



Documento di lavoro 4

L'organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese

**Dipartimento del territorio,
Sezione della pianificazione
urbanistica**

Bellinzona, febbraio 2004



Dipartimento del Territorio
Divisione della Pianificazione territoriale
Sezione della pianificazione urbanistica

L'organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese

Contributo allo studio della Sezione degli
enti locali sul Bellinzonese

Febbraio 2004



Sezione della pianificazione urbanistica - Ufficio del Piano direttore
Viale S. Franscini 17
6502 Bellinzona
Tel. 091. 814 37 74 - Fax 091. 814 44 43

INDICE

1	Introduzione e premessa	5
2	Letture del territorio	6
2.1	Evoluzione degli insediamenti dal 1850 al 1950	6
2.2	Evoluzione degli insediamenti nell'ultimo ventennio	8
2.2.1	Aspetti socioeconomici.....	8
2.2.2	Aspetti territoriali	8
2.3	Caratteristiche territoriali oggi.....	9
2.3.1	Gli insediamenti	9
2.3.2	Mobilità.....	11
2.3.3	Le componenti paesaggistiche e naturalistiche	11
2.3.4	Sintesi	11
3	I progetti per la mobilità nel Bellinzonese	12
3.1	Il piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB)	13
3.2	Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)	13
3.3	AlpTransit per il Bellinzonese	14
3.4	Collegamento viario A2-A13 attraverso il Piano di Magadino.....	15
3.5	Semisvincolo autostradale di Bellinzona centro.....	15
3.6	Opere a favore della mobilità nel Bellinzonese: una realizzazione a tappe	15
4	Il concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese (COTAB)	16
4.1	Aree strategiche e aree sensibili nell'agglomerato Bellinzonese.....	16
4.2	Lo scenario della Città lineare.....	16
5	Punti forti e punti deboli dal profilo territoriale	19
6	L'agglomerato e la Regione funzionale di Bellinzona	20
7	Il parco del Piano di Magadino	23

Nota metodologica

Il contributo della SPU è stato preparato tenendo conto della struttura della pubblicazione della SEL "Bellinzona e la sua Regione. Quale futuro?".

Abbiamo indicato, in questo nostro contributo, i capitoli della pubblicazione SEL evidenziandoli con uno sfondo ombreggiato.

La parte principale del nostro contributo è prevista per la parte I della pubblicazione SEL relativa agli Elementi conoscitivi.

Proponiamo inoltre altri due contributi che riteniamo troverebbero una più corretta collocazione nella parte II del documento SEL intitolata "Componente regionale. Diagnosi regionale ed elementi federatori".

L'organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese

1 Introduzione e premessa

Parallelamente agli studi svolti dalla Sezione Enti locali (SEL) sul tema delle aggregazioni comunali, il Consiglio di Stato ha avviato la revisione del Piano direttore cantonale, nell'ambito della quale un tema centrale è quello degli agglomerati urbani. L'importanza degli agglomerati nello sviluppo territoriale è recentemente stata riconosciuta anche dalla Confederazione (Rapporto del CF del 2001 sulla Politica degli agglomerati).

In quest'ambito la Sezione della Pianificazione urbanistica (SPU) ha avviato uno studio per l'elaborazione del Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato Bellinzonese (COTAB), da intendere quale Piano di indirizzo volto a completare il Piano dei Trasporti del Bellinzonese (PTB, adottato nel 1998) integrandolo in una visione più ampia di Organizzazione territoriale di tutto l'agglomerato (analogamente a quanto fatto nel Luganese e nel Mendrisiotto).

Il COTAB ha quindi una triplice valenza: approfondimento dell'inquadramento territoriale del PTB; contributo alla riflessione condotta dalla SEL sulle aggregazioni nelle aree urbane; contributo alla Revisione del Piano direttore. Lo studio, condotto dalla SPU, verrà messo in consultazione tramite la Commissione regionale dei trasporti del bellinzonese (CRTB) nel corso dei prossimi mesi. Le sue grandi linee vengono qui anticipate quale contributo alle riflessioni sulle aggregazioni comunali nel Bellinzonese¹. Dalla consultazione dei Comuni interessati potranno emergere nuove indicazioni per lo scenario di sviluppo territoriale dell'agglomerato.

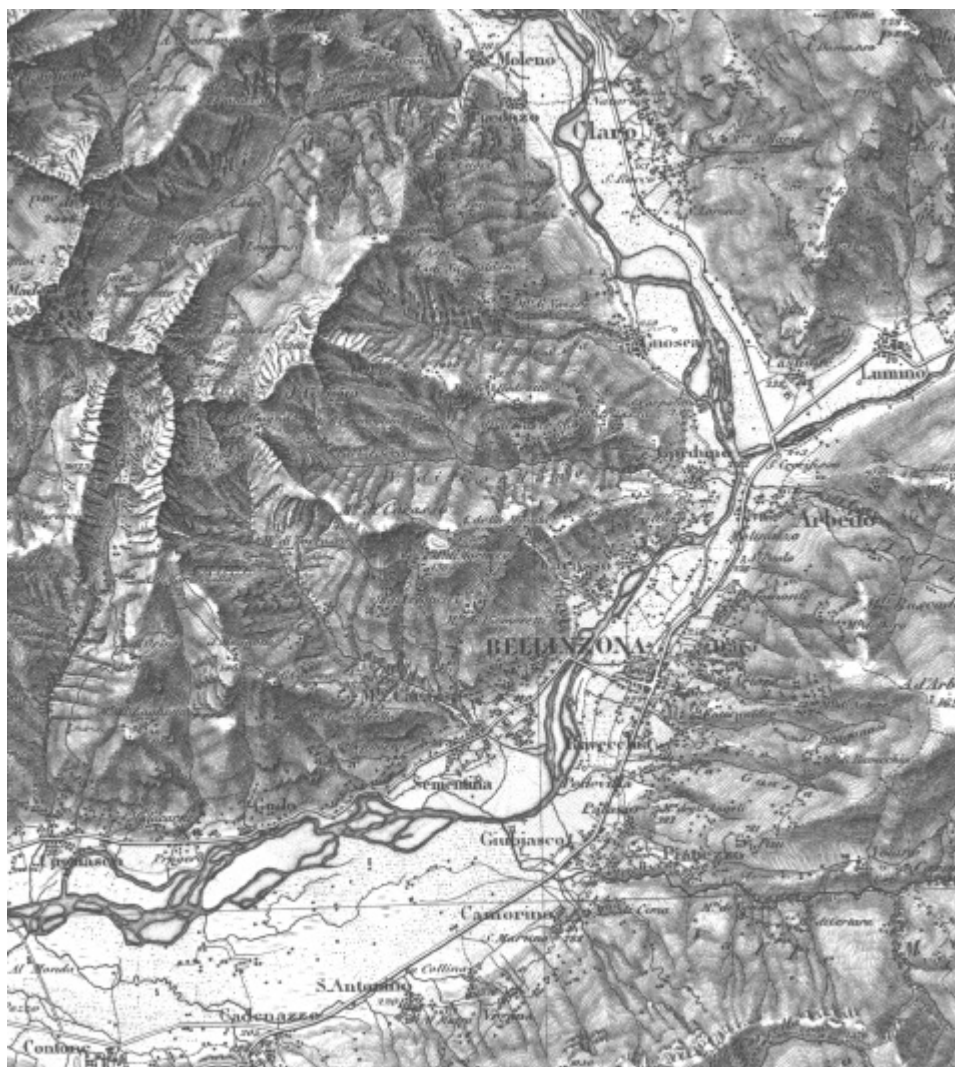
¹ DPT-SPU, "COTAB - Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese - Rapporto intermedio" (bozza del novembre 2003); elaborato da PLANIDEA S.A. - Pianificazione urbanistica e studi ambientali - Canobbio.

