



Città di Bellinzona

Variante di Piano regolatore Quartiere di Bellinzona

Comparto fermata FFS Piazza Indipendenza

Rapporto di pianificazione

Procedura di informazione e partecipazione

marzo 2024



1. Premessa

Nel 2013 l'autorità cantonale presentava alla Città uno studio di fattibilità per la realizzazione di un terzo binario ferroviario quale prolungo 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 senza subirne soltanto gli effetti negativi (rumore, rischi di incidenti rilevanti, radiazioni, ecc.).

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 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 mandatarî 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 generale, in particolare per la lettura generale del contesto insediativo, per il modo con cui il progetto valorizza la murata storica, per la posizione della fermata stessa con le relative pensiline lontane il più possibile dalla Murata (verso Giubiasco) e per la prevista chiusura del varco della Murata 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.

2. Esame preliminare

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 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 per l'elaborazione della variante.

Settore Santa Maria

Il DT sostiene che il comparto Santa Maria, inserito nel PR in vigore da un'unica zona EP, sia in realtà costituito da due parti distinte, per questo ritiene che la proposta del Piano di quartiere unitario non rispecchi le differenze urbanistiche e territoriali presenti e propone una differenziazione delle possibilità edilizie tramite due azionamenti diversi.

Settore San Rocco

Il DT chiede di valutare se la scelta architettonica scaturita dal progetto Baserga e Mozzetti debba essere l'unica soluzione ammessa o se sia possibile lasciare margine anche ad altre soluzioni. Inoltre, chiede maggiori dettagli relativi alle forme del tetto ammesse e di definire meglio l'organizzazione dei posteggi che devono essere interrati.

Spazi pubblici lungo la murata

Il DT ha chiesto di rivedere la posizione dell'inizio della rampa d'accesso all'Autosilo e di spostarlo a contatto con via Bonzanigo, in modo da liberare la maggior superficie di spazio pubblico possibile.

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.

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 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, che anche se elaborate negli anni '80, mostrano ancora la loro validità dal punto di vista conservativo, come indicato nei piani annessi 1, 2 e 3.

Per il comparto a monte della ferrovia il PR in vigore indica una zona per edifici e attrezzature d'interesse pubblico EP170 denominato 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 PRPCS comparto "Santa Maria" le norme di attuazione del piano particolareggiato del centro storico (NAPCS), 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, così come indicato.

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

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 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. La 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 Murata 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 Murata, 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 Murata. 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'intenti.

In corrispondenza del vicolo Cusa si ripristinerà la topografia originale, creando un percorso pedonale che dalla città, attraverso un nuovo sottopasso, ricollegnerà 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.

5. Proposta di variante

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 Ospedale.

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 nel capitolo precedente e completato nel 2022 con uno studio specifico per il comparto dell'Istituto Santa Maria.

La situazione pianificatoria finale è indicata nei piani annessi 4, 5 e 6 al presente rapporto.

5.1 Comparti San Rocco B2 e B3

Sul lato di Piazza Indipendenza, lungo via Cervia, si propone 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 creano delle corti, permette la formulazione di un'unica volumetria modulata aderente alla scala dimensionale del tessuto medioevale. Tale volumetria avvalorata le potenzialità della nuova fermata in rapporto ad una nuova urbanizzazione del contesto, pur se incline al rispetto delle peculiarità del tessuto esistente.

La proposta edificatoria è 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 configurazione dei tetti, per una migliore integrazione all'interno del centro storico, dovrà essere prevalentemente a falde.

Il fabbisogno di parcheggi al servizio dei nuovi edifici dovrà essere soddisfatto al piano interrato.

A compenso dei posteggi attualmente esistenti in superficie alla Cervia che verranno eliminati, nel comparto B2 dovrà essere realizzato un piano interrato di posteggi pubblici (circa 40 stalli) che potrà essere esteso verso nord come indicato nei piani.

Norme di attuazione

Per permettere l'edificazione di questi nuovi edifici secondo quanto scaturito dal MSP è necessario modificare l'art. 16 delle Norme del centro storico (NAPPCS) come indicato di seguito.

