

RACCOMANDATA

Lodevole
Servizio dei ricorsi
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
6501 Bellinzona

Bellinzona, 25 marzo 2026

RICORSO

che presentano

l'**ATA Associazione traffico e ambiente**, sezione Ticino, a titolo proprio e in rappresentanza dell'Associazione nazionale

i signori e le signore
X Y, 6512 Giubiasco
X Y, 6512 Giubiasco
X Y, 6518 Gorduno
X Y, 6500 Bellinzona
X Y, 6500 Bellinzona
X Y, 6500 Bellinzona
tutti soci dell'ATA e domiciliati nel Comune di Bellinzona

e il signor
X Y, 6503 Bellinzona
pure domiciliato nel Comune di Bellinzona

contro

la Variante di Piano regolatore del quartiere di Giubiasco relativa al Piano di quartiere Comparto Ferriere (PQ-Fe), pubblicata dal Municipio di Bellinzona.

IN ORDINE

1. L'avviso del Municipio di Bellinzona, datato 4 febbraio 2026 e riguardante la Variante di Piano regolatore per il quartiere di Giubiasco, è stata pubblicato per il periodo di 30 giorni dal 9 febbraio al 10 marzo 2026 compresi. Contro la modifica è stato dato ricorso al Consiglio di Stato entro 15 giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione. Il termine di ricorso ha perciò scadenza il 25 marzo 2026. Il presente ricorso è quindi tempestivo.

2. La legittimazione dei ricorrenti è conferita dall'art. 28 della Legge sullo sviluppo territoriale. ATA Sezione Ticino agisce anche in rappresentanza di ATA nazionale in virtù della procura conferita da quest'ultima, allegata quale doc. C al presente ricorso.

NEL MERITO

A. CONTENIBILITÀ DEL PIANO REGOLATORE

1. La Variante di Piano regolatore in oggetto propone una vera e propria rivoluzione, nel cuore del quartiere di Giubiasco. Sulla base di questa proposta pianificatoria, lo storico comparto delle Ferriere Cattaneo (un'area di 46'620 mq) dovrebbe cambiare radicalmente il suo volto con una riconversione da zona industriale (industria pesante) in via di dismissione, in zona mista Artigianale-Commerciale (ArCo) e Residenziale (Ri) con contenuti