2 Lettura del territorio

2.1 *Evoluzione degli insediamenti dal 1850 al 1950*

Nel 1850 i Comuni della regione allo studio si presentano chiaramente quali entità territoriali divise all'interno dei fondovalle della Riviera e del Piano di Magadino. Bellinzona è il principale centro, ma il suo sviluppo urbano è ancora circoscritto all'interno delle mura medievali. L'attività principale è l'agricoltura con uso intensivo dei "monti", in quanto il fondovalle non è ancora stato bonificato. Il principale asse di comunicazione è la strada cantonale su sponda sinistra, che collega Bellinzona con il Gambarogno, il Sottoceneri e il San Gottardo.

ILLUSTRAZIONE: estratto Carta Dufour 1:100'000, foglio XIX Bellinzona, 1858, (ristampa 1988)



All'inizio del 1900 alcuni avvenimenti - tra cui la bonifica del Piano di Magadino, la scelta di Bellinzona quale capitale stabile del Cantone e la ferrovia (operativa dal 1874) - danno avvio a importanti, benché lente, trasformazioni.

Accanto alla stazione di Bellinzona sorge un'officina di riparazioni che rappresenta la prima attività "industriale" della zona. Altre stazioni sorgono a Cadenazzo, Giubiasco e Castione, e con esse le strade di collegamento con i rispettivi centri, che costituiscono il motore di nuovi sviluppi. A Bellinzona è il caso del viale Stazione e dei quartieri a nord del centro. Nel 1907, a testimonianza degli sviluppi in atto, avviene la fusione della capitale con Daro, Carasso e Ravecchia.

Gli altri Comuni non subiscono per contro sostanziali modifiche né dell'assetto urbanistico né di quello socioeconomico; l'attività agricola rimane l'occupazione più importante e in generale le persone risiedono e lavorano nel Comune d'origine. La vocazione prevalentemente amministrativa di Bellinzona e la carenza di attività economiche importanti non attirano importanti flussi di migranti dai Comuni rurali vicini.

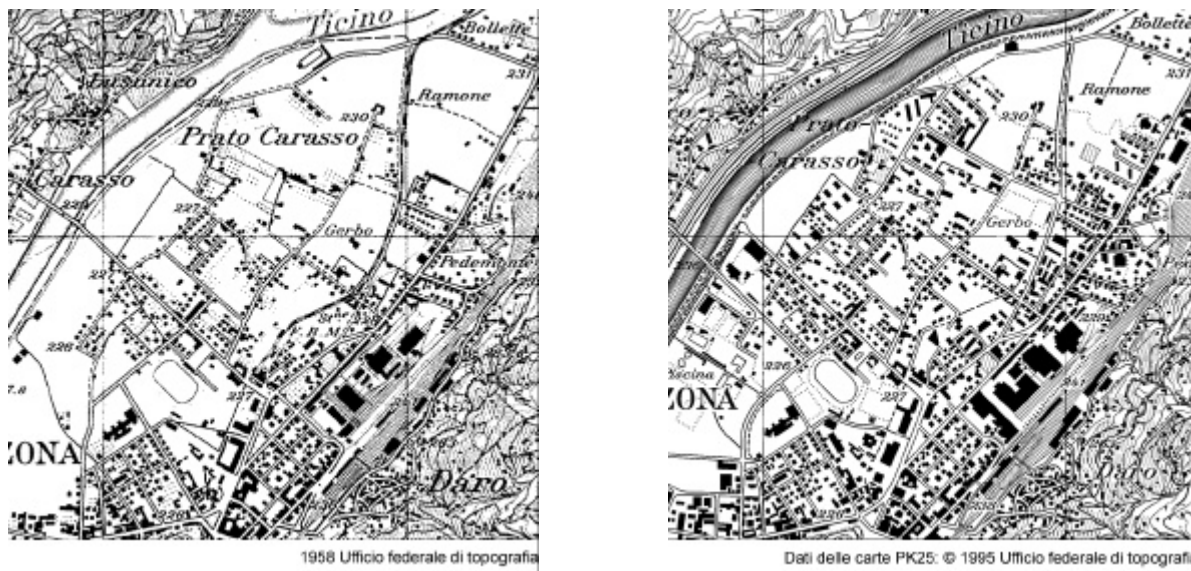
Illustrazione: stazione di Bellinzona nel 1875 (Archivio di Stato, Bellinzona)



Dal 1950 l'assetto socioeconomico della regione comincia lentamente a cambiare. Sia Bellinzona che i Comuni limitrofi conoscono un'espansione e un aumento della popolazione. Accanto alle attività amministrative, la capitale sviluppa quelle legate ai servizi; sorgono pure infrastrutture a carattere regionale quali la caserma, lo stadio e le scuole. Nelle aree periferiche avviene l'espansione delle aree residenziali, dando di fatto avvio alle prime forme di suburbanizzazione. I Comuni della regione abbandonano lentamente il loro carattere rurale a favore di attività del settore secondario e terziario. Assieme a Bellinzona, i Comuni di Arbedo-Castione, Sementina e Giubiasco sono quelli che più denotano un cambiamento in questo senso. In altri Comuni invece -

Gnosca, Gorduno, Lumino, Pianezzo e temporaneamente S. Antonino - inizia a prevalere il carattere residenziale. Nei Comuni più discosti - Claro, Gudo, Pianezzo, S. Antonio - si avverte il fenomeno della migrazione della popolazione rurale. Il Piano di Magadino rimane lo spazio naturale più importante.

Illustrazione: Bellinzona nord: sviluppo degli insediamenti tra il 1958 e il 1995.



