

Dicastero territorio e mobilità

pianificazione del territorio
licenze edilizie
sicurezza edilizia e mobilità
espropriazioni, contributi e catasto

Vicolo Von Mentlen 3
6501 Bellinzona

PIANO REGOLATORE DELLA CITTA' DI BELLINZONA

VARIANTE

PIANO DELLE ZONE

PIANO DELLE ATTREZZATURE ED EDIFICI D'INTERESSE PUBBLICO

PIANO DEL TRAFFICO

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO

Comparto fermata FFS Piazza Indipendenza

RAPPORTO DI PIANIFICAZIONE

per l'esame preliminare (art. 25 Lst)

gennaio 2017

ESAME PRELIMINARE

4 dicembre 2017 (Bellinzona)

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

SST - Ufficio della pianificazione locale

il Capo ufficio



1. Premessa

Nel 2013 l'autorità cantonale presentava alla Città uno studio di fattibilità per la realizzazione di un 3° binario ferroviario quale prolungo del costruendo 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 costruenda linea veloce verso Lugano erano e sono oggi obiettivi a cui bisogna tendere, per poter sfruttare al meglio i benefici della prossima apertura di AlpTransit senza subirne soltanto i potenziali effetti negativi (rumore e cesura urbana in particolare).

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 fonica;
- 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 nazionale: la fermata TILO 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:

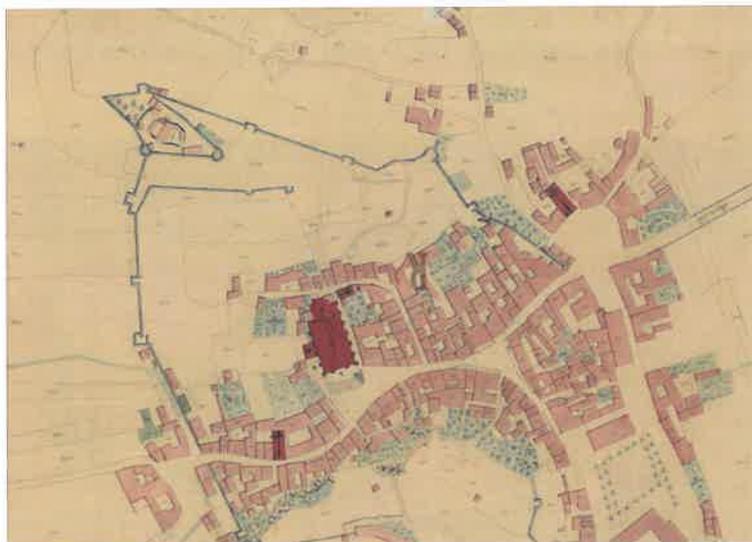
- la fermata TILO lungo la linea FFS;
- il collegamento-sottopasso dai binari alla Città e viceversa, in particolare verso/da Piazza Indipendenza;
- la viabilità pedonale e veicolare correlata alla fermata e alle strutture esistenti;
- l'inserimento della struttura nel nuovo contesto urbano;
- il riordino 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.

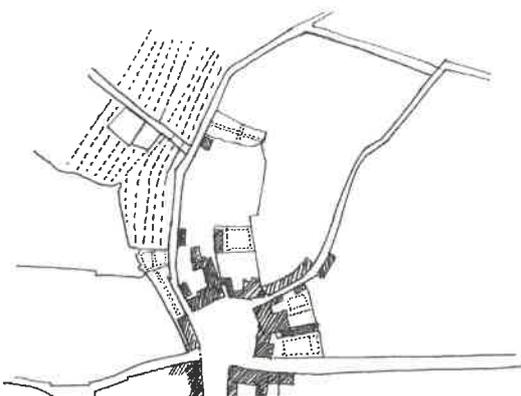
I risultati scaturiti dal progetto prescelto sono stati successivamente approfonditi, tramite mandati di consulenza specifica assegnati allo stesso studio d'architettura Baserga e Mozzetti da FFS e dalla Città, per la progettazione di massima del 3° binario e rispettivamente per la variante di piano regolatore, oggetto del presente rapporto.

