centrale e strategico che risponde a tutti gli effetti al principio dello sviluppo centripeto di qualità imposto dalla legislazione federale in materia di pianificazione del territorio e codificato nelle schede R6 e R10 del Piano direttore cantonale.

Con riguardo al tema della contenibilità delle riserve edificatorie sfruttabili nel periodo di 15 anni, il comparto della nuova fermata Piazza Indipendenza sottoposto all'adozione non incrementa il numero delle unità insediative (UI) complessive rispetto alla situazione attuale, calcolate con i criteri della scheda R6 e dei relativi allegati 1 e 2 del PD. A questa condizione esso non deve dunque essere messo in relazione con il calcolo del dimensionamento del PR complessivo, non incidendovi in maniera significativa. Nel caso di specie non si è nemmeno confrontati con una situazione di ampliamento della zona edificabile o di terreni liberi inedificati, essendo la superficie già urbanizzata e edificata (v. cap. 8, pag. 20-21 Rapporto di pianificazione).

7. Aspetti ambientali

Con la realizzazione del terzo binario e della nuova fermata FFS di Piazza Indipendenza, così come per le modifiche di Piano regolatore previste nei sedimi nelle immediate vicinanze della linea ferroviaria, tenendo conto di diversi parametri (nuova stazione, modifiche all'infrastruttura ferroviaria, aumento del traffico merci e dei viaggiatori), sono state elaborate delle analisi preliminari per valutare i rischi in base alle ordinanze federali contro gli incidenti rilevanti (OPIR), contro l'inquinamento fonico (OIF) e sulla protezione della radiazioni non ionizzanti (ORNI).

Le analisi hanno concluso che la situazione futura non desta particolari problemi, andranno però presi i giusti accorgimenti architettonici e costruttivi nel rispetto dei limiti imposti dalla legge.

L'area a ridosso della nuova fermata ferroviaria è ancora classificata nel catasto dei siti inquinati del Cantone come sito contaminato con risanamento in esecuzione, in seguito alle attività di una lavanderia chimica esercitate tra il 1927 e il 1988. Le FFS, uniche future proprietarie dei fondi interessati, hanno eseguito gli interventi di bonifica tra il 2020 e il 2022, coordinati e finanziati dal Cantone (50%) e dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) (50%). Con tale intervento di risanamento si è dunque posto rimedio ad una situazione di grave inquinamento scongiurando il conseguente rischio di contaminazione delle acque di falda sottostanti. Il catasto dei siti inquinati è in fase di aggiornamento.

8. Programma di urbanizzazione

La suddivisione dei costi delle opere pubbliche relative alla realizzazione da parte di FFS del progetto del 3° binario e della nuova fermata (misure compensatorie e altre misure) è stata concordata tramite una Dichiarazione d'impegno stipulata tra Comune, Cantone e FFS e sottoscritta nel dicembre 2023 (allegata al Rapporto di pianificazione). I costi presentati sono stati calcolati nel 2020 e andranno aggiornati in fase di progetto definitivo.

Le misure compensatorie previste e le relative suddivisioni dei costi sono riassunte di seguito:

- acquisto delle proprietà ai mappali 1312 e 2925 RFD Bellinzona e la demolizione degli edifici esistenti: interamente a carico di FFS;
- realizzazione del nuovo accesso interrato all'autosilo Cervia: 67% dei costi a carico di FFS, 16.5% a carico del Cantone e 16.5% a carico del Comune per una spesa pari a 1.65 MCHF (escl. IVA);
- riqualifica degli spazi liberi: costi suddivisi 50/50 tra Cantone e Città per una spesa prevista a carico del Comune di 0.5 MCHF (escl. IVA). Per quest'opera sono da prevedere contributi di miglitoria quale opera di urbanizzazione generale.