2.2 Evoluzione degli insediamenti nell'ultimo ventennio

2.2.1 Aspetti socioeconomici

La crescita demografica di Bellinzona è limitata, mentre nei Comuni limitrofi è più accentuata a causa della migrazione della popolazione dal centro urbano ai Comuni periferici più vicini (suburbanizzazione). Appare inoltre il fenomeno della periurbanizzazione, cioè la migrazione verso Comuni ancora più esterni con la costruzione di case unifamiliari. Si nota anche una trasformazione di alcuni Comuni più discosti in cui il carattere agricolo-rurale è sostituito da modelli di vita e caratteristiche più urbani (costruzione di case unifamiliari, abbandono progressivo dell'agricoltura).

La suburbanizzazione è caratterizzata non solo dalla migrazione della popolazione ma anche dal decentramento delle attività; in alcuni Comuni limitrofi crescono le attività del settore secondario che porta alla creazione di poli produttivi e commerciali nella corona dell'agglomerato. Mentre si accentua la presenza del settore terziario a Bellinzona.

2.2.2 Aspetti territoriali

I tratti più importanti sono i seguenti:

- realizzazione dell'autostrada A2, i cui effetti territoriali possono essere comparati a quelli della ferrovia un secolo prima;

- ampliamento degli insediamenti oltre i confini comunali;
- espansione delle aree produttive multifunzionali (industria, artigianato, commercio) in prossimità degli svincoli autostradali;
- consolidamento delle aree industriali-artigianali a Giubiasco, Sementina, e Molinazzo di Bellinzona;
- assottigliamento delle aree verdi in prossimità delle golene del fiume Ticino (la più importante rimane quella dei Saleggi a Bellinzona);
- localizzazione di infrastrutture sportive e culturali lungo l'area che costeggia la golena di sponda sinistra su territorio di Bellinzona;
- estensione della rete stradale, soprattutto locale.

2.3 Caratteristiche territoriali oggi

2.3.1 Gli insediamenti

- L'agglomerato di Bellinzona è attualmente caratterizzato dalla presenza di un centro principale, Bellinzona, e un centro secondario, Giubiasco. Questi due poli si distinguono dagli altri Comuni della regione per la forte presenza di servizi centrali (banche, assicurazioni e servizi alle imprese), nonché servizi sociali e amministrativi. Bellinzona è anche percepita come polo ricreativo e culturale in quanto possiede la maggior parte delle infrastrutture sportive, culturali, scolastiche di scala regionale (e cantonale), in particolare nel comparto di viale Stefano Franscini e via Giuseppe Lepori, in prossimità della golena.
- I Comuni di Camorino, S. Antonino, Cadenazzo, Lumino, Arbedo-Castione, Gorduno, Monte Carasso, Sementina e parzialmente Gnosca e Claro, costituiscono quella fascia dell'agglomerato in cui maggiormente si è percepito il decentramento di popolazione e attività lavorative dal centro. Alcuni di questi Comuni si sono specializzati nella residenza (per esempio Gorduno), altri presentano un certo equilibrio fra residenza ed offerta di posti di lavoro (per esempio Sementina e Monte Carasso). Altri Comuni, in particolare Arbedo-Castione e parzialmente Lumino, hanno sviluppato una forte componente produttiva, tanto da acquisire i connotati di poli alternativi a Bellinzona e Giubiasco. In prossimità dello svincolo autostradale si sta sviluppando un'area multifunzionale con attività artigianali-industriali tradizionali, ma anche con nuovi commerci al dettaglio su grandi superfici e attività ricreative (palestre, ritrovi, ecc.).
- A Cadenazzo e S. Antonino si consolida la presenza di attività industriali, artigianali e commerciali il cui peso economico, grazie anche alla facilità d'accesso, si rivela sempre più concorrenziale rispetto alle aree centrali.
- I Comuni di Preonzo, Moleno, Gudo, Pianezzo, Claro e parzialmente di Gnosca presentano una prevalente vocazione residenziale; la presenza di attività produttive è minima o addirittura

nulla. Questi Comuni si distinguono per la forte presenza di case unifamiliari, costruite perlopiù da persone non originarie del Comune.

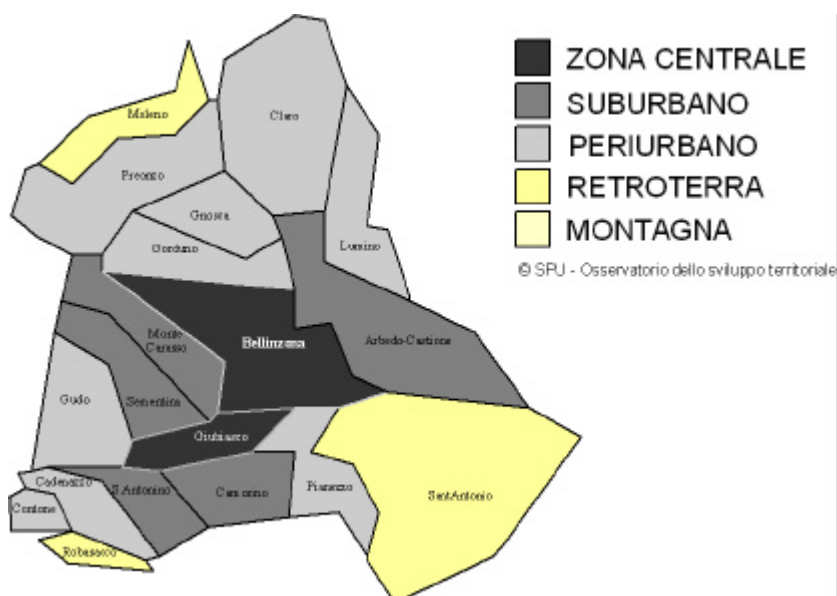
- I Comuni di S. Antonio e parzialmente Pianezzo e Robasacco conservano un carattere rurale, seppur con stili ed abitudini di vita ormai urbani.

Da questa lettura del territorio emerge una suddivisione dei comuni in distinte categorie funzionali. Innanzitutto **l'area centrale dell'agglomerato** (Bellinzona e Giubiasco), poi la corona suddivisa in **un'area suburbana** e **un'area periurbana** e infine il **retroterra**.

L'area suburbana possiede caratteristiche territoriali vicine a quelle dell'area centrale, per la vicinanza ai centri, per la densità dell'edificato o per la presenza di un apparato produttivo e di infrastrutture e di servizi collettivi di una certa entità (Sant'Antonino, Camorino, Sementina, Arbedo-Castione, Monte Carasso); l'area periurbana è costituita da comuni più distanti dalle aree centrali ma in via di urbanizzazione, principalmente residenziali e in cui gran parte della popolazione lavora nelle aree centrali (Cadenazzo, Claro, Contone, Gudo, Lumino, Gnosca, Gorduno, Pianezzo, Preonzo). Il retroterra è rappresentato dai comuni di Sant'Antonio, Robasacco e Moleno, dove una certa tenuta in termini di popolazione contrasta con un sensibile declino in termini di posti lavoro (vedi anche capitolo 6).