2. Lettura storico-urbanistica

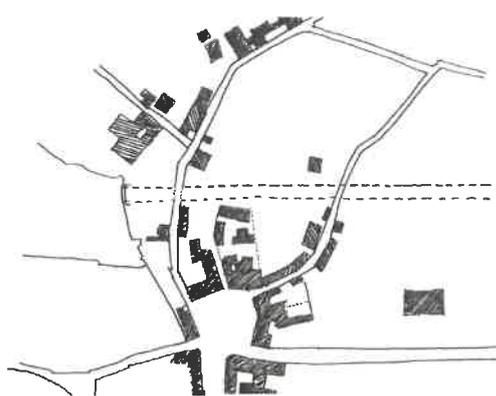
La lettura dello sviluppo urbanistico evidenzia la cesura prodotta dal tracciato ferroviario tra il tessuto tardo medievale attorno Piazza Indipendenza ed il quartiere ottocentesco e novecentesco a monte. Le vie storiche che collegavano il piano extra muro verso la collina, via Cusa e vicolo Von Mentlen risultarono recise, in particolare dopo la soppressione del passaggio a livello in prossimità della murata. 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. La successiva costruzione della via Bonzanigo, di carattere prettamente veicolare, non ha comunque condotto ad una particolare connessione qualitativa dei comparti.



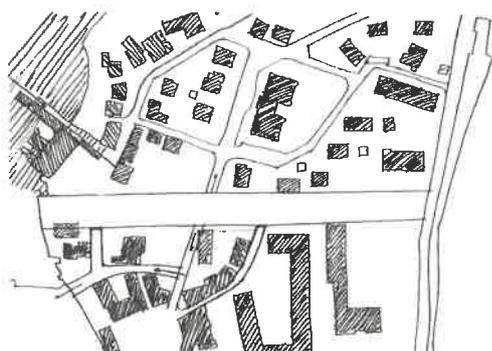
1857



1845



1883

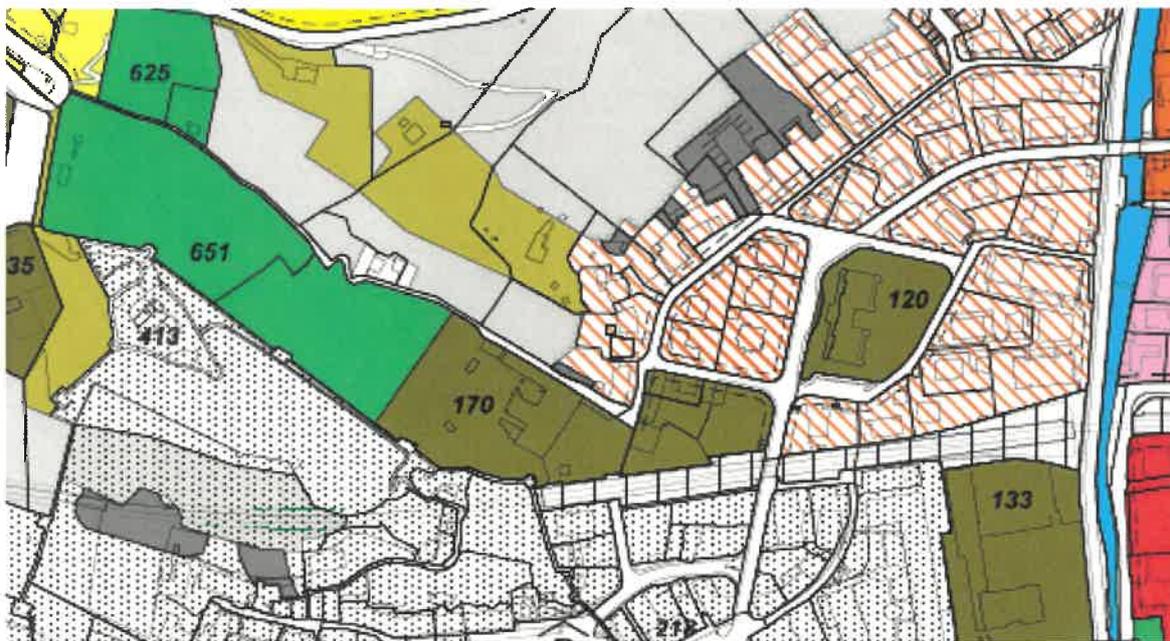


2016

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 pubblici (EP170), come 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.