Altre misure previste e relativi costi:

- posteggi pubblici sostitutivi eliminati al Cervia: costi suddivisi 50/50 tra Cantone e Città per una spesa prevista a carico del Comune di 1.5 MCHF (escl. IVA), realizzati al piano interrato lungo la nuova fermata coordinatamente con FFS. Il costo potrà essere coperto mediante un prelievo dal Fondo Contributi sostitutivi per posteggi quartiere di Bellinzona che al 1.1.2025 si attesta a 4.3 MCHF.

La spesa totale prevista a carico del Comune corrisponde quindi a 3.65 MCHF (escl. IVA), secondo il progetto di massima del 2020 e inserito nella Dichiarazione d'impegno sottoscritta da Cantone, Città e FFS nel 2023, aggiornando questo importo secondo l'Indice svizzero dei prezzi delle costruzioni al secondo semestre 2025 (genio civile per il Ticino) si avrebbe un costo pari a circa 4.45 MCHF (incl. IVA).

L'esecuzione delle opere è ipotizzabile dopo il 2032, considerando l'inizio dei lavori per la realizzazione del terzo binario ferroviario a partire dal 2027.

Il programma di urbanizzazione elaborato è stato coordinato con il piano finanziario comunale (v. cap. 9 seguente) come previsto dall'art. 36 LST.

9. Calcolo dell'incidenza finanziaria delle opere di urbanizzazione previste

Si precisa che le considerazioni che seguono hanno carattere puramente indicativo e andranno pertanto aggiornate in fase di progettazione definitiva, si tratta infatti di una stima elaborata per permettere al lodevole Consiglio comunale di valutare al meglio le conseguenze finanziarie della variante di Piano regolatore per cui si propone la modifica, ma senza tuttavia la richiesta definitiva del credito di realizzazione, che sarà eseguita successivamente.

Considerando il programma di realizzazione descritto al capitolo precedente, e aggiungendo proporzionalmente IVA e il rincaro indicizzato al secondo semestre 2025, si ottiene un investimento lordo totale aggiornato di 4.45 MCHF. Le entrate previste (prelievo Fondo Contributi posteggi) sono invece di ca. 1.828 MCHF alle quali vanno aggiunti i contributi di miglitoria stimati in ca. 182'000 CHF (ipotesi del 30% della spesa determinante).

La ripartizione delle spese e delle entrate è ipotizzata nel modo seguente:

- CHF 1'645'550 di uscite nel 2033
- CHF 2'468'000 di uscite e CHF 1'828'800 di entrate nel 2034
- CHF 182'880 di entrate nel 2035

Tasso di interesse: 2%, calcolato sul residuo a bilancio.

Ammortamento: gli interventi contenuti nel presente Messaggio sono attribuibili a categorie differenziate degli investimenti per i quali la Città calcola gli ammortamenti; in relazione all'applicazione del MCA2, l'obiettivo è quello di differenziare le varie spese in modo più puntuale rispetto al passato, in modo da applicare il tasso d'ammortamento più appropriato. Le nuove basi legali sono dettate dall'art. 165 LOC e dal relativo art. 17 del Regolamento sulla gestione finanziaria dei Comuni e queste chiariscono che per tutti gli investimenti viene applicato il metodo dell'ammortamento a quota costante, calcolato di principio sulla durata di vita del bene.

In applicazione delle nuove basi legali e dei principi fissati dal MCA2, le opere oggetto del presente Messaggio si configurano come "strade e piazze" pertanto la durata è calcolata su 33 anni.

Si prevedono quindi ca. CHF 73'900 di ammortamenti annui.

Per quanto riguarda i costi d'interesse, essi vengono calcolati quale costo teorico sul residuo a bilancio ciò che implica un dato medio per i primi 10 anni di CHF 34'300 ca.

L'impatto sulla gestione corrente stimata in base ai dati al momento verificati è di ca. CHF 108'200.

Visto quanto precede si ritiene che l'investimento sia finanziariamente sostenibile e coerente con la forza finanziaria del Comune.

