Città di Bellinzona

Variante di Piano regolatore
Quartiere di Bellinzona

Riassetto delle aree adiacenti alla fermata FFS Piazza Indipendenza

Rapporto di pianificazione

marzo 2026

Indice

1. Premessa 3
2. Lettura storico-urbanistica 5
3. Situazione pianificatoria attuale 7
4. Piano d'indirizzo - esame preliminare 8
   - 4.1 La nuova fermata di Piazza Indipendenza 9
   - 4.2 Comparti San Rocco B2 e B3 10
   - 4.3 Zona speciale Santa Maria 10
   - 4.4 Comparto via Cervia 11
   - 4.5 Conclusioni 12
5. Esito dell'esame preliminare 13
   - 5.1 Settore Santa Maria 13
   - 5.2 Settore San Rocco 14
   - 5.3 Spazi pubblici lungo la murata 14
   - 5.4 Settore Cervia 14
   - 5.5 Beni culturali protetti 14
   - 5.6 Aspetti ambientali 14
6. Informazione e partecipazione pubblica 15
7. Proposta di variante 15
   - 7.1 Componenti 15
   - 7.2 Concetto 15
   - 7.3 Nuova fermata di Piazza Indipendenza 17
   - 7.4 Comparti San Rocco B2 e B3 17
   - 7.5 Area di valorizzazione Cervia 18
   - 7.6 Fabbisogno posteggi pubblici 19
   - 7.7 EP 170 Istituto Santa Maria, EP 170a scuola e NT4 20
8. Contenibilità 20
9. Aspetti ambientali 21
   - 9.1 Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR) 21
   - 9.2 Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) 22
   - 9.3 Ordinanza sulla protezione dalle radiazioni non ionizzanti (ORNI) 22
   - 9.4 Risanamento sito 22
10. Plusvalore 22
11. Programma di urbanizzazione 22
12. Incidenza finanziaria 23
13. Conclusioni 24

1. Premessa

Il Municipio presenta, con la variante in oggetto, il futuro assetto pianificatorio dell'area attorno alla 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 per la costruzione del 3° binario, 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, dimostrava 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 posizione favorevole della Città è stata comunque condizionata al perseguimento dei seguenti aspetti:

- l'opera (terzo binario e fermata di Piazza Indipendenza) è da intendersi inscindibile, nel senso che – dimostrato che non è possibile creare la nuova fermata senza un binario supplementare – la realizzazione del terzo binario dovrà obbligatoriamente portare con sé la contemporanea realizzazione della nuova fermata di Piazza Indipendenza;
- la realizzazione dell'opera deve tenere conto della delicatezza del comparto (con particolare riferimento alla protezione dei beni culturali, anche di rilevanza internazionale) e rispettare il più possibile chi vi abita, coinvolgendo da subito i proprietari toccati da eventuali

espropriazioni, rispettivamente considerare in modo adeguato pure le esigenze architettoniche e di protezione ambientale;

- l'opera (da realizzare sul breve-medio termine per garantire l'esercizio e lo sviluppo del traffico ferroviario regionale) dovrà essere considerata complementare all'obiettivo strategico del completamento di AlpTransit con la circonvallazione del Bellinzonese, che resta primario, quand'anche attualmente inserito dalla Confederazione nella seconda fase di sviluppo futuro della rete ferroviaria nazionale. In questo senso, si domanda che la posizione del Cantone e dei nostri rappresentanti a Berna, continui ad essere quella di chiedere con forza il completamento della linea come previsto, togliendo il traffico merci dagli abitati della regione che ne sono oggi attraversati.

La realizzazione di una fermata in Piazza Indipendenza, contenuta nel Programma dell'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.

Il contesto ambientale, urbanistico e monumentale in cui si vuole inserire la nuova fermata impone delle riflessioni approfondite per recuperare un comparto oggi poco utilizzato e valorizzare un notevole patrimonio storico di valenza internazionale: la fermata si situa 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 una 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.

I risultati scaturiti dal progetto prescelto sono stati successivamente approfonditi, tramite mandati di consulenza specifica assegnati allo stesso studio d'architettura Baserga e Mozzetti da FFS e dalla Città, per la progettazione di massima del terzo binario e rispettivamente per la variante di piano regolatore, oggetto del presente rapporto.

In collaborazione con il Dipartimento del territorio (DT) e le FFS, nel 2018, è stato redatto un rapporto di dettaglio, all'attenzione dell'ufficio federale della cultura denominato "Trois chateaux, murailles et remparts du bourg de Bellinzona", dove si illustrava con precisione, l'inserimento del progetto nel contesto. L'ufficio federale competente dopo aver condiviso il documento anche con il "Conseil International des monuments et des sites" (ICOMOS), si è espresso favorevolmente al riguardo, imponendo, come da indicazione di ICOMOS, alcune misure compensatorie, descritte in seguito, con lo scopo di valorizzare i monumenti presenti.

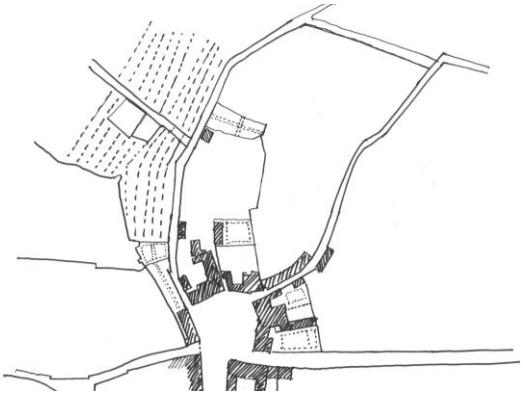
2. Lettura storico-urbanistica

La mappa catastale del 1857 evidenzia come il comparto fosse caratterizzato dalla presenza di due strade che risalivano il versante della collina; la prima, oggi vicolo Cusa, partendo dall'attuale Piazza Indipendenza costeggiava la cinta muraria e conduceva all'attuale Istituto Santa Maria e alla zona di Nocca, mentre la seconda, oggi vicolo Von Mentlen, conduceva dalla Piazza verso il comune di Ravecchia.

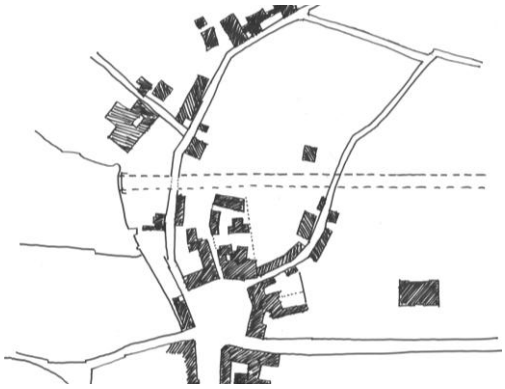
L'arrivo della ferrovia e la creazione dell'asse stradale di via Bonzanigo, nei primi del Novecento, hanno crato una cesura tra la città e l'area pedemontana, annullando la continuità dei due percorsi citati. Il quartiere a monte si è quindi sviluppato con un carattere meno urbano, più residenziale e l'edificio storico Santa Maria s'impone come unico edificio monumentale di rilevanza.