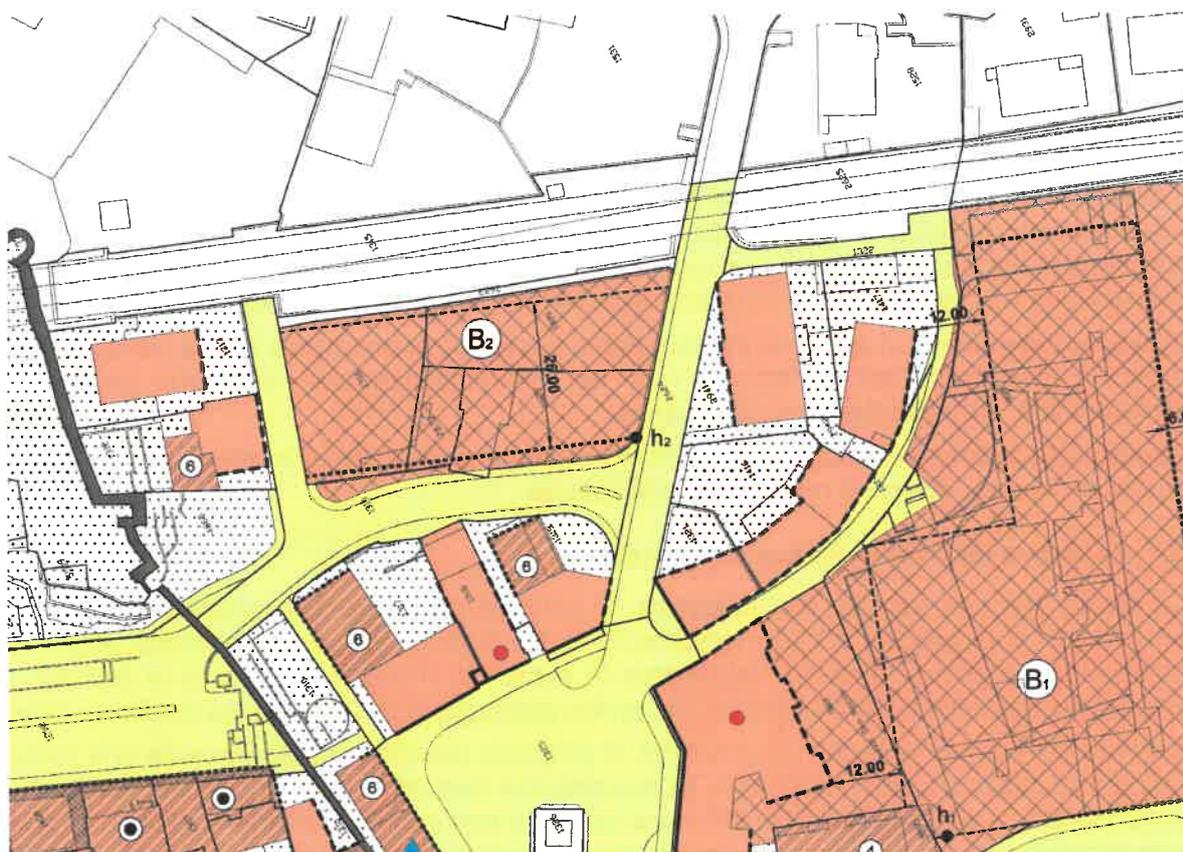


Estratto Piano delle zone

Per il comparto a monte della ferrovia il PR prevede 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 m³/mq.