Nuovo Art. 16 (stralciato l'attuale art. 16 riferito al comparto B2)

Comparti “San Rocco” B2 e B3

1. I comparti San Rocco si estendono da vicolo Cusa a via F. Bonzanigo (B2) e da via F. Bonzanigo a vicolo von Mentlen (B3).
2. Contenuti:
 - è ammessa la destinazione abitativa fino ad un massimo del 40% della SUL complessiva realizzata;
 - nel comparto B2 deve essere realizzato un piano interrato di posteggi pubblici (circa 40 stalli), in aggiunta ai posteggi necessari per i contenuti dell'edificio, che potrà estendersi verso nord come indicato nel piano.
3. Parametri edilizi:
 - l'altezza massima delle costruzioni è di ml 14.00, misurati nel punto indicato sul piano (h2);

- è obbligatoria la copertura con tetto prevalentemente a falde;
- i progetti devono presentare una tipologia costruttiva a pettine aperta verso la Città;
- il piano terreno (PT) può occupare l'intera superficie edificabile;
- grado di sensibilità al rumore GdS III.

5.2 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 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. 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.

Norme di attuazione

Per permettere quanto sopra esposto sono rivisti i parametri edificatori dell'EP 170 suddiviso in due comparti.

Codice	Mappale	Destinazione	MQ	I.E.	Area verde	Altezza	Osservazioni
170	1000	Istituto Santa Maria	6166	-	-	-	Mantenimento dell'edificio principale (bene culturale d'interesse locale), ammessi manufatti correlati alle esigenze dell'edificio principale
170 a	1531, 2622	Scuola	1012	6		ml 11.00	

Art. 42

Zona nucleo di tamponamento NT

[...]

6. Zona NT4: Comprende la superficie tra via Nocca e la ferrovia

È ammessa la destinazione abitativa fino ad un massimo del 50% della SUL complessiva realizzata.

La tipologia insediativa dovrà essere prevalentemente di carattere puntuale formata da volumi singoli relazionati spazialmente con il quartiere Nocca e distaccati dalla fermata FFS.

Parametri edificatori:

- distanza min. senza aperture ml 2.00
- distanza min. con aperture ml 4.00
- indice di sfruttamento IS = 1.2
- altezza massima ml 13.50
- valgono le linee d'arretamento indicate sul piano
- grado di sensibilità al rumore GdS III

5.3 Sistemazione delle aree pubbliche a ridosso della murata

Il comparto via Cervia è indicato sul piano con un tratteggio, comprende l'area a ridosso della Murata, il vicolo Cusa, parte della via Cervia e la superficie del posteggio Cervia.

Il nuovo accesso al parcheggio della Cervia sarà realizzato tramite la costruzione di una rampa da via Cervia passando sotto la Murata e con la chiusura dell'attuale varco, quale misura compensatoria come spiegato nel capitolo 4. Esso darà inoltre accesso, oltre che al primo piano interrato dell'autosilo esistente, anche al nuovo autosilo di ca. 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 una nuova piazza. La rampa permetterà anche l'accesso ai posteggi dell'edificio 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 dei beni culturali. 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.

6. 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. A tutt'oggi il Cantone non ha ancora preso posizione in merito.

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, che non considera i contenuti scolastici.

Situazione attuale

Come indicato in precedenza, al capitolo 3, il PR definisce il perimetro di variante in tre comparti differenti attribuite a zone di PR diverse.

La SUL del perimetro di variante è dunque stata calcolata riferendosi agli indici edificatori esistenti 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 327 unità insediative (UI), come indicato nella tabella seguente:

SITUAZIONE ATTUALE

COD_COMPARTO	SUL_MAX	CORREZION E_POTENZIALE_SUL_V ALE_SUL_V OL	TASSO_SFR UTTAMENT O_15_ANNI	Riserva R6	IPOTESI_Q UOTA_ABIT ANTI	RISERVA MQ ABITAZIONE	CONSUMO_ TEO_UI_AB ITAZIONE	RIS_ABITA NTI	IPOTESI_Q UOTA_LAV ORO	RISERVA MQ LAVORO	CONSUMO_ TEO_UI_LA VORO	RIS_LAVORO	TOTALE_UI
EP 170	7'076	-	-	-	0.20	-	50	28	0.20	-	25	57	85
B2	4'049	-	-	-	0.20	-	50	16	0.80	-	25	130	146
UTC	1'843	-	-	-	0.20	-	50	7	0.80	-	25	59	66
Vicolo Cusa	1'168	-	-	-	0.70	-	50	16	0.30	-	25	14	30
						0		68		0		259	327

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, ciò che dà un risultato di 259 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 murata che non potranno più essere ricostruiti.