Illustrazione:

Categorie funzionali dei comuni considerati dallo studio sul Bellinzonese



2.3.2 Mobilità

Come tutti gli agglomerati, quello di Bellinzona presenta problemi di traffico causati dalla dispersione degli insediamenti e dai conseguenti movimenti pendolari. La maggior parte degli spostamenti avviene all'interno dell'agglomerato stesso, anche se negli ultimi vent'anni il pendolarismo verso il resto del Cantone è aumentato mentre quello interno è diminuito.

I principali problemi del Bellinzonese sono:

- la saturazione dell'asse interno di transito fra i due svincoli autostradali, in particolare tra Bellinzona sud e il centro città;
- il conseguente traffico parassitario (ricerca da parte degli automobilisti di percorsi alternativi);
- l'insufficiente offerta di trasporto pubblico (linee/fermate e cadenza oraria);
- l'inadeguatezza della rete di percorsi pedonali e ciclabili;
- una dotazione e distribuzione dei posteggi insufficiente e inadatta rispetto alle esigenze di gestione del traffico.

Le soluzioni a questi problemi sono state elaborate nell'ambito del PTB e degli altri progetti descritti al capitolo 3.

2.3.3 Le componenti paesaggistiche e naturalistiche

Le componenti del paesaggio e dell'ambiente più importanti della regione sono le seguenti:

- le golene e gli spazi contigui al fiume Ticino;
- il Piano di Magadino, con le sue parti rurali e quelle naturali e in cui è pianificato un grande parco;
- i versanti con i "monti" e i rustici trasformati in case di vacanza (Mornera, Paudò, ecc.).

2.3.4 Sintesi

Le principali caratteristiche dell'agglomerato bellinzonese possono riassumersi così:

- vocazione amministrativa accompagnata da una forte componente residenziale in tutti i Comuni, compreso Bellinzona;
- qualità di vita soddisfacente quasi ovunque;
- presenza di poli d'interesse regionale e cantonale anche al di fuori delle aree centrali;
- presenza di spazi verdi e ricreativi facilmente accessibili;
- mobilità interna vicina al livello di saturazione;
- conservazione della propria posizione nella rete degli agglomerati ticinesi.

3 I progetti per la mobilità nel Bellinzonese

Il processo di suburbanizzazione dell'ultimo ventennio ha determinato un forte incremento della mobilità motorizzata individuale con i relativi effetti negativi sulla qualità dell'ambiente. Il Cantone, con la collaborazione dei Comuni, ha affrontato questo problema attraverso una politica dei trasporti integrata con la politica ambientale e quella dell'organizzazione territoriale, considerando tutti i vettori di trasporto.

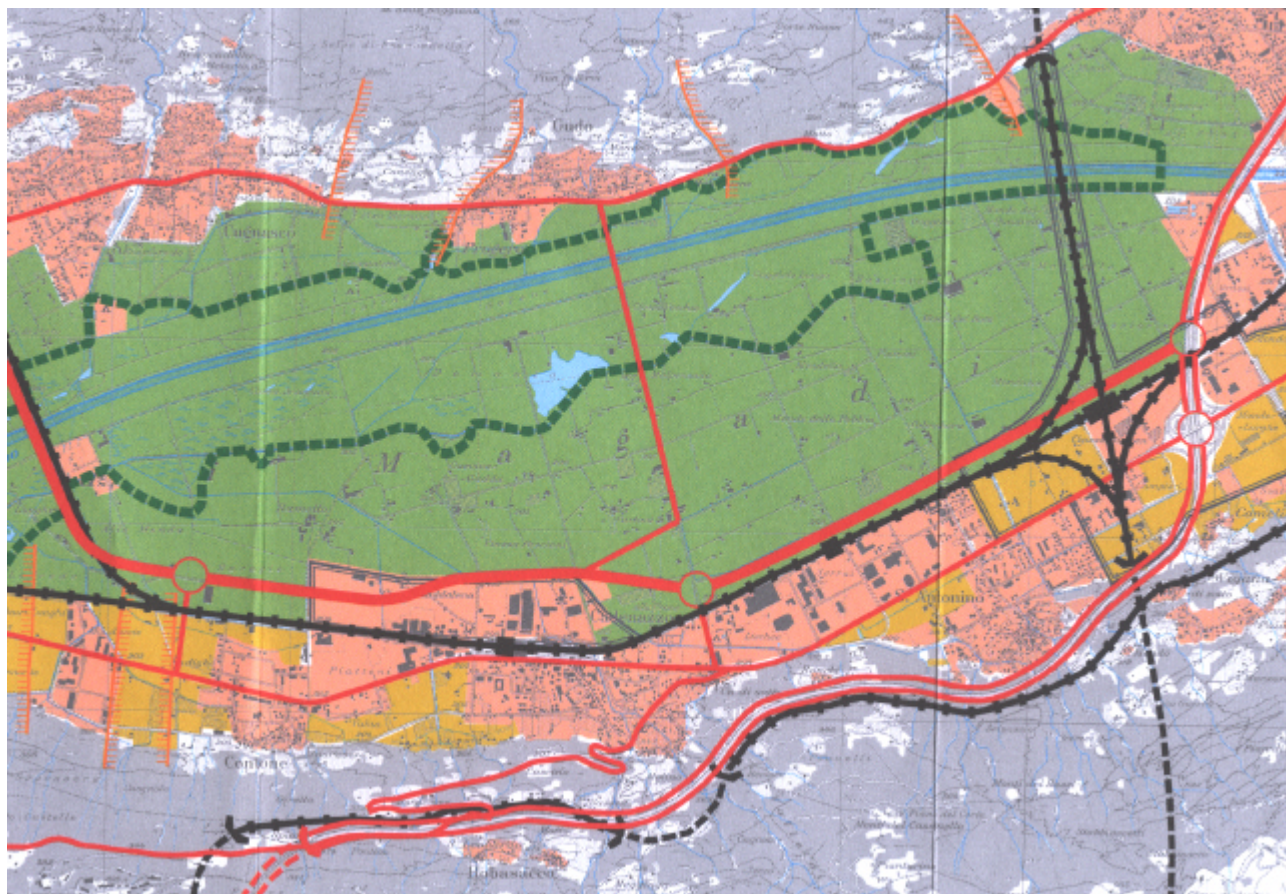
I progetti a favore di una mobilità integrata e sostenibile nel Bellinzonese sono numerosi e alcuni sono già in fase di attuazione. Oltre ad AlpTransit, che riveste un'importanza internazionale, sono previsti progetti a valenza regionale come il Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese e il collegamento A2-A13 attraverso il Piano di Magadino. Di valenza cantonale e transfrontaliera è invece il Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), che grazie ad AlpTransit, in particolare alla galleria di base del Ceneri, potrà fare un salto di qualità e diventare una vera e propria metropolitana.