Per l'area di ca mq 2'000 tra via F. Bonzanigo, via alla Cervia e vicolo Cusa, attualmente denominata nel PR comparto "Santa Maria" le norme di attuazione del piano particolareggiato del centro storico (PRPCS) permettono nuove edificazioni (Hmax 13.50 e Hmin ml 10.50) con volume edificabile massimo, definite dall'art. 16 delle norme del PRPCS.

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



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

E' 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.

3. Descrizione della proposta di variante

La visione progettuale, alla quale si orienta l'elaborazione del concetto urbanistico per l'area in oggetto, scaturisce dalla necessità di costruire un terzo binario ferroviario e dall'opportunità della nuova fermata ferroviaria TILO 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.

3.1 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, il complesso dell'Istituto Santa Maria e, dal profilo paesaggistico, la presenza del Dragonato.

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

Si auspica esplicitamente la presa a carico da parte di FFS della chiusura del varco della Cervia, in quanto misura compensatoria richiesta dall'ufficio federale della cultura (BAK) nell'ambito della realizzazione del 3° binario.

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 l'Istituto Santa Maria e la storica scalinata al Castello di Montebello. Tale passaggio fungerà anche da collegamento principale da e per il centro storico per la nuova fermata ferroviaria TILO.

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.

Il progetto ferroviario prevede 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 permetterà di ottimizzare i percorsi pedonali tra i vari quartieri che ruotano attorno alla nuova fermata, valorizzandone le peculiarità soprattutto paesaggistiche.

Ripari fonici

L'integrazione della tratta ferroviaria e della nuova fermata è 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 previste parti vetrate in corrispondenza d'interessanti scorci visivi, in alternanza ai muri di protezione (ripari fonici);

queste “aperture” sono previste in particolare in corrispondenza del vicolo von Mentlen, di Via Bonzanigo e dell’Istituto Santa Maria e fanno parte del progetto ferroviario.

3.2 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. Il dorso a monte, a ridosso della ferrovia, potrebbe idealmente essere caratterizzato da ballatoi al servizio dei piani, a mo’ di protezione. Tale densificazione avvalorata 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 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 progettazione di questi 2 comparti sarà 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 propone invece il mantenimento degli edifici che sorgono sulla parte nord lungo vicolo von Mentlen, in quanto contribuiscono alla conservazione della sostanza edilizia storica esistente, determinando e delimitando lo stesso vicolo e il corrispondente angolo di Piazza Indipendenza.