Aggiungendo poi la demolizione del quartiere medievale della Cervia e la creazione dell'autosilo con l'apertura di un varco nella cinta muraria nella seconda metà del Novecento, l'intero comparto è stato sostanzialmente ridotto ad un'area poco qualificata.

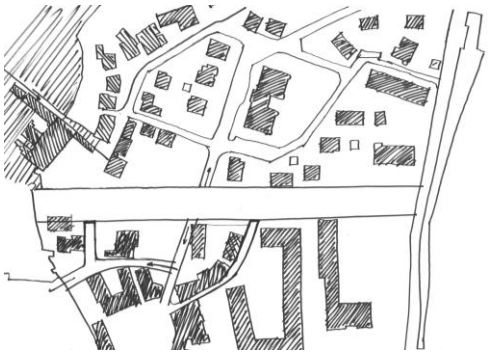
1857



1845



1883

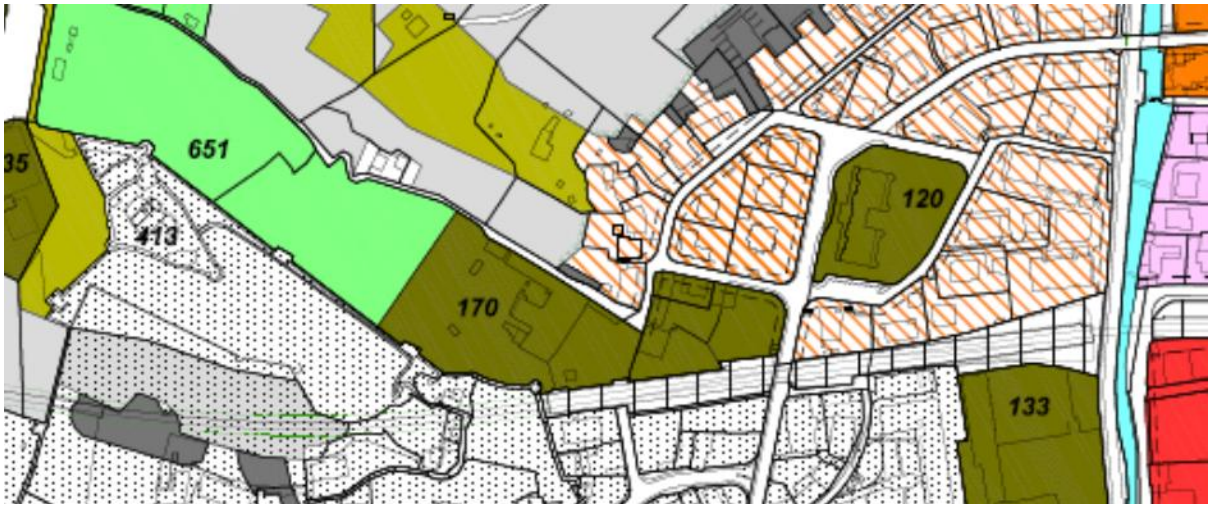


oggi

3. Situazione pianificatoria attuale

Il piano regolatore in vigore prevede per il comparto attorno alla futura Fermata FFS Piazza Indipendenza, delle regole ben precise di sviluppo edilizio la cui approvazione risale agli anni '80 per la parte relativa al Centro storico e al 2001 per quella edificabile circostante. Infatti, il Piano regolatore particolareggiato del Centro storico (PPCS) copre l'area ovest del comparto, in cui si trova Piazza Indipendenza e il Piano regolatore generale della Città (PR) per la parte est, dove si trovano due importanti edifici a carattere pubblico, la Scuola dell'infanzia Nocca e l'Istituto Santa Maria che si affaccia di sbieco sulla fermata.

In particolare a monte della linea ferroviaria il contesto è di carattere residenziale semi-estensivo (indice di sfruttamento 0.6) 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 Piano delle zone

Per il comparto a monte della ferrovia il PR in vigore indica una zona per edifici e attrezzature d'interesse pubblico EP170 denominato Istituto Santa Maria, i cui parametri attuali sono: altezza massima = ml 16.50, area verde = 40% e Indice di edificabilità IE = 2.5 mc/mq.

Per l'area di ca mq 2'000 tra via F. Bonzanigo, via alla Cervia e vicolo Cusa, attualmente denominata dal PPCS comparto "Santa Maria" le norme di attuazione del piano particolareggiato del centro storico (NAPPCS), come indicato all'art. 16, permettono nuove edificazioni con Hmax ml 13.50 e Hmin ml 10.50, l'occupazione del 70% della superficie catastale e una volumetria massima corrispondente al 75% della volumetria ottenibile moltiplicando la superficie occupabile per l'altezza massima consentita.

Per l'area tra via Bonzanigo e vicolo Von Mentlen il PPCS prevede invece il mantenimento della sostanza edilizia storica.

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.

Estratto PPCS (centro storico) - Comparto B2 "Santa Maria"

È evidente che le indicazioni urbanistiche attualmente in vigore sono state definite in un contesto di sviluppo diverso da quello che si sta prospettando con la realizzazione del terzo binario e la relativa fermata FFS in Piazza Indipendenza: di conseguenza risulta necessario aggiornare i vincoli vigenti del Piano regolatore, rivedendo e ricalibrando le potenzialità edificatorie in relazione ad un nuovo sviluppo del comparto, che potrà avvenire anche a tappe, ma sempre nel rispetto del delicato contesto monumentale.

4. Piano d'indirizzo - esame preliminare

Il Municipio ha presentato un piano d'indirizzo il 24 febbraio 2017 sulla base delle risultanze del MSP, citato nella premessa, che ha ridefinito l'assetto pianificatorio e la relativa accessibilità del comparto attorno alla nuova fermata, prevista nell'ambito del completamento del terzo binario Giubiasco-Bellinzona.

Il progetto Baserga e Mozzetti è stato selezionato quale base per la progettazione della fermata e per le scelte urbanistiche, in particolare per il disegno di qualità degli spazi liberi ad uso pubblico, per la creazione di collegamenti pedonali misurati ed efficaci per la ricucitura dei due settori tramite il preciso recupero delle vie storiche, proponendo una soluzione unitaria che comprendeva gli accessi alla fermata, il sistema di collegamenti dalla fermata verso le varie parti della città, il recupero e la valorizzazione dell'area interessata dai lavori ferroviari e il ridisegno dei volumi edilizi attorno ai nuovi manufatti ferroviari, oltre ad una riflessione urbanistica per il piazzale della Cervia.