REVISIONE R6

LOTTO	SUL_POTENZIALE	CORREZION E_POTENZIALE_SUL_V ALE_SUL_V OL	TASSO_SFR UTTAMENT O_15_ANNI	Riserva R6	IPOTESI_Q UOTA_ABIT ANTI	RISERVA MQ ABITAZIONE	CONSUMO_ TEO_UI_AB ITAZIONE	RIS_ABITA NTI	IPOTESI_Q UOTA_LAV ORO	RISERVA MQ LAVORO	CONSUMO_ TEO_UI_LA VORO	RIS_LAVORO	TOTALE_UI
EP 170	1'840	1.00	0.75	1'380	0.50	690	50	14	0.50	690	25	28	41
NT4	2'000	1.00	0.75	1'500	0.50	750	50	15	0.50	750	25	30	45
B2	4'320	1.00	0.75	3'240	0.40	1'296	50	26	0.60	1'944	25	78	104
B3	2'880	1.00	0.75	2'160	0.40	864	50	17	0.60	1'296	25	52	69
						3'600		72		4'680		187	259

7. Aspetti ambientali

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. In fase di domanda di costruzione dovranno essere tenute in considerazione le specifiche raccomandazioni emanate a livello federale per ridurre ulteriormente il rischio.

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. 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.

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.

8. 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.

9. Programma di realizzazione

Il programma di realizzazione delle opere compensatorie dipende dalla data di realizzazione da parte di FFS del progetto del 3° binario e della nuova fermata, ed è vincolata da accordi da stipulare tra comune cantone e FFS come indicato dall'autorizzazione del progetto.

10. 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. 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.

Dopo la fase di informazione e partecipazione verrà elaborata la documentazione definitiva di variante, che verrà sottoposta al legislativo per adozione. Successivamente la procedura di approvazione seguirà il suo corso ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale (LST).

Per il Municipio
Il Sindaco
Mario Branda

Il Segretario
Philippe Bernasconi



Servizio pianificazione
Il responsabile
Angelo Schillizzi



Annessi

- 1 Piano delle zone e traffico, Piano particolareggiato del centro storico - Situazione attuale 1:1'000
- 2 Configurazione tetti - Situazione attuale 1:1'000
- 3 Assetto degli spazi pubblici - Situazione attuale 1:1'000
- 4 Piano delle zone e traffico, Piano particolareggiato del centro storico - Situazione futura 1:1'000
- 5 Configurazione tetti - Situazione futura 1:1'000
- 6 Assetto degli spazi pubblici - Situazione futura 1:1'000

VARIANTE DI PIANO REGOLATORE Quartiere di Bellinzona

Comparto fermata FFS Piazza Indipendenza

PIANO DELLE ZONE E TRAFFICO PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO

SITUAZIONE ATTUALE 1:1'000

Procedura di informazione e partecipazione

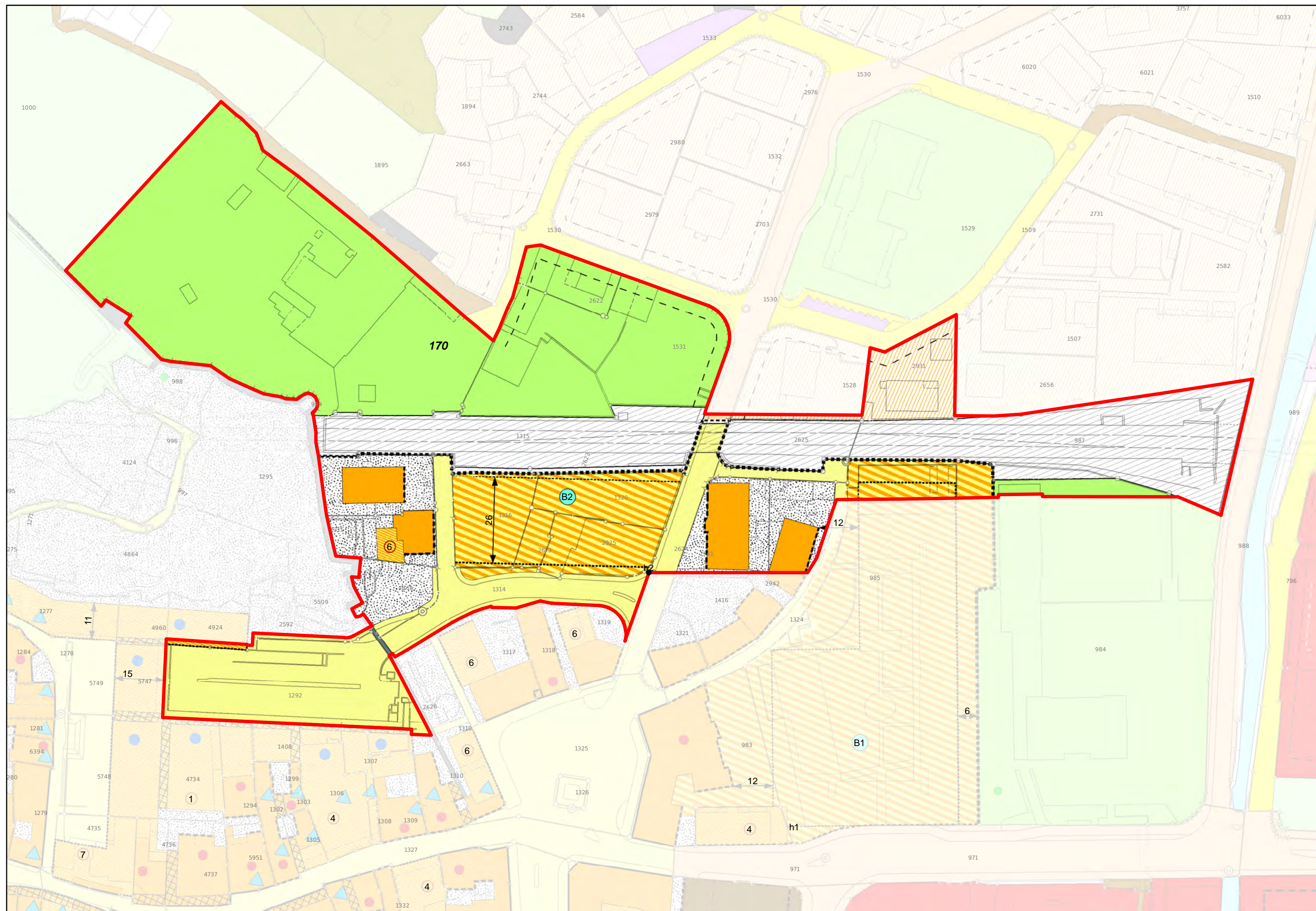
Perimetro di variante

Piano delle zone e traffico

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

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





VARIANTE DI PIANO REGOLATORE Quartiere di Bellinzona

Comparto fermata FFS Piazza Indipendenza

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO CONFIGURAZIONE TETTI

SITUAZIONE ATTUALE 1:1'000