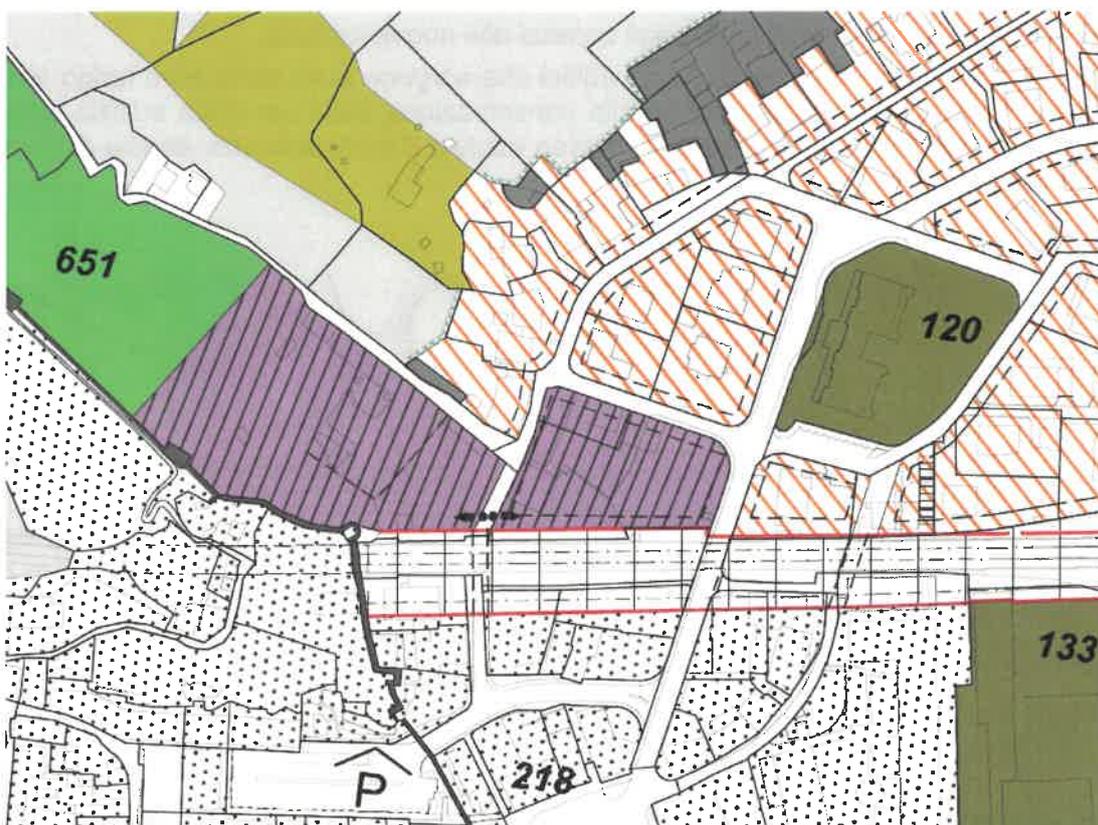
3.3 Zona speciale Santa Maria

A monte della nuova fermata si propone 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 fissa l'obbligo del piano di quartiere con condizioni qualitative generali e specifiche; tra quelle specifiche si chiede espressamente che la nuova edificazione sia di carattere prevalentemente puntuale nel rispetto della tipologia del quartiere residenziale ottocentesco e novecentesco, di cui sarà la parte terminale verso la fermata.

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.



3.4 Comparto via Cervia

Il comparto via Cervia è indicato sul piano in tratteggio verticale e comprende l'area a ridosso della Murata, il vicolo Cusa e parte dell'area della via Cervia. Il comparto sarà regolamentato con un nuovo articolo normativo (art. 16a) che fissa la base legale per l'interramento dell'accesso al parcheggio della Cervia, quale misura compensatoria al nuovo foro nella Murata necessario per il passaggio del 3° binario.

Il comparto dovrà quindi essere convenientemente sistemato e arredato nel rispetto del contesto urbano, paesaggistico e dei beni culturali. In generale 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, il progetto architettonico, sviluppato nell'ambito del mandato di studio in parallelo, prevede 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 prospiciente e riducendo così la cesura tra i quartieri abitativi divisi ora dal manufatto ferroviario.