10. Plusvalore

Il cambiamento, che modifica l'azzonamento di alcuni fondi, potrebbe implicare un vantaggio a favore dei proprietari che deve essere compensato in base agli art. 92 e seguenti della LST (contributo di plusvalore). Il calcolo del plusvalore e del contributo verrà eseguito dopo l'entrata in vigore della misura pianificatoria.

11. Modifiche conseguenti del PR generale

La variante di PR relativa al riassetto delle aree adiacenti alla fermata FFS Piazza Indipendenza comporta delle modifiche conseguenti al Piano regolatore del Quartiere di Bellinzona:

- lo stralcio dell'art. 16 NAPPCS che regolava il comparto B2 attuale;
- la definizione dei nuovi articoli delle NAPPCS:
 - art. 16 Comparti "San Rocco" B2 e B3
 - art. 23a Area di valorizzazione Cervia;
- la modifica dell'articolo 19 Protezione delle zone dalle immissioni di rumore (OIF) e dagli incidenti rilevanti (OPIR) delle NAPR;
- la modifica dell'articolo 42 Zona nucleo di tamponamento NT delle NAPR;
- la modifica dell'allegato alle NAPR relativo agli edifici pubblici e/o privato d'interesse pubblico;
- la definizione dei geodati con indicati i nuovi azzonamenti relativi al Piano particolareggiato del Centro storico e al PR di Bellinzona.

Si propone quindi la modifica degli articoli citati, per i cui dettagli si rimanda all'incarto di variante.

12. Prossimi passi

L'introduzione di un terzo binario ferroviario e di una nuova fermata FFS in prossimità di Piazza Indipendenza comporta una mutazione importante dell'aspetto urbano in generale del luogo. La presenza di un'accresciuta presenza infrastrutturale può essere mitigata da una sua appropriata integrazione architettonica ed urbana. In particolare, con la nuova proposta pianificatoria si cerca di cogliere le potenzialità, ritessendo importanti collegamenti urbani e valorizzando le presenze monumentali nel rispetto delle peculiarità del luogo.

Con il presente Messaggio vengono sottoposte all'adozione da parte del Consiglio comunale le modifiche pianificatorie conseguenti al progetto di realizzazione di un terzo binario ferroviario e di una nuova fermata.

Una volta cresciuta in giudicato la decisione di adozione del Consiglio comunale, i documenti di variante verranno pubblicati per la procedura di approvazione da parte del Consiglio di Stato, che deciderà anche su eventuali ricorsi, coinvolgendo gli uffici cantonali preposti.

13. Dispositivo

Per le considerazioni espresse e fatto riferimento agli atti citati, codesto lodevole Consiglio comunale è quindi invitato a voler **risolvere:**

-
1. È adottata la variante di Piano regolatore del Quartiere di Bellinzona relativa al *Riassetto delle aree adiacenti alla fermata FFS Piazza Indipendenza*, costituita dai seguenti documenti:
 - Piano particolareggiato del Centro storico;
 - Piano delle zone e del traffico;
 - Norme d'attuazione del piano regolatore del Centro storico, art. 16, 23a;
 - Norme d'attuazione del piano regolatore, art. 19, art. 42, e allegato EP;
 - Rapporto di pianificazione (documento illustrativo ed esplicativo, non soggetto ad approvazione) con annessi tecnici.
-
2. Il Municipio è autorizzato a completare la procedura di approvazione ai sensi della Legge cantonale sullo sviluppo territoriale (LST).
-

Con ogni ossequio.

Per il Municipio

Il Sindaco

Mario Branda

Il Segretario

Philippe Bernasconi

Allegato:

Incarto completo - Variante Riassetto delle aree adiacenti alla fermata FFS Piazza Indipendenza

Ai sensi dell'art. 7 della Legge cantonale sullo sviluppo territoriale (LST) «*Il geodato digitale ha valenza giuridica ed è prevalente rispetto al supporto cartaceo per i piani d'utilizzazione adottati, pubblicati e approvati in forma di geodati*». Lo stesso è consultabile al seguente sito:

<https://test.variantipr.ti.ch>