La variante sottoposta all'esame preliminare riprendeva quindi i principi urbanistici del progetto selezionato, creando i presupposti pianificatori per la sua realizzazione:

- 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.

Il piano d'indirizzo si caratterizzava in quattro aree principali, descritti ai capitoli seguenti.

4.1 La nuova fermata di Piazza Indipendenza

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

A fronte dell'edificazione del nuovo tunnel, la proposta pianificatoria proponeva da una parte, una densificazione 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 ni. 1312 e 1313 RFD, ponendo così le basi per ridisegnare lo spazio urbano pubblico lungo la stessa cinta muraria.

In corrispondenza del vicolo Cusa si prevedeva il rispristino della topografia originale, creando un percorso pedonale che dalla città, attraverso un nuovo sottopasso, avrebbe ricollegato i quartieri, avvicinando l'Istituto Santa Maria e la storica scalinata al Castello di Montebello e avrebbe anche collegato il centro storico con la nuova fermata ferroviaria TILO.

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

ll progetto ferroviario prevedeva anche un collegamento pedonale diretto tra l'area ferroviaria e il quartiere di Ravecchia, attraversando via Ospedale in sicurezza. La prossimità di questo collegamento pedonale al nuovo sottopasso del vicolo Von Mentlen avrebbe permesso di ottimizzare i percorsi pedonali tra i vari quartieri che ruotavano attorno alla nuova fermata, valorizzandone le peculiarità soprattutto paesaggistiche.

Ripari fonici

L'integrazione della tratta ferroviaria e della nuova fermata era imprescindibile dalla necessità di rispondere alla problematica del disturbo fonico e alle contingenze relative alla sicurezza. Questo ha condotto all'interpretazione della fermata come elemento urbano ed architettonico definito da muri di protezione. Per un'integrazione della fermata sensibile alle caratteristiche urbane del luogo, nel Pmax del 3° binario sono state previste parti vetrate in corrispondenza d'interessanti scorci visivi, in alternanza ai muri di protezione (ripari fonici); queste "aperture" sono state previste in particolare in corrispondenza del vicolo von Mentlen, di via Bonzanigo e dell'Istituto Santa Maria e facevano quindi parte del progetto ferroviario.

4.2 Comparti San Rocco B2 e B3

Sul lato di Piazza Indipendenza, lungo via Cervia, si proponeva una nuova edificazione a "pettine" aperta verso il centro città: l'alternanza di pieni e vuoti, a disegnare parti allineate alla strada e parti arretrate (almeno ai piani superiori) che creavano delle corti, permettevano la formulazione di un'unica volumetria modulata aderente alla scala dimensionale del tessuto medioevale. Il dorso a monte, a ridosso della ferrovia, avrebbe potuto idealmente essere caratterizzato da ballatoi al servizio dei piani, a mo' di protezione. Tale densificazione avrebbe avvalorato le potenzialità della nuova fermata in rapporto ad una maggiore urbanizzazione del contesto, pur se incline al rispetto delle peculiarità del tessuto esistente.

Tale proposta edificatoria era valida anche per l'area ora occupata dagli edifici amministrativi comunali tra via Bonzanigo ed il vicolo Von Mentlen a fianco della ferrovia, comparto B3.

La progettazione di questi 2 comparti era stata proposta soggetta a Piani di quartiere obbligatori a garanzia di una lettura unitaria dell'intervento lungo la nuova fermata ferroviaria tra il vicolo Cusa ed il vicolo Von Mentlen, ossia tra le vie storiche ripristinate come importanti percorsi pedonali urbani corrispondenti anche agli accessi alla nuova fermata.

Si proponeva invece il mantenimento degli edifici che sorgevano sulla parte nord lungo vicolo von Mentlen, in quanto contribuivano alla conservazione della sostanza edilizia storica esistente, determinando e delimitando lo stesso vicolo e il corrispondente angolo di Piazza Indipendenza.

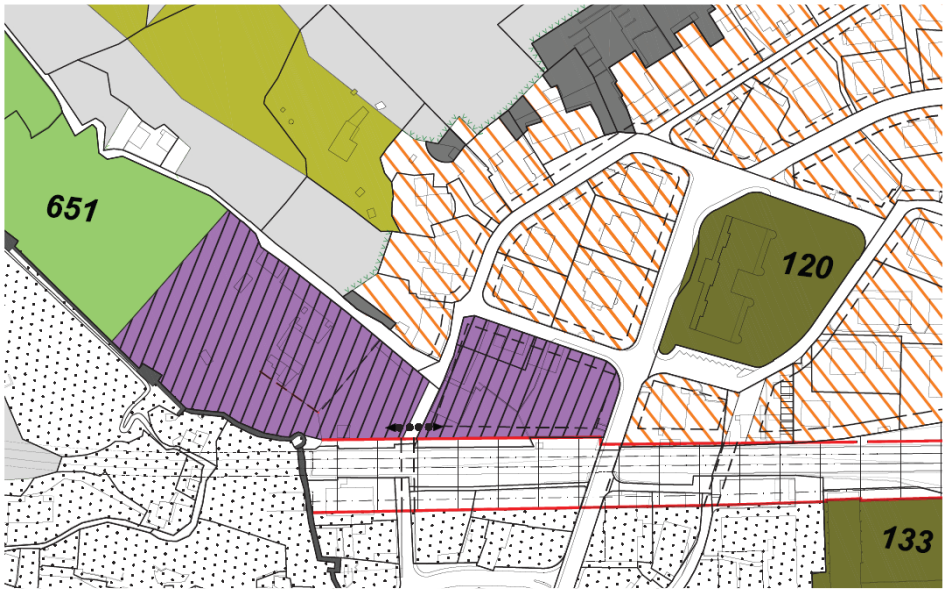
4.3 Zona speciale Santa Maria

A monte della nuova fermata si proponeva essenzialmente uno sviluppo insediativo misto, scolastico, residenziale e amministrativo e la valorizzazione dell'edificio storico Santa Maria; il tutto subordinato a Piano di quartiere.

Il nuovo articolo normativo fissava l'obbligo del Piano di quartiere con condizioni qualitative generali e specifiche; tra quelle specifiche si chiedeva espressamente che la nuova edificazione fosse di carattere prevalentemente puntuale nel rispetto della tipologia del quartiere residenziale ottocentesco e novecentesco.

L'edificazione con volumi autonomi avrebbe permesso l'introduzione di funzioni differenti e un potenziale carattere aggregativo, in risposta alla valenza più urbana che il lotto acquisisce per aderenza alla nuova fermata ferroviaria.

Gli edifici avrebbero dovuto essere orientati come il quartiere a monte e quindi distaccarsi dalla geometria della fermata; ciò avrebbe permesso una lettura dell'area ferroviaria come elemento eccezionale e non formativo rispetto alla logica insediativa del quartiere.