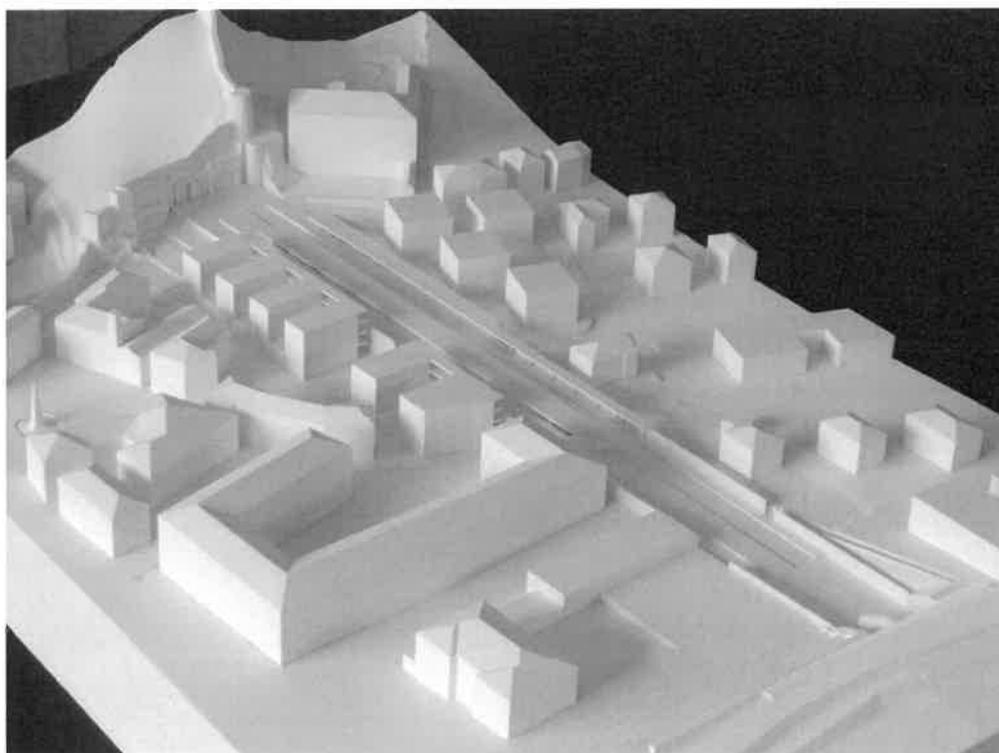
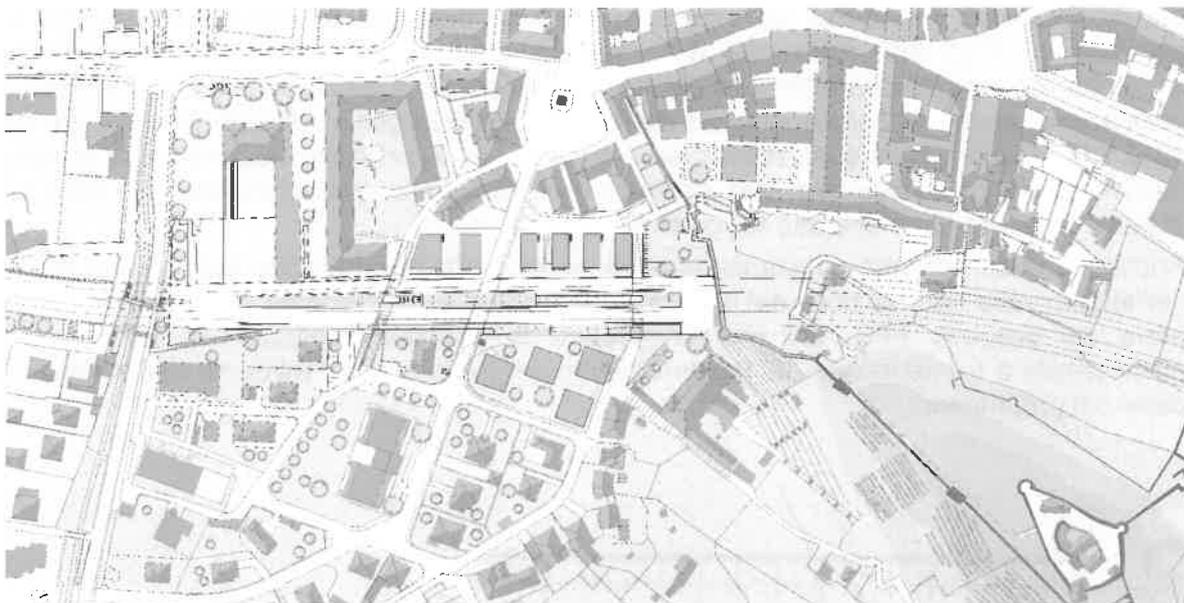
Anche per questa misura compensatoria, suggerita dall'Ufficio federale della cultura (BAK) nell'ambito della realizzazione del 3° binario, si auspica esplicitamente la presa a carico da parte del progetto FFS, ciò che favorirebbe la parallela realizzazione dell'indirizzo pianificatorio a fronte invece del legittimo diritto acquisito al mantenimento dell'edificio da parte del proprietario.



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.

La maggiore densità edificatoria avvalorata della nuova fermata ferroviaria, permette la ricucitura urbanistica tra i quartieri pur confermandone le rispettive peculiarità.