Illustrazione:

I progetti per la mobilità e il Parco del Piano di Magadino

(estratto della rappresentazione cartografica del Piano direttore sul Comprensorio del Piano di Magadino)

Dati delle cartePK25: © 1995 Ufficio federale di topografia



3.1 Il piano regionale dei trasporti del Bellinzone (PTB)

Il PTB è stato il primo strumento di pianificazione dei trasporti sovracomunale di cui si è dotata la regione bellinzone. La specificità dei Piani regionali dei trasporti è l'integrazione di più politiche: dei trasporti, territoriale e ambientale. Ciò costituisce di fatto l'anticipazione di un approccio ora propugnato anche dalla Confederazione nell'ambito della Politica federale degli agglomerati.

Tramite il lavoro svolto nell'ambito della Commissione regionale dei trasporti, i Comuni hanno individuato i seguenti obiettivi:

- migliorare le condizioni di mobilità nella regione e verso l'esterno;
- potenziare il trasporto pubblico;
- concentrare il traffico privato su un numero limitato di arterie;
- trasferire dalle strade locali all'autostrada il traffico proveniente da sud, tramite la realizzazione di un semisvincolo centrale agganciato a via Tatti e connesso ad un posteggio di lunga durata;
- promuovere una politica selettiva dei posteggi, riducendo i posti auto di lunga durata nel centro cittadino e trasferendoli nelle immediate vicinanze delle arterie principali;
- ridurre le immissioni foniche ed atmosferiche migliorando la ripartizione modale e concentrando il traffico su arterie al di fuori dei quartieri residenziali;
- migliorare i percorsi ciclabili e pedonali.

3.2 Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)

Il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) costituirà la spina dorsale del trasporto pubblico all'interno del Cantone e verso i centri di Varese e Como. Prevede in particolare di collegare a cadenze almeno semiorarie i diversi agglomerati. Nel Bellinzone il servizio sarà passante e avrà quindi anche un'interessante valenza interna all'agglomerato. Per favorire l'intermodalità tra strada e ferrovia è previsto il potenziamento dei Park&Ride in corrispondenza delle stazioni.

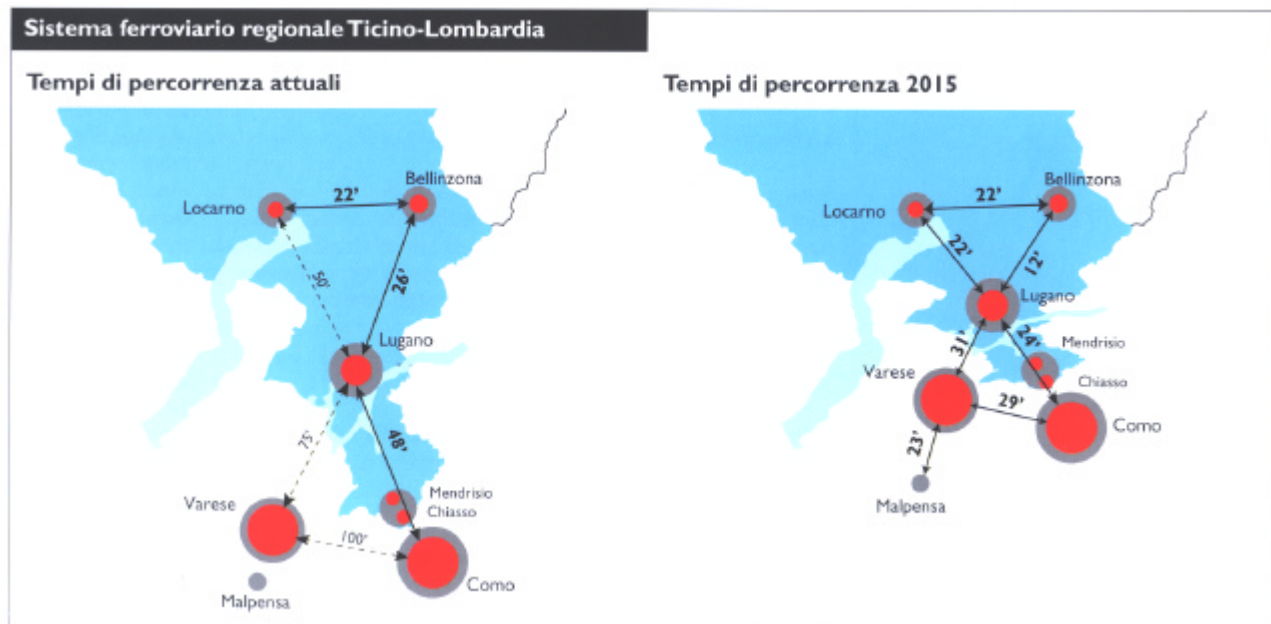
Prima della messa in esercizio del tunnel di base del Gottardo sono già previste alcune realizzazioni. A partire dal 2005: l'introduzione di cadenze semiorarie sulle linee Bellinzone-Locarno e Bellinzone-Lugano; l'introduzione della frequenza oraria tra Bellinzone e Biasca (semioraria negli orari di punta) e lo spostamento della stazione di Sant'Antonino in una posizione più vicina ai centri commerciali. A partire dal 2009 è previsto il prolungamento del servizio regionale (Locarno-Bellinzone) semiorario fino alla stazione di Castione-Arbedo.

La messa in esercizio della galleria di base del Ceneri e del collegamento diretto tra Locarno e Lugano attraverso questa galleria, rappresenta un ulteriore salto qualitativo. Bellinzone sarà collegata a Lugano in 12 minuti ogni mezz'ora. In questa fase è pure prevista l'introduzione della cadenza semioraria tra Bellinzone e Biasca.

La costruzione di una nuova fermata in piazza Indipendenza sarà possibile con ogni probabilità solo dopo la realizzazione della nuova linea AlpTransit tra Biasca e Camorino.

Illustrazione:

Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) - Tempi di percorrenza tra i poli attuali e nel 2015 (elaborazione: Sezione dei Trasporti)



3.3 AlpTransit per il Bellinzonese

Per il Bellinzonese il progetto AlpTransit avrà degli importanti effetti a diverse scale territoriali. L'agglomerato bellinzonese si avvicinerà sia al resto della Svizzera (grazie alla galleria di base del Gottardo), sia a Lugano e al resto dell'area insubrica (galleria di base del Ceneri).