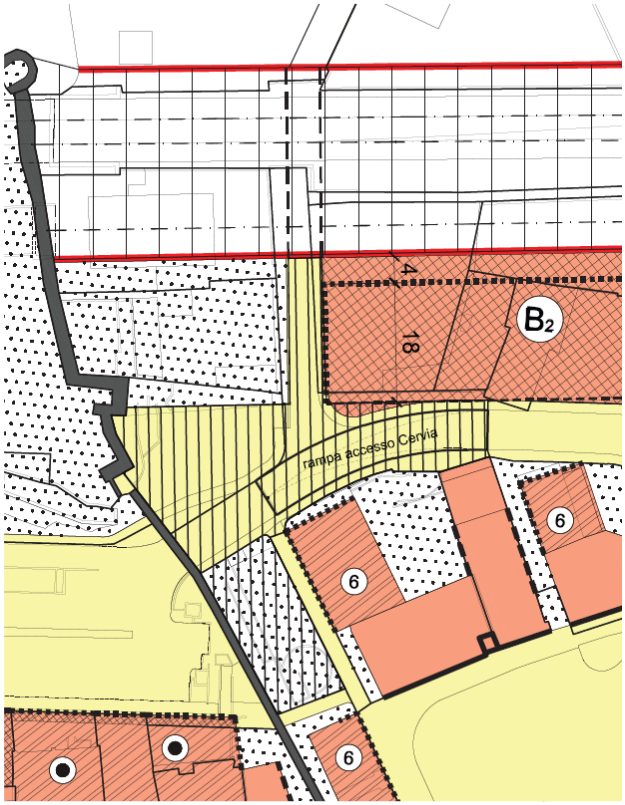


4.4 Comparto via Cervia

Il comparto via Cervia comprendeva l'area a ridosso della cinta muraria, il vicolo Cusa e parte dell'area della via Cervia. Il comparto era regolamentato con un nuovo articolo normativo (art. 16a) che fissava la base legale per l'interramento dell'accesso al parcheggio della Cervia, quale misura compensatoria al nuovo foro nella cinta muraria necessario per il passaggio del 3° binario.

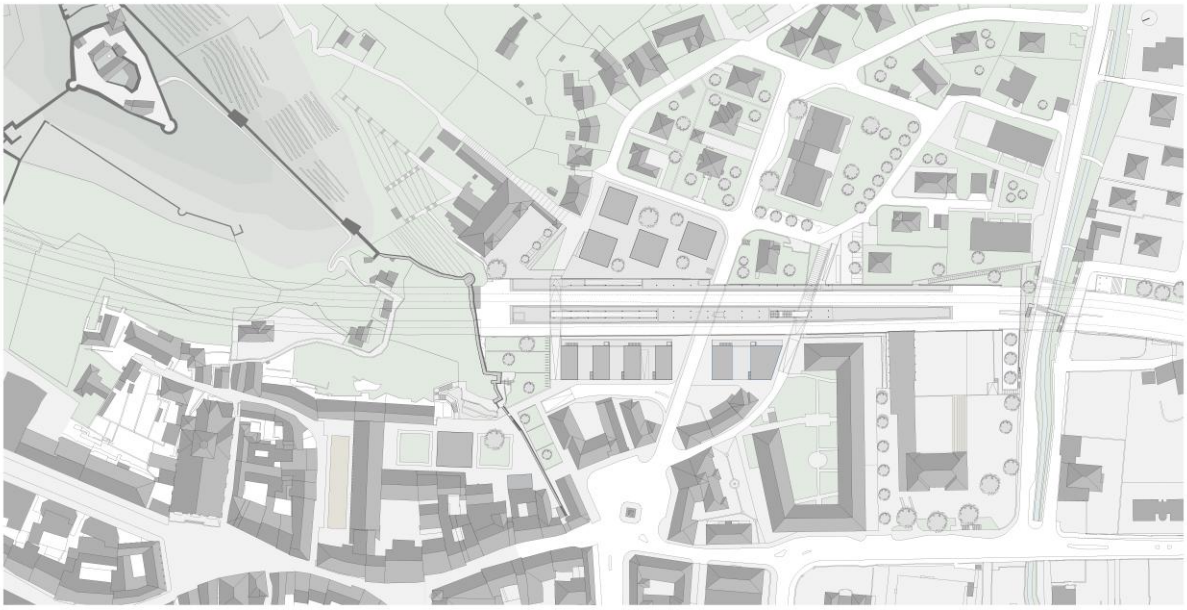
Il comparto avrebbe dovuto quindi essere convenientemente sistemato e arredato nel rispetto del contesto urbano, paesaggistico e dei beni culturali. In generale non erano ammessi manufatti che avrebbero potuto compromettere l'importanza monumentale del luogo.