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

- I limiti edificatori sono i seguenti
 - Indice di sfruttamento IS = 1.00
 - Altezza massima ml 13.50
 - Distanza dal confine vedi art. 6
 - Distanze tra edifici min ml 6.00
 - Valgono le linee di arretramento indicate sul piano
 - È ammesso il collegamento pedonale/ciclabile indicato sul piano.

4.2 Comparti San Rocco B2 e B3

Per i comparti San Rocco B2 e B3, presentati al capitolo 3.2, si prevedono delle edificazioni a “pettine” aperti verso il centro città. Per entrambi i comparti è richiesta la presentazione di un piano di quartiere per i quali sono fissati i requisiti di qualità paesaggistica, architettonica ed urbanistica ripresi dalle linee guida cantonali del 2013 sui piani di quartiere.

Come per il nuovo articolo 50bis il PQ è impostato secondo gli scopi della Legge sullo sviluppo territoriale, in particolare con l’obiettivo della qualità.

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. Vigè l’obbligo del piano di quartiere per entrambi i comparti con i seguenti requisiti
 - a) di carattere generale:
 - edificazione integrata nel paesaggio in modo ordinato e armonioso, con una chiara identità e riconoscibilità nel territorio
 - criteri architettonico-costruttivi e d’inserimento spaziale volti a conseguire un risparmio energetico e un aspetto architettonico di qualità
 - razionale organizzazione dei posteggi
 - percorsi pedonali interni correttamente relazionati con le aree circostanti;
 - b) di carattere specifico:
 - i progetti devono presentare una tipologia costruttiva a pettine aperta verso la Città
3. Parametri edilizi:
 - il piano terreno (PT) può occupare l’intera superficie edificabile
 - il volume massimo fuori terra deve corrispondere al massimo al 75% del volume ottenuto moltiplicando la superficie occupabile definita dalle linee per l’altezza massima
 - l’altezza massima delle costruzioni è di ml 14.00, misurati nel punto indicato sul piano (h 2)
 - le linee di arretramento e di allineamento sono vincolanti

4. Norme di attuazione

La variante in oggetto comporta da una parte l'introduzione di un nuovo articolo 50bis nelle norme di attuazione del piano regolatore (NAPR) per la definizione della "zona speciale Santa Maria", dall'altra la modifica dell'art. 16 delle norme del centro storico (NAPRPCS) per i comparti B2 e B3 "San Rocco" e l'introduzione di un nuovo articolo 16a per la zona adiacente la Murata, denominata "Comparto via Cervia".

4.1 Zona speciale Santa Maria

Per la zona speciale Santa Maria, presentata al capitolo 3.3, si prevede l'obbligo del piano di quartiere (PQ), quale strumento per promuovere un insediamento ordinato e armonioso di particolare qualità architettonica e urbanistica.

Vengono fissati precisi requisiti di qualità paesaggistica, architettonica ed urbanistica, ripresi dalle linee guida cantonali del 2013 sui piani di quartiere.

Il PQ è impostato secondo gli scopi della Legge sullo sviluppo territoriale, in particolare con l'obiettivo della qualità.

Art. 50bis Zona speciale Santa Maria	1.	<u>Prescrizioni generali</u>
		<ol style="list-style-type: none">1. In questa zona è ammessa l'edificazione di costruzioni non moleste ad uso scolastico, residenziale, amministrativo o alberghiero.2. Grado di sensibilità al rumore GdS II Il rispetto del GdS deve essere dimostrato tramite una perizia fonica al momento della domanda di costruzione.
	2.	<u>Prescrizioni edificatorie</u>
		<ul style="list-style-type: none">- obbligo di presentare un piano di quartiere (PQ) che si estende sull'intera zona speciale<ol style="list-style-type: none">a) <u>Requisiti qualitativi generali:</u><ul style="list-style-type: none">- edificazione costitutiva di un insieme ordinato e armonioso, espressione di una qualità architettonica riconosciuta e rispettosa del tessuto urbano esistente circostante;- edificazione integrata nel paesaggio in modo ordinato e armonioso, con una chiara identità e riconoscibilità nel territorio;- disposizione razionale e unitaria delle aree di svago, degli accessi veicolari, dei posteggi e delle superfici veicolari esterne- razionale organizzazione dei posteggi, interrati per i residenti e in superficie per i visitatori e fornitori;- sistemazione esterna rispettosa dell'orografia esistente, intesa come intervento che non modifichi sostanzialmente la struttura naturale;- criteri architettonico-costruttivi e d'inserimento spaziale volti a conseguire un risparmio energetico e un aspetto architettonico di qualitàb) <u>Requisiti qualitativi specifici:</u><ul style="list-style-type: none">- mantenimento dell'Istituto Santa Maria- la tipologia insediativa dovrà essere prevalentemente di carattere puntuale formata da volumi singoli che possono essere legati fra loro al PT, relazionati spazialmente con il quartiere Nocca e distaccati dalla fermata FFS.