In un primo tempo, l'elemento di maggior impatto per l'agglomerato di Bellinzona è costituito dalla realizzazione della galleria di base del Ceneri che creerà le premesse per il collegamento con il Sottoceneri e l'area insubrica con il Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO). Successivamente la circonvallazione ferroviaria di Bellinzona permetterà un miglioramento ambientale radicale per gli insediamenti tra Castione e Camorino poiché toglierà il traffico merci da questa tratta; inoltre creerà le premesse per la realizzazione di una nuova stazione in piazza Indipendenza, una posizione strategica di forte impatto sull'utenza.

La pianificazione direttrice cantonale ha pure sviluppato l'ipotesi di una stazione AlpTransit sul Piano di Magadino le cui implicazioni territoriali devono essere ulteriormente approfondite.

3.4 Collegamento viario A2-A13 attraverso il Piano di Magadino

Il collegamento A2-A13 attraverso il Piano di Magadino, dallo svincolo dell'A2 di Bellinzona-Sud alla rotonda di Riazzino, rientra nell'insieme degli interventi per una gestione integrata della mobilità di cui fa parte anche il progetto TILO. Questo nuovo asse collettore, che esplicherà appieno le sue potenzialità abbinato al nuovo semisvincolo di Bellinzona, dovrà garantire un collegamento ottimale tra i poli cantonali, ma permetterà anche di liberare dal traffico in transito gli insediamenti residenziali situati nel Piano.

3.5 Semisvincolo autostradale di Bellinzona centro

Questo progetto, coordinato con quello del collegamento A2-A13 attraverso il Piano di Magadino, permetterà di concentrare sulla A2 il traffico diretto in città proveniente da sud e da ovest, riducendo sostanzialmente i carichi sulle attuali strade di penetrazione da Giubiasco e dalla sponda destra del Piano di Magadino.

3.6 Opere a favore della mobilità nel Bellinzonese: una realizzazione a tappe

Per sviluppare degli scenari di organizzazione territoriale del Bellinzonese sono state considerate tre grandi tappe per la realizzazione di opere viarie e ferroviarie. La definizione di queste tappe potrà subire modifiche in funzione delle pianificazioni finanziarie federale e cantonale, come pure delle procedure legali.

La prima tappa è già in corso e riguarda gli interventi previsti prima dell'apertura della galleria di base del Gottardo. Essa contempla i primi interventi del progetto TILO (vedi cap. 3.2) e l'attuazione delle misure a favore del trasporto pubblico su gomma (PTB).

La seconda tappa, prevista entro il 2016 (termine per la 2a fase del progetto AlpTransit), comprende i seguenti interventi: le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, il collegamento ferroviario diretto Locarno-Lugano, il collegamento Bellinzona-Lugano in 12 minuti e l'estensione verso Biasca della cadenza semi-oraria. In questa tappa è pure prevista la realizzazione del semisvincolo di Bellinzona e quella del collegamento A2-A13.

La terza tappa dovrebbe attuarsi successivamente; essa prevede la circonvallazione ferroviaria di Bellinzona, con l'attraversamento del Piano di Magadino e la realizzazione di una nuova fermata in piazza Indipendenza. In questa terza tappa potrebbe pure essere realizzata la stazione AlpTransit nel Piano di Magadino, se le verifiche pianificatorie ne dovessero confermare l'opportunità.

4 Il concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese (COTAB)

4.1 Aree strategiche e aree sensibili nell'agglomerato Bellinzonese

Per l'elaborazione dello scenario di sviluppo territoriale dell'agglomerato bellinzonese sono state individuate le potenzialità e opportunità presenti nel comprensorio. Già il PTB aveva evidenziato il ruolo particolare di alcune aree, riprese e approfondite ora dal COTAB.

Aree strategiche (con effetto trainante per lo sviluppo della regione):

- centro politico-amministrativo di Bellinzona (piazza Governo, viale Franscini, via Motta);
- comparto sport/studio/cultura (via Lepori / viale Franscini);
- area multifunzionale a Arbedo- Castione e Lumino (commercio, artigianato, industria, svago);
- area multifunzionale fra Camorino e Contone (commercio, artigianato, industria);
- area produttivo-logistica a Cadenazzo;
- eventuale nuova stazione AlpTransit sul Piano di Magadino.

Aree sensibili (di recupero della qualità territoriale, paesaggistica ed urbanistica):

- centro storico di Bellinzona;
- piazza Grande a Giubiasco;
- nuova area centrale tra Giubiasco e Bellinzona;
- aree residenziali pedemontane (sponda destra e sponda sinistra);
- golene ed altri spazi contigui al fiume Ticino;
- spazi interstiziali a cavallo dei confini comunali;
- Piano di Magadino, con zona palustre d'importanza nazionale e progetto di parco;
- versanti e "monti".

4.2 Lo scenario della Città lineare

A partire dalle potenzialità e opportunità presenti nel comprensorio e dai progetti a favore della mobilità che riguardano il Bellinzonese, si prospetta uno scenario di sviluppo dell'agglomerato caratterizzato dai seguenti indirizzi.

Area centrale dell'agglomerato: Bellinzona e Giubiasco

Rafforzamento del carattere urbano nelle aree pianeggianti attraverso:

- sviluppo verso l'interno (densificazione);
- riduzione del traffico veicolare e realizzazione dei progetti previsti dal PTB;
- promozione della mobilità lenta (percorsi pedonali e ciclabili) e dei trasporti pubblici;
- migliori collegamenti alle aree di svago golenali, al Parco del Piano di Magadino e ai "monti";

- miglioramento della qualità ambientale (aria e rumore) e della sicurezza;
- concentrazione delle attività di tipo terziario e culturale;
- promozione di attività commerciali complementari e concorrenziali a quelle periferiche;
- miglioramento qualitativo delle aree residenziali;
- miglioramento della qualità degli spazi pubblici esistenti e predisposizione di nuovi spazi d'interesse pubblico.

Aree pedemontane e collinari

Rafforzare il carattere residenziale attraverso:

- buoni collegamenti all'area centrale tramite trasporti pubblici;
- miglioramento della rete di collegamenti per la mobilità lenta (percorsi pedonali e ciclabili) verso l'area centrale dell'agglomerato;
- diminuzione del transito e del traffico parassitario sugli assi principali (interventi di moderazione del traffico).

Aree multifunzionali e area logistica periferiche

Migliorare l'accessibilità e la funzionalità attraverso:

- collocazione e concentrazione in prossimità degli svincoli autostradali;
- cambiamento di destinazione e riqualifica delle aree produttive sparse nei diversi Comuni;
- miglioramento dell'accessibilità tramite il trasporto pubblico;
- uso del collegamento A2-A13 e della A2 quale asse di attraversamento veloce;
- tutela delle aree sensibili.

Aree agricole, naturali, di svago e ricreazione

- golene del fiume Ticino;
- parco del Piano di Magadino (vedi cap. 7);
- i versanti e i "monti" quali aree di svago e ricreazione.