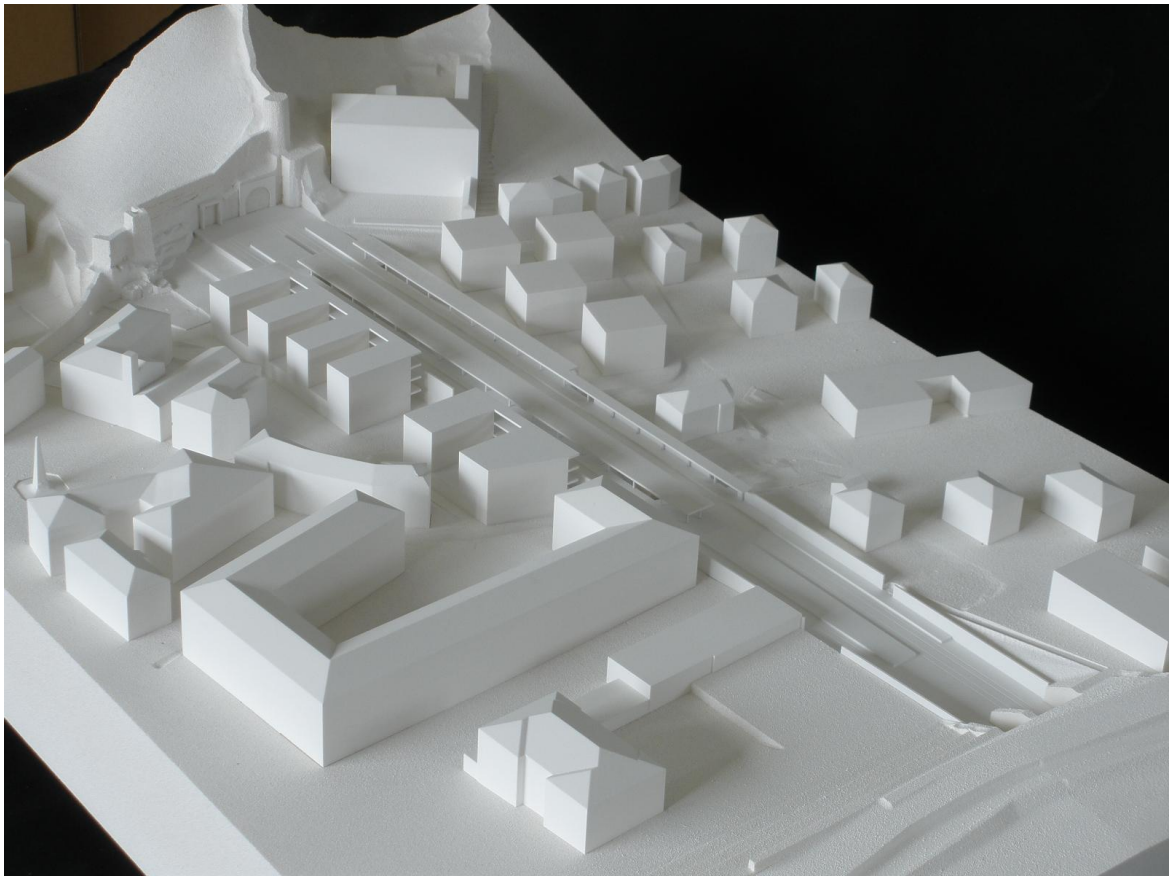
Considerato che il progetto ferroviario prevedeva la demolizione dell'edificio ubicato al mappale no. 1313 RFD (casa rossa) per far posto appunto al nuovo binario, il progetto architettonico, sviluppato nell'ambito del mandato di studio in parallelo, prevedeva il divieto di edificazione anche in corrispondenza dell'edificio (edificio giallo) ubicato al mappale no. 1312 RFD (accanto alla casa rossa), e ciò proprio per valorizzare maggiormente la cinta muraria liberandola nella sua area prospicente e riducendo così la cesura tra i quartieri abitativi divisi ora dal manufatto ferroviario. La demolizione dell'edificio al mappale 1312 RFD era da ritenere anche una misura compensatoria richiesta dall'ufficio federale della cultura.



4.5 Conclusioni

Il piano d'indirizzo concludeva affermando che l'introduzione di un terzo binario ferroviario e di una nuova fermata in prossimità di Piazza Indipendenza comportava effettivamente una mutazione importante dell'aspetto urbano in generale del luogo con un'accresciuta presenza infrastrutturale, ma nel contempo dava l'opportunità di ritessere importanti collegamenti urbani, di ricucire urbanisticamente i quartieri pur confermandone le rispettive peculiarità e valorizzare le presenze monumentali.





Planimetria e modello estratto dal mandato di studio in parallelo - Baserga e Mozzetti

5. Esito dell'esame preliminare

Con preavviso del 4 dicembre 2017 il DT ha formulato le proprie considerazioni sul Piano d'indirizzo, esposto al capitolo precedente, inoltrato dal Comune, concordando sostanzialmente con le proposte fatte e richiedendo puntualmente alcune verifiche e approfondimenti così da completare di conseguenza la documentazione della variante di PR.

Di seguito sono ripresi in breve gli approfondimenti di maggior rilievo richiesti dal DT.

5.1 Settore Santa Maria

Il DT sostiene che il comparto Santa Maria, inserito nel PR in vigore in un'unica zona quale Edifici pubblici (EP), sia in realtà costituito da due parti distinte, per questo ritiene che la proposta del Piano di quartiere unitario, prevista dal piano d'indirizzo, non rispecchi le differenze urbanistiche e territoriali presenti e propone una differenziazione delle possibilità edilizie tramite due azzonamenti diversi, come d'altronde previsto già nel progetto Baserga e Mozzetti, che prevedeva di intervenire differentemente sulle due aree con precise volumetrie edilizie puntuali e autonome sui fondi 1531 e 2633 RFD e con il sostanziale mantenimento dell'attuale edificazione sul fondo 1000 RFD. Il DT sottolinea infatti che dal profilo pianificatorio la suddivisione dell'attuale Zona EP 170 in due nuovi azzonamenti potrebbe semplificare la gestione delle due aree interessate dalle modifiche di PR, poiché investite da approcci urbanistici differenti con, se del caso, 2 Piani di quartiere distinti.

5.2 Settore San Rocco

Il DT condivide l'imposizione generale volta ad assicurare l'attuazione delle intenzioni urbanistiche all'origine della variante; si pone però il quesito se di fatto non lasciare margine ad altre possibilità oltre all'edificazione a pettine suggerita dal progetto Baserga e Mozzetti, chiedendo pertanto di valutare se tale scelta architettonica debba essere l'unica soluzione ammessa o se sia possibile lasciare margine anche ad altre soluzioni che non siano il pettine soprattutto per la parte B3 (area attualmente occupata da edifici comunali). Inoltre, chiede maggiori dettagli relativi alle forme del tetto ammesse e di definire meglio l'organizzazione dei posteggi che devono essere interrati, giustificandone anche il fabbisogno.

5.3 Spazi pubblici lungo la murata

Il DT ha chiesto di riconsiderare più attentamente la posizione dell'inizio della rampa d'accesso all'Autosilo e di spostarla il più possibile verso via Bonzanigo, in modo da liberare la maggior superficie di spazio pubblico possibile.

Inoltre, ha chiesto di valutare la possibilità di prevedere interventi di riqualifica per l'area a ridosso della cinta muraria, dove oggi trova ubicazione la casa gialla e di non limitarsi a definire tale superficie come "libera da edificazioni", come proposto nel piano d'indirizzo. Il tema era legato alle discussioni allora in corso con FFS concernenti la presa a carico del costo della demolizione dell'edificio. Tale aspetto si è nel frattempo risolto e quindi considerato nella proposta di variante in oggetto.

5.4 Settore Cervia

Sono condivisi i presupposti per chiudere l'attuale varco nella cinta muraria per l'accesso all'autosilo Cervia.

5.5 Beni culturali protetti

Il comparto è caratterizzato da un'alta densità monumentale e in primo luogo dalla presenza della cinta muraria che figura nell'elenco del patrimonio mondiale (sito Unesco Tre castelli, murata e cinta muraria di Bellinzona) ed è protetta quale bene culturale di interesse cantonale ai sensi della LBC.

Per i beni culturali cantonali siti nel nucleo storico di Bellinzona, è istituito un perimetro di rispetto cantonale che ingloba tutto il comparto pianificato dalla variante PR ora all'esame. La proposta pianificatoria riguarda inoltre l'Istituto Santa Maria, il giardino dell'Istituto Santa Maria e la salita ai Castelli, per i quali il Municipio ha proposto di istituire una protezione locale e li ha pertanto inseriti nei documenti della variante concernente la tutela dei beni culturali, adottata dal Consiglio Comunale in data 4 dicembre 2017 e approvata dal Consiglio di Stato il 16 aprile 2025.