4.3 Comparto via Cervia

Lo sviluppo del comparto Cervia, presentato al capitolo 3.4, si articola attorno all'indirizzo pianificatorio dell'interramento dell'accesso al parcheggio della Cervia, quale misura compensatoria richiesta dall'ufficio federale della cultura (BAK) nell'ambito della realizzazione del 3° binario.

L'area dovrà quindi essere completamente ridisegnata nel momento in cui si progetterà l'interramento dell'accesso.

nuovo Art. 16a Comparto via Cervia

1. L'accesso veicolare all'autosilo Cervia sarà da prevedere interrato per permettere la chiusura dell'attuale varco nella Murata.
2. L'area, indicata in tratteggio verticale sul piano, dovrà essere convenientemente sistemata e arredata nel rispetto del contesto urbano, paesaggistico e dei beni culturali.
3. In generale non sono ammessi manufatti che possano compromettere l'importanza monumentale del luogo. Potranno essere ammesse costruzioni di pubblica utilità (per esempio coperture per posteggi biciclette).



Allegati:

- variante piano zone, AP-EP, traffico, centro storico – planimetria 1:1000

ESAME PRELIMINARE
4 dicembre 2017 (Bellinzona)
 DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO
 SST - Ufficio della pianificazione locale
 il Capo ufficio



PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ DI BELLINZONA

VARIANTE

PIANO DELLE ZONE
 PIANO DELLE ATTREZZATURE ED EDIFICI D'INTERESSE PUBBLICO
 PIANO DEL TRAFFICO
 PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO

Comparto fermata FFS Piazza Indipendenza

PLANIMETRIA 1 : 1000

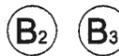
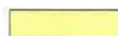
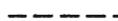
per l'esame preliminare (art. 25 Lst)

Legenda

Piano delle zone, delle attrezzature ed edifici d'interesse pubblico e del traffico

-  Zona speciale Santa Maria (ZS)
-  Piano di quartiere obbligatorio (PQ)
-  Strada di raccolta
-  Strade di servizio
-  Pedonabili e/o ciclabili
-  Collegamento pedonale e ciclabile

Piano particolareggiato del centro storico (PRPCS)

-  Comparti edificabili speciali
-  Comparti San Rocco (nuovo art. 16 - h max = ml 14.00 misurati nel punto h2)
-  Aree precluse all'edificazione
-  Area di circolazione pubblica
-  Comparto Via Cervia (nuovo art. 16a)
-  Castelli, mura medioevali, monumenti storici ed artistici
-  Area Ferroviaria - Fermata Piazza Indipendenza
-  Linea d'arretramento
-  Allineamento obbligatorio delle nuove costruzioni
-  Ripari fonici (Progetto FFS)

ESAME PRELIMINARE DIPARTIMENTO TERRITORIO	ADOZIONE CONSIGLIO COMUNALE	PUBBLICAZIONE	APPROVAZIONE CONSIGLIO DI STATO

UFFICIO COMUNALE PIANIFICAZIONE	PER IL MUNICIPIO		
Arch. Fabiola Nella Donadini	IL SINDACO: Mario Branda		IL SEGRETARIO: Philippe Bernasconi
	gennaio 2017		