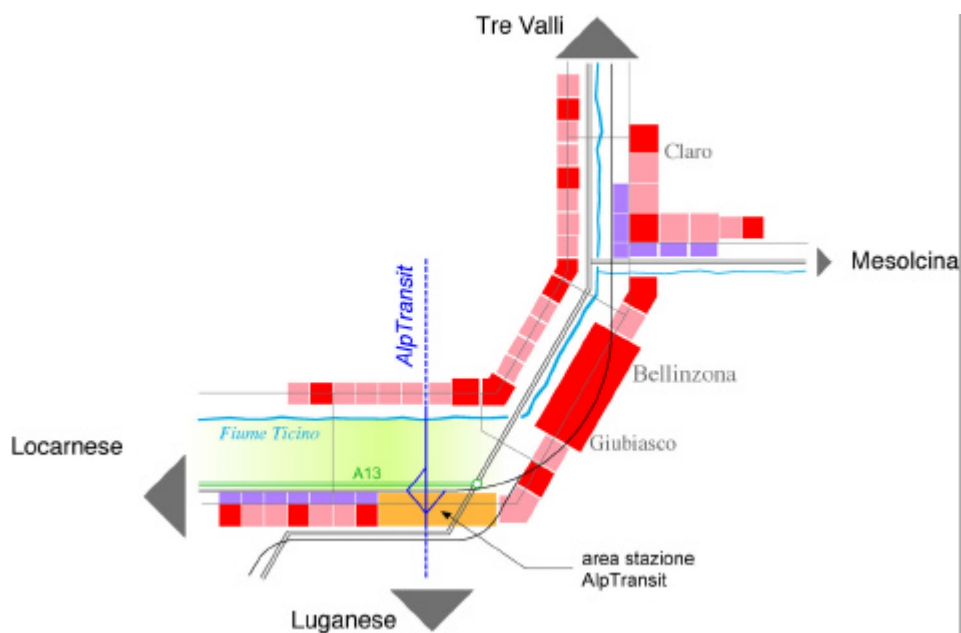
Stazione AlpTransit

L'ipotesi di una nuova stazione AlpTransit sul Piano di Magadino costituisce uno scenario a lungo termine che potrebbe determinare una nuova centralità nell'agglomerato bellinzonese. Le implicazioni territoriali a livello dall'agglomerato bellinzonese e a livello della posizione del Sopraceneri nel Cantone devono ancora essere approfondite.

Questi indirizzi possono essere sintetizzati nell'idea di **Città lineare**.

Illustrazione:

Lo scenario della "città lineare"
(elaborazione: Planidea S. A., Canobbio)



Sintesi e bilancio intermedio. Elementi di forza e di debolezza della regione.

5 Punti forti e punti deboli dal profilo territoriale

Punti forti

- Posizione strategica lungo l'asse europeo nord-sud;
- posizione centrale nel contesto geografico del Cantone;
- snodo fra Sopraceneri e Sottoceneri;
- punto di riferimento per le valli superiori;
- patrimonio monumentale/storico di alto pregio;
- vicinanza con aree naturali e di svago (Piano di Magadino, valli superiori, "monti");
- buona qualità di vita e particolare condizione micro-climatica;
- messa in atto di progetti con importanti ricadute (AlpTransit, Biopolo, Tribunale penale federale, riconoscimento Unesco dei castelli);
- messa in atto di progetti di riqualifica territoriale (pedonalizzazione del centro di Bellinzona, sistemazione piazza Grande a Giubiasco);
- eventuale nuova stazione AlpTransit sul Piano di Magadino.

Punti deboli

- mobilità pubblica e privata insoddisfacente;
- ostilità nei confronti di progetti urbanistici (vedi piazza Collegiata e piazza del Sole);
- assenza di un progetto territoriale d'insieme;
- tendenza alla decentralizzazione di commerci e servizi verso aree periferiche.

Parte II - **Componente regionale**. Diagnosi regionale e elementi federatori

Dinamiche di sviluppo: perdita di centralità e nuovi baricentri

6 L'agglomerato e la Regione funzionale di Bellinzona

La Sezione della Pianificazione urbanistica, nell'ambito della Revisione del Piano direttore cantonale, sta procedendo alla revisione delle categorie funzionali ed ad una nuova classificazione dei comuni in tali categorie².

La delimitazione delle "Regioni funzionali" (RF) risale all'elaborazione del Piano direttore cantonale del 1990. Essa aveva lo scopo di caratterizzare le differenze dei comuni ticinesi in termini di funzioni urbane.

La nuova delimitazione delle categorie funzionali dei comuni

Il Piano direttore 90 contemplava quattro categorie funzionali in cui collocare i singoli comuni: centro, corona, retroterra e montagna. La nuova delimitazione propone una logica analoga e si rifà esplicitamente – per quanto attiene a *centri* e *corone* – alla delimitazione degli agglomerati dell'UST (Ufficio federale di statistica) per il censimento 2000.

Tuttavia, per quanto riguarda proprio i Comuni di *corona* (tutti i comuni dell'agglomerato ai sensi dell'UST che non appartengono alla *zona centrale*) si è reso necessario un lavoro supplementare. Infatti, questa delimitazione non consente di distinguere i Comuni con una reale struttura urbana (e quindi con un apparato produttivo e un'offerta di servizi relativamente ampia) dai Comuni essenzialmente residenziali, in sensibile crescita demografica e fortemente attratti in termini di pendolarismo dai poli di attività e di formazione situati nelle località centrali. Questa distinzione può risultare molto utile al fine di prevedere eventuali localizzazioni future di centri di servizi e di infrastrutture di interesse sovracomunale e dunque per valutare dal profilo territoriale la pertinenza delle aggregazioni presenti e future dei Comuni ticinesi.

Le variabili statistiche che definiscono l'urbanità

Per realizzare una distinzione all'interno dei Comuni della *corona* è stato costruito un modello il cui scopo è di determinare il loro "livello di urbanità" a partire da un insieme di variabili. Questo approccio propone una lettura "classica" della centralità, attraverso 4 criteri definiti attraverso 12 variabili: criterio morfologico, criterio strutturale, criterio del dinamismo e criterio funzionale. Le 12

² TORRICELLI G. P. , BOTTINELLI L., (2003), *Revisione e aggiornamento delle "Regioni funzionali" del Piano direttore cantonale 1990*, Osservatorio dello sviluppo territoriale, DPT-SPU - Bellinzona (lavoro in corso, non pubblicato)

variabili hanno permesso di suddividere i Comuni delle corone in due categorie: suburbano e periurbano.