5.6 Aspetti ambientali

La variante deve tener conto della sensibilità e della necessaria protezione della popolazione residente rispetto al progetto ferroviario. In particolare, il DT chiede che si certifichino le ripercussioni sulle aree adiacenti dovute ai rischi ambientali per la popolazione e che siano parte integrante della documentazione da sottoporre al Consiglio comunale.

6. Informazione e partecipazione pubblica

Alla luce delle considerazioni, esposte nel preavviso dipartimentale, è stato rivisto e precisato il progetto di piano d'indirizzo ed elaborata una variante di Piano regolatore completa.

Questa è stata e sottoposta alla popolazione per l'informazione e partecipazione come previsto dalla Legge sullo sviluppo territoriale (LST) dal 22 maggio al 20 giugno 2024 ai sensi dell'art. 26 della Legge sullo sviluppo territoriale (LST) e degli articoli 6 e 7 del rispettivo Regolamento (RLST).

Nei termini di legge sono pervenute due osservazioni da parte di enti interessati dalla modifica di PR, che in sostanza sollevano i temi seguenti:

- la variante è da ritenere prematura in quanto dipende dall'approvazione del progetto FFS;
- non rispetta l'ISOS;
- stravolge l'equilibrio ambientale, paesaggistico e territoriale con risvolti speculativi;
- densificazione edilizia esorbitante;
- carente nel tema RNI – ORNI.

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

7. Proposta di variante

7.1 Componenti

La variante prevede le modifiche dei seguenti atti normativi:

- Piani del Piano regolatore: Piano delle zone e piano del traffico
- Piano particolareggiato del Centro storico / Piano configurazione dei tetti / Piano dell'assetto degli spazi pubblici
- Norme di attuazione del Piano regolatore - NAPR
- Norme di attuazione del Piano particolareggiato del centro storico - NAPPCS

accompagnati dal presente Rapporto di pianificazione.

I geodati relativi alla variante sono consultabili sul portale cantonale nel periodo di pubblicazione della stessa e hanno valenza giuridica ed è prevalente rispetto al supporto cartaceo (art. 7 LST).

7.2 Concetto

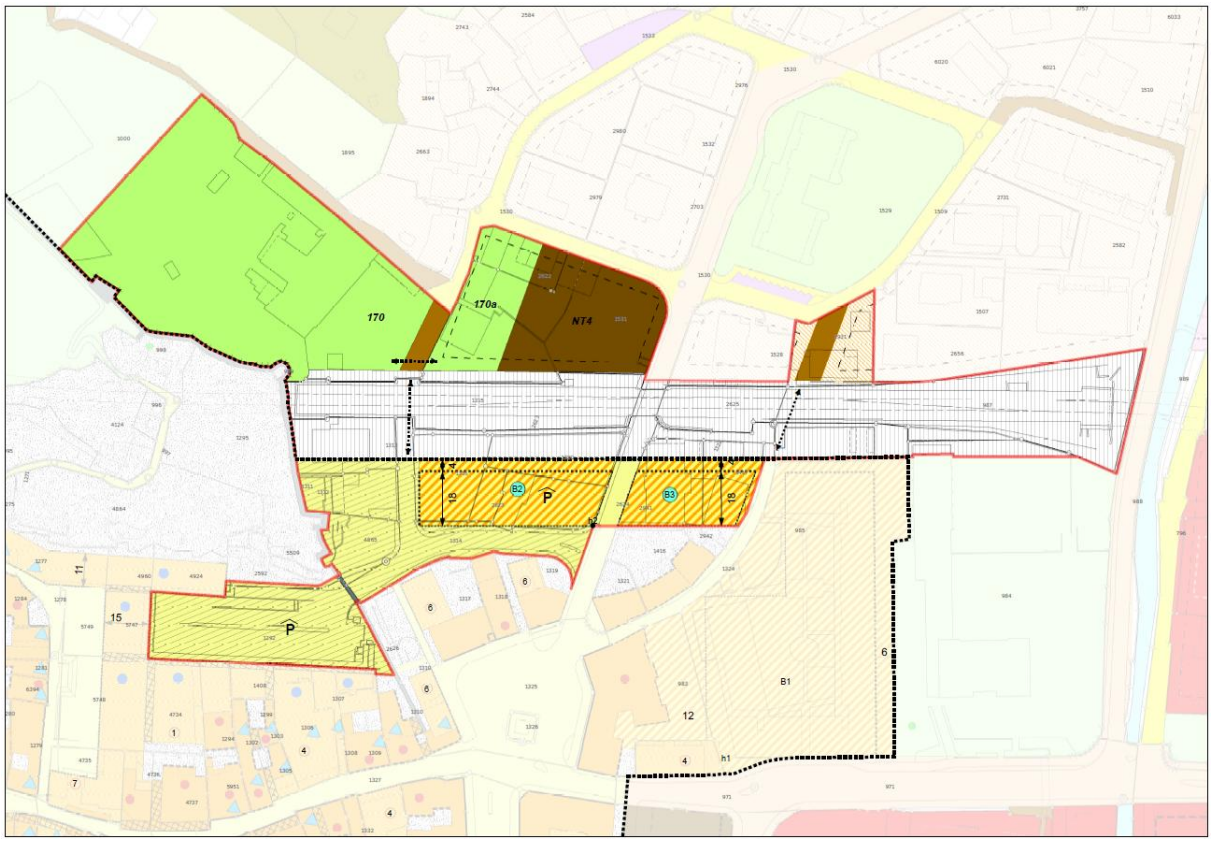
La visione progettuale, alla quale si orienta l'elaborazione del concetto urbanistico per l'area in oggetto, scaturisce dall'opportunità data dalla costruzione di un terzo binario ferroviario e di una nuova fermata ferroviaria Bellinzona Piazza Indipendenza.

L'area considerata 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 ed il quartiere residenziale borghese tra via Nocca e via Gallino.

L'integrazione dei nuovi elementi infrastrutturali necessita di un'attenta lettura dei connotati storici e morfologici del territorio e mira ad una valorizzazione delle sue peculiarità monumentali, urbanistiche e paesaggistiche.

La proposta si basa sul progetto dello studio Baserga e Mozzetti, scaturito dal mandato di studio in parallelo descritto in precedenza e completato nel 2022 con uno studio specifico per il comparto dell'Istituto Santa Maria.

Le conseguenti modifiche alle norme di attuazione del Piano regolatore (NAPR) e alle norme di attuazione del Piano particolareggiato del Centro storico (NAPPCS) sono allegate al presente rapporto (annesso 1), così come la situazione pianificatoria finale è indicata con gli annessi 5, 6 e 7 e presentata di seguito.