Procedura di informazione e partecipazione

Perimetro di variante

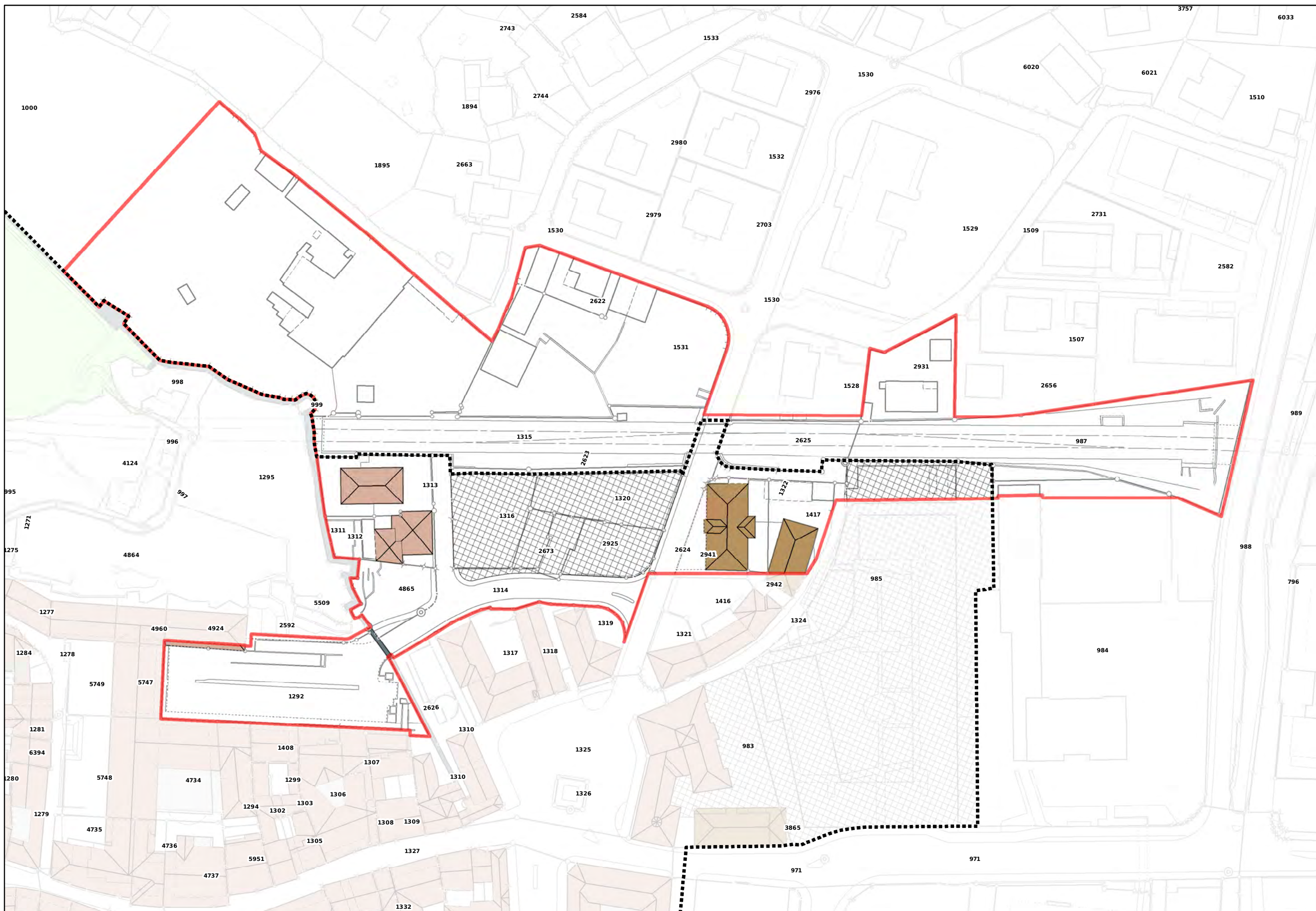
Legenda

Tetti a falde vincolanti
(configurazione delle falde indicativa)

Tetti a falde facoltativi

Piano particolareggiato del Centro Storico

Comparti edificabili speciali





VARIANTE DI PIANO REGOLATORE Quartiere di Bellinzona

Comparto fermata FFS Piazza Indipendenza

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO ASSETTO DEGLI SPAZI PUBBLICI

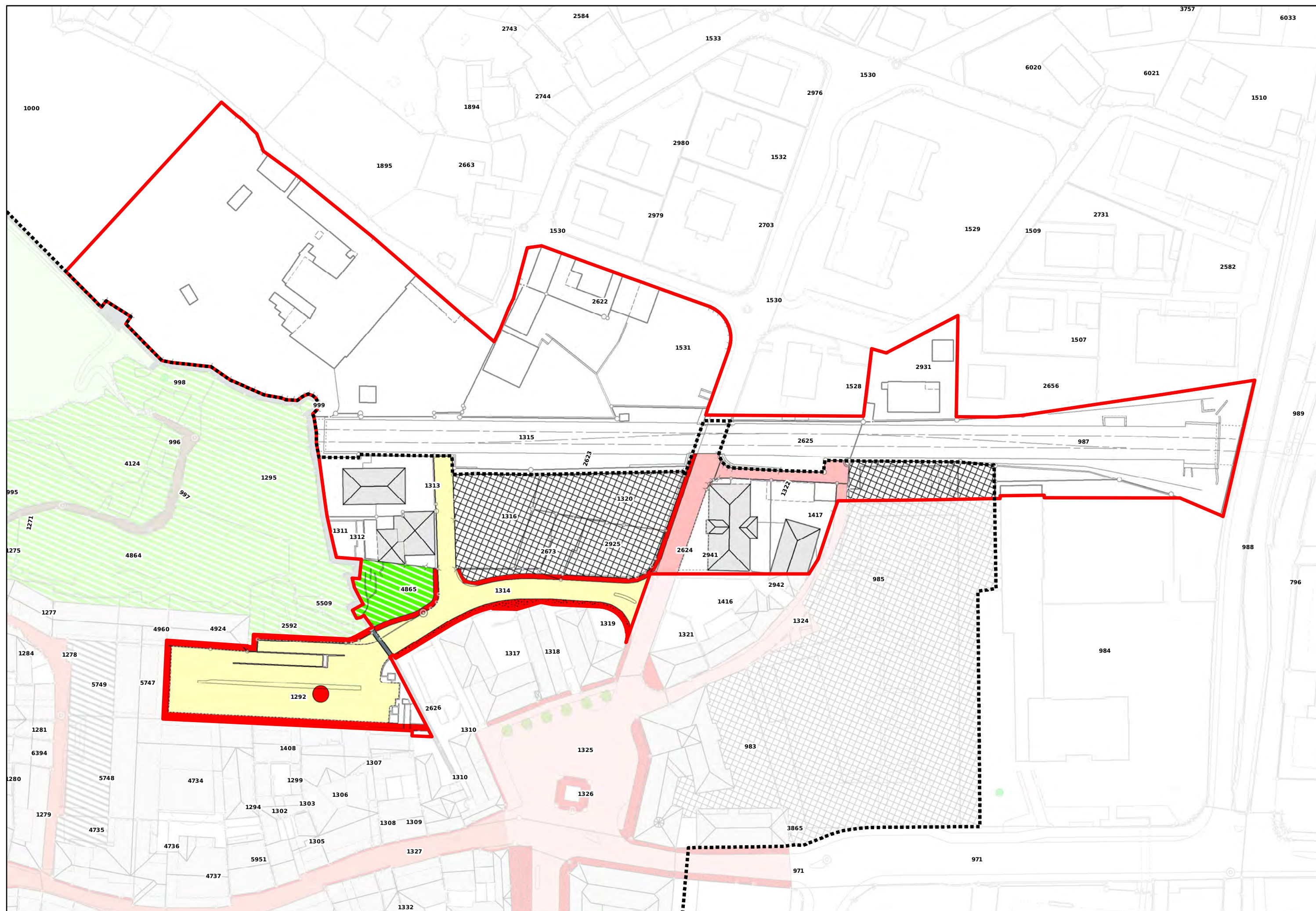
SITUAZIONE ATTUALE 1:1'000

Procedura di informazione e partecipazione

Perimetro di variante

Legenda

- Asfalto
- Dadi in porfido
- Lastre in granito
- Marciapiedi
- Tetti a falde
- Verde privato d'interesse pubblico
- Castelli, mura medioevali, monumento storici ed artistici
- Posteggi coperti
- Piano particolareggiato del Centro Storico
- Comparti edificabili speciali