La corona si distingue in due aree: suburbano e periurbano

- *L'area suburbana* possiede caratteristiche territoriali vicine a quelle dell'area centrale, per la vicinanza ai centri, per la densità dell'edificato o per la presenza di un apparato produttivo e di infrastrutture e servizi collettivi di una certa entità;
- *L'area periurbana* è costituita da Comuni più distanti dalle aree centrali ma in via di urbanizzazione e principalmente residenziali, e in cui gran parte della popolazione lavora nelle aree centrali.

Se la maggior parte della popolazione delle corone risiede nel Suburbano, il Periurbano possiede i tassi di crescita demografici più elevati. Anche la crescita di posti di lavoro appare nettamente più forte nella Corona, segnatamente nel Suburbano, mentre appare in sensibile declino in termini di posti di lavoro il Retroterra; declino che tuttavia contrasta con la relativa tenuta in termini di popolazione.

Tabella e illustrazione:

Categorie funzionali dei Comuni considerati dallo studio sul Bellinzonese

Zona centrale	Corone urbane		Retroterra	Montagna
	Suburbano	Periurbano		
Bellinzona Giubiasco	Sant'Antonino Camorino Sementina Arbedo-Castione Monte-Carasso	Cadenazzo Claro Contone Gudo Lumino Gnosca Gorduno Pianezzo Preonzo	Moleno Sant'Antonio Robasacco	----

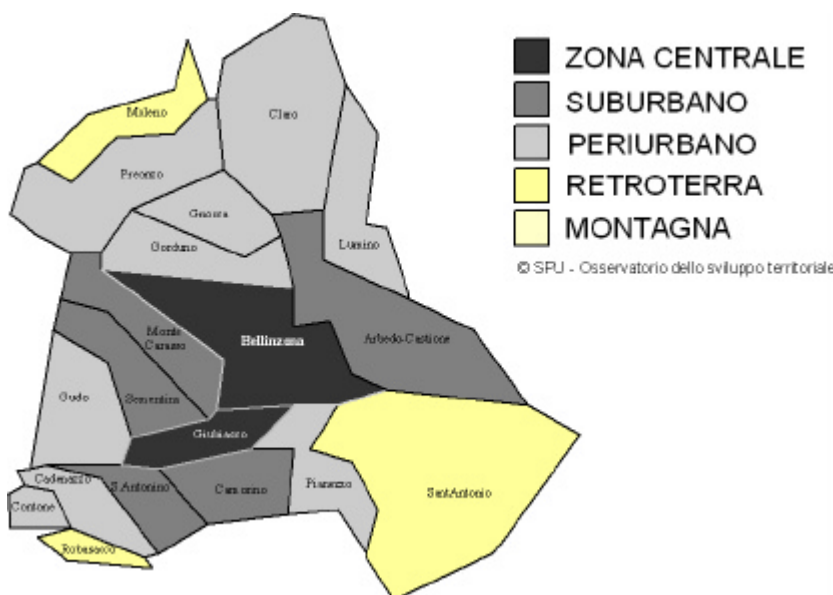


Tabelle:

Evoluzione della popolazione e degli addetti nella Regione funzionale del Bellinzonese (senza il comune di Moleno) per le categorie funzionali

Popolazione

	POP80	POP90	POP00	var80-00	var90-00
Area centrale	23328	23831	23881	2.37	0.21
Suburbano	9364	10994	12784	36.52	16.28
Periurbano	5955	6768	8531	43.26	26.05
Retroterra	253	249	276	9.09	10.84
Totale	38900	41842	45472	16.89	8.68

Fonte: UST; elaborazione SPU / Osservatorio dello sviluppo territoriale, Bellinzona settembre 2003

Addetti

	ad85	ad91	ad95	ad01	var85_01	var91_01	var95_01
Area centrale	15386	16319	16221	15089	-1.93	-7.54	-6.98
Suburbano	3158	4510	4186	4363	38.16	-3.26	4.23
Periurbano	1833	2102	2216	2200	20.02	4.66	-0.72
Retroterra	18	30	22	17	-5.56	-43.33	-22.73
TOTALE	20395	22961	22645	21669	6.25	-5.63	-4.31

Fonte: UST; elaborazione SPU / Osservatorio dello sviluppo territoriale, Bellinzona settembre 2003

Realizzazione attuate e prospettate. Progetti possibili

7 Il parco del Piano di Magadino

A partire dalla metà degli anni '90, il Cantone si è chinato sul futuro del Piano di Magadino con l'obiettivo di migliorare la qualità di questo territorio, orientandone lo sviluppo verso obiettivi sostenibili a lungo termine. Da questo lavoro è nato un progetto pianificatorio, già approvato dal Governo e dal Parlamento, che, tra altre misure, prevede l'istituzione di un parco.

Il concetto di parco risveglia spesso timori in relazione ad eventuali vincoli d'uso del territorio. Il parco del Piano di Magadino avrà invece un compito legato soprattutto alla *promozione* piuttosto che all'imposizione di limitazioni d'uso. L'obiettivo posto è infatti quello di favorire lo sviluppo di un paesaggio a carattere prevalentemente rurale - la tradizionale campagna - ricco di ambienti naturali, in cui vi sia integrazione tra agricoltura, svago e natura. Il Piano già oggi presenta valori molto importanti legati a questi settori: la natura è particolarmente ricca e caratterizzata da ambienti e specie importanti. Il settore agricolo non è da meno: accanto alle attività produttive, molto variate, esso influisce in maniera determinate sull'aspetto del paesaggio. Lo svago è legato soprattutto alle attività ricreative all'aperto, praticate prioritariamente da coloro che abitano sul Piano stesso o nelle sue immediate vicinanze.

Il Parco sosterrà dunque iniziative volte a migliorare e a porre in relazione tutti questi aspetti, senza creare ulteriori vincoli. Una sfida innovativa che dovrebbe contrastare il malcontento che spesso si genera con le pianificazioni calate dall'alto.

La struttura di gestione del Parco sarà creata dal Cantone con tutti gli attori interessati: dai Comuni, ai grandi proprietari, alle diverse associazioni interessate. Un progetto concreto sarà elaborato nei prossimi anni e, entro il 2008, il parco potrebbe diventare operativo. Nel frattempo l'ente pubblico ha già deciso di investire e sostenere progetti pilota che possano illustrare, in modo esemplare, come sia possibile migliorare il territorio e la percezione che noi abbiamo di esso. Si tratta di progetti in parte già avviati, ad esempio di educazione ambientale oppure di promozione del paesaggio attraverso l'agricoltura. Il futuro del Piano di Magadino non è di certo ancora definito, ma le premesse affinché esso rispetti le vocazioni di questo territorio sembrano ormai essere date.

Il progetto di parco del Piano di Magadino rappresenta un elemento centrale dell'idea di Città lineare identificata dal COTAB (vedi cap. 4.2).

Illustrazione. Piano di Magadino
(fonte: Ufficio protezione della natura)