Piano delle zone e traffico

- Zona nucleo di tamponamento NT4
- Zona residenziale semi - estensiva D
- Zona edifici pubblici EP
- Pedonali e/o ciclabili
- Area FFS
- Linea d'arretramento
- passaggio pedonale e/o ciclabile
- Perimetro di variante

Piano del Centro Storico

- Piano particolareggiato del Centro Storico
- Area di circolazione pubblica
- Area di valorizzazione Cervia
- Comparti edificabili speciali
- B2 B3 Comparti San Rocco
- Allineamento obbligatorio delle nuove costruzioni
- Linea di arretramento delle nuove costruzioni
- h Altezze di riferimento
- P Parcheggio pubblico sotterraneo
- Castelli, mura medioevali, monumenti storici ed artistici

7.3 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 muraria 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 merito è stata sottoscritta una dichiarazione d'impegno (annesso 11).

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.

7.4 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), 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 NAPPCS e considerate le ridotte superfici dei comparti B2 (mq1'350) 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.

Il fabbisogno di parcheggi al servizio dei nuovi edifici dovrà essere soddisfatto ai piani interrati.

Di seguito un'immagine di come si potrà presentare la nuova fermata FFS e l'edificazione laterale dei comparti B2 e B3 sul lato a valle.

oggi

domani

7.5 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, il nuovo articolo 23a delle NAPPCS (annesso 1) ne definisce i vincoli.

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 nel capitolo precedente. 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 Bellinzona, già esistenti e attualmente serviti da un ascensore carrabile e da un accesso in superficie che dovrà essere soppresso.

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 Bellinzona (casa gialla), e ciò proprio per valorizzare maggiormente la cinta muraria liberandola nella sua area prospicente.

Di seguito come potrà presentarsi l'area dopo la chiusura del varco della Cervia e la demolizione della casa gialla.

oggi

domani

domani

7.6 Fabbisogno posteggi pubblici

Nell'ambito della presente variante di PR, è stata elaborata, dallo studio Comal, una valutazione del fabbisogno di posteggi pubblici a servizio del nucleo (annesso 8). La valutazione, che si basa sull'offerta effettiva di posti auto e la domanda secondo i parametri imposti dalle NAPR, più restrittivi rispetto al Regolamento cantonale, mostra un deficit nell'offerta di posteggi pubblici nel centro storico.

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 ne verranno riproposti ca. 40 nel comparto B2, al piano interrato che potrà estendersi verso nord, oltre la proiezione dell'edificio.

7.7 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 specificano le destinazioni dell'edificio storico, già vincolato 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. L'edificazione con volumi autonomi permetterà l'introduzione di funzioni differenti e un potenziale carattere aggregativo, in risposta alla valenza più urbana che il lotto acquisisce per aderenza alla nuova fermata ferroviaria. Gli edifici dovranno essere orientati come il quartiere a monte e quindi distaccarsi dalla geometria della fermata; ciò permetterà una lettura dell'area ferroviaria come elemento eccezionale e non formativo rispetto alla logica insediativa del quartiere.

Nell'annesso 1 sono esposte le modifiche alle NAPR, come esposto in precedenza, con l'aggiunta all'art. 42, pt. 6 della zona NT4 e la definizione dei parametri edificatori dell'EP 170a.

8. Contenibilità

Il Comune ha allestito la verifica del dimensionamento delle zone edificabili dei Piani regolatori secondo i parametri aggiornati contenuti nella scheda R6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" del PD, versione del 3 settembre 2021, adottata dal Gran Consiglio il 21 giugno 2021. I risultati sono stati messi a confronto con le ipotesi di sviluppo demografico e dei posti di lavoro per i prossimi 15 anni. Lo studio ha lo scopo di verificare il corretto dimensionamento dei PR ai sensi dell'art. 15 cpv. 1 della Legge sulla pianificazione del territorio (LPT), in base al quale "Le zone edificabili vanno definite in modo da soddisfare il fabbisogno prevedibile per 15 anni". Il documento è stato trasmesso in data 13 maggio 2022 alla Sezione dello sviluppo territoriale del DT per la verifica di plausibilità. Il 5 maggio 2025 la Sezione dello sviluppo territoriale, valutato quanto inviato dal Comune, ha concluso che il PR della Città di Bellinzona risulta essere leggermente sovradimensionato, ma trovandosi al di sotto della soglia del 120%, il Comune non ha l'obbligo di adottare misure di salvaguardia della pianificazione (scheda R6 pt. 4.1 b).

La presente proposta pianificatoria, come risulta dall'approfondimento presentato di seguito, è tale da non incrementare il numero delle unità insediative (UI) complessive rispetto alla situazione attuale, calcolate ai sensi della scheda R6 e dei relativi allegati 1 e 2 del PD.

Situazione attuale

Il PR in vigore pone le superfici all'interno del perimetro di variante in comparti attribuiti a quattro differenti zone. La SUL del perimetro di variante è dunque stata calcolata riferendosi agli indici edificatori applicabili delle diverse zone di riferimento.

Utilizzando il metodo di calcolo della scheda R6 e relativi allegati 1 e 2 del PD per le zone lavorative, con l'attuale PR risulta quindi possibile l'inserimento di 388 unità insediative (UI), come indicato nella tabella seguente:

SITUAZIONE ATTUALE

COD_COMPARTO	SUL_MAX	CORREZIONE_POTENZIALE_SUL_VOL	TASSO_SFRUTTAMENTO_15_ANNI	Riserva R6	IPOTESI_QUOTA_ABITANTI	RISERVA MQ ABITAZIONE	CONSUMO_TEO_UI_ABITAZIONE	RIS_ABITANTI	IPOTESI_QUOTA_SCUOLA	RISERVA MQ SCUOLA	CONSUMO_TEO_UI_SCUOLA	RIS_SCUOLA/COMMERCIO	IPOTESI_QUOTA_LAVORO	RISERVA MQ LAVORO	CONSUMO_TEO_UI_LAVORO	RIS_LAVORO	TOTALE_UI
EP 170	7'076	-	-	-	0.20	-	50	**28**	0.60	-	70	**61**	0.20	-	25	**57**	**146**
B2	4'049	-	-	-	0.20	-	50	**16**	0.00	-	70	**0**	0.80	-	25	**130**	**146**
UTC	1'843	-	-	-	0.40	-	50	**15**	0.00	-	70	**0**	0.60	-	25	**44**	**59**
Vicolo Cusa	1'168	-	-	-	0.40	-	50	**9**	0.00	-	70	**0**	0.60	-	25	**28**	**37**
						0		**69**		0		**61**		0		**258**	**388**

Situazione di variante

La variante in oggetto prevede lo sviluppo di un comparto misto con contenuti amministrativi e commerciali, scolastici e residenziali, che verranno valorizzati dalla presenza della nuova fermata ferroviaria, importante elemento per il trasporto pubblico.