VARIANTE DI PIANO REGOLATORE Quartiere di Bellinzona

Comparto fermata FFS Piazza Indipendenza

PIANO DELLE ZONE E TRAFFICO

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO

SITUAZIONE FUTURA 1:1'000

Procedura di informazione e partecipazione

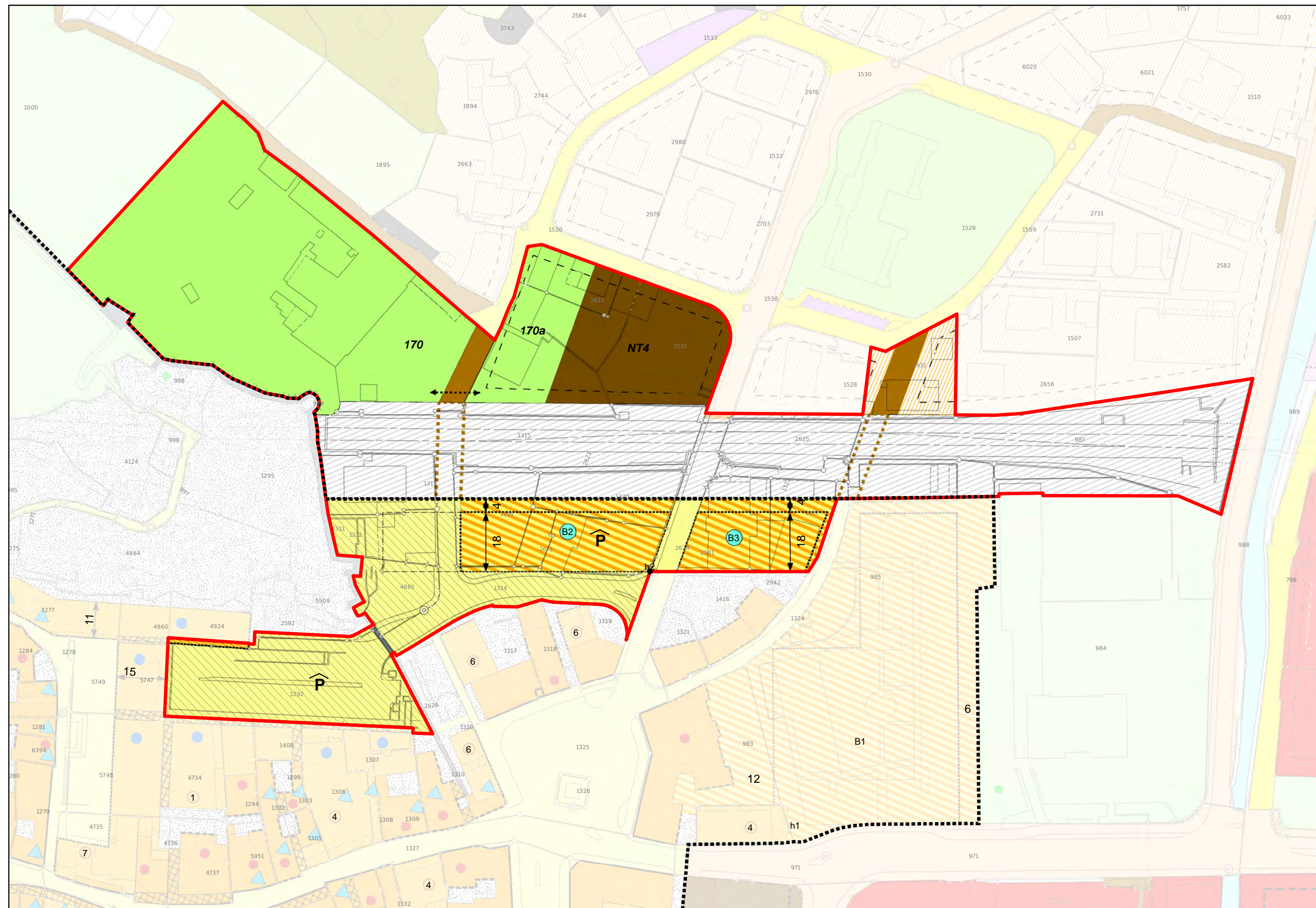
Perimetro di variante

Piano delle zone e traffico

- Zona nucleo di tamponamento NT4
- Zona residenziale semi - estensiva D
- Zona edifici pubblici EP
- Strada pedonale
- Area FFS
- Sottopassi pedonali
- Linea d'arretramento
- passaggio pedonale e-o ciclabile

Piano del Centro Storico

- Piano particolareggiato del Centro Storico
- Area di circolazione pubblica
- Comparto Via Cervia
- Comparti edificabili speciali
- Comparti San Rocco
- Allineamento obbligatorio delle nuove costruzioni
- Linea di arretramento delle nuove costruzioni
- Altezze di riferimento
- Parcheggio pubblico sotterraneo
- Possibile estensione verso la murata
- Castelli, mura medioevali, monumenti storici ed artistici





VARIANTE DI PIANO REGOLATORE Quartiere di Bellinzona

Comparto fermata FFS Piazza Indipendenza




PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO CONFIGURAZIONE TETTI

SITUAZIONE FUTURA 1:1'000

Procedura di informazione e partecipazione

 Perimetro di variante

Legenda

-  Tetti a falde vincolanti
(configurazione delle falde indicativa)
-  Piano particolareggiato del Centro Storico
-  Comparti edificabili speciali





VARIANTE DI PIANO REGOLATORE Quartiere di Bellinzona

Comparto fermata FFS Piazza Indipendenza

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO ASSETTO DEGLI SPAZI PUBBLICI

SITUAZIONE FUTURA 1:1'000

Procedura di informazione e partecipazione

Perimetro di variante

Legenda

- Dadi in porfido
- Lastre in granito
- Marciapiedi
- Tetti a falde vincolanti
(configurazione delle falde indicativa)
- Comparti edificabili speciali
- Comparto Via Cervia (progetto unitario)
- Castelli, mura medioevali, monumento storici ed artistici
- Piano particolareggiato del Centro Storico