Per conteggiare il numero di UI previste dalla nuova pianificazione, applicando i parametri indicati dalla scheda R6 e relativi allegati 1 e 2 del PD, si è partiti dalla SUL potenziale edificabile sull'intero comparto, calcolata in considerazione dei parametri ammessi dalle nuove norme che ne regolano l'edificazione, nella situazione in cui vengono utilizzate un maggior numero di unità abitative, ciò che dà un risultato di 363 unità insediative (UI). Il numero risulta inferiore a quanto previsto attualmente dal PR a causa della riduzione delle superfici edificabili dovuta alla costruzione del terzo binario e alla demolizione di alcuni edifici per liberare e valorizzare lo spazio nei pressi della cinta muraria che non potranno più essere ricostruiti.

SITUAZIONE DI VARIANTE (R6 PD)

LOTTO	SUL_POTENZIALE	CORREZIONE_POTENZIALE_SUL_VOL	TASSO_SFRUTTAMENTO_15_ANNI	Riserva R6	IPOTESI_QUOTA_ABITANTI	RISERVA MQ ABITAZIONE	CONSUMO_TEO_UI_ABITAZIONE	RIS_ABITANTI	IPOTESI_QUOTA_SCUOLA	RISERVA MQ SCUOLA	CONSUMO_TEO_UI_SCUOLA	RIS_SCUOLA/COMMERCIO	IPOTESI_QUOTA_LAVORO	RISERVA MQ LAVORO	CONSUMO_TEO_UI_LAVORO	RIS_LAVORO	TOTALE_UI
EP 170	4'600	1.00	0.75	3'450	0.20	690	50	**14**	0.60	2'070	70	**30**	0.20	690	25	**28**	**71**
EP 170 A	1'500	1.00	0.75	1'125	0.00	0	50	**0**	1.00	1'125	70	**16**	0.00	0	25	**0**	**16**
NT4	2'000	1.00	0.75	1'500	0.00	0	50	**0**	0.00	0	70	**0**	1.00	1'500	25	**60**	**60**
B2	4'320	1.00	0.75	3'240	0.00	0	50	**0**	0.00	0	70	**0**	1.00	3'240	25	**130**	**130**
B3	2'880	1.00	0.75	2'160	0.00	0	50	**0**	0.00	0	70	**0**	1.00	2'160	25	**86**	**86**
						690		**14**		3'195		**46**		7'590		**304**	**363**

9. Aspetti ambientali

9.1 Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR)

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), da un'analisi preliminare vi è un aumento del rischio in base all'Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR). Tuttavia, lo spostamento di alcuni scambi esistenti verso Giubiasco comporta la riduzione delle probabilità di accadimento di un incidente rilevante a ridosso dell'area di variante. Ne risulta che per la situazione futura la curva dei rischi calcolata diminuisce situandosi interamente nell'area accettabile (analisi completa annesso 9). In fase di domanda di costruzione dovranno essere tenute in considerazione le specifiche raccomandazioni emanate a livello federale per ridurre ulteriormente il rischio. Tali necessità sono state definite a livello normativo all'art. 19 cpv 2 NAPR (annesso 1).

9.2 Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF)

I rumori stradali e ferroviari, in particolare di notte, costituiscono una criticità nelle aree immediatamente a ridosso delle infrastrutture. Con la variante in esame non vi è un particolare aggravio dei rumori rispetto alla situazione attuale (analisi completa annesso 10). Tale aspetto potrà essere risolto in sede di autorizzazione dei singoli progetti con semplici accorgimenti architettonici e costruttivi, oltre che con una distribuzione ragionata dei contenuti.

9.3 Ordinanza sulla protezione dalle radiazioni non ionizzanti (ORNI)

Il tema delle radiazioni non ionizzanti è stato approfondito dal progetto FFS relativo alla costruzione del 3° binario e della fermata Piazza Indipendenza, dove sono state indicate tutte le misure tecniche per limitare le immissioni alle zone limitrofe alla linea nel rispetto dei vincoli e dei valori di esposizione stabiliti dall'ORNI.

9.4 Risanamento sito

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 del 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.

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. 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 (annesso 11).

I costi presentati sono stati calcolati nel 2020 e andranno attualizzati 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).

Altre misure previste e relativi costi:

- posteggi pubblici sostitutivi eliminati al Cervia: costi suddivisi 50/50 tra Cantone e Città per una spesa totale prevista a carico del Comune di 1.5 MCHF (escl. IVA), realizzati al piano interrato lungo la nuova fermata coordinatamente con FFS.

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 firmata da Cantone, Città e FFS nel 2023.

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.

12. Incidenza finanziaria

Si precisa che le considerazioni che seguono hanno carattere puramente indicativo e andranno pertanto attualizzate in fase di progettazione definitiva, si tratta infatti di una stima elaborata per valutare al meglio le conseguenze finanziarie della modifica di Piano regolatore.

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 miglioria stimati in ca. 182'000 CHF (30% della spesa determinante).

L'impatto sulla gestione corrente annuale, 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.

13. Conclusioni

L'introduzione di un terzo binario ferroviario e di una nuova fermata in prossimità di Piazza Indipendenza comporta una mutazione importante dell'aspetto urbano in generale del luogo.

L'impatto di una maggiore presenza infrastrutturale può essere attenuato attraverso una sua adeguata integrazione architettonica e urbana. In tale prospettiva, la nuova proposta pianificatoria intende valorizzare le potenzialità del contesto, ricucendo significativi collegamenti urbani e mettendo in risalto le presenze monumentali, nel pieno rispetto delle specificità e dell'identità dei luoghi.

Per il Municipio
Il Sindaco
Mario Branda

Il Segretario
Philippe Bernasconi

COMUNE DI BELLINZONA

Servizio pianificazione
La Direttrice
Fabiola Nonella Donadini

Il Responsabile
Angelo Schillizzi

Annessi

1 Modifiche NAPPCS e NAPR
2 Piano delle zone e traffico, Piano particolareggiato del centro storico - Situazione attuale 1:1'000
3 Configurazione tetti - Situazione attuale 1:1'000
4 Assetto degli spazi pubblici - Situazione attuale 1:1'000
5 Piano delle zone e traffico, Piano particolareggiato del centro storico - Situazione futura 1:1'000
6 Configurazione tetti - Situazione futura 1:1'000
7 Assetto degli spazi pubblici - Situazione futura 1:1'000
8 Valutazione del fabbisogno di sosta per il centro storico, Comal.ch, 23.09.2022
9 Analisi dei rischi OPIR, CSD Ingegneri SA, 15.10.2025
10 Analisi situazione fonica OIF, CSD Ingegneri SA, 15.10.2025
11 Dichiarazione d'impegno, 6.12.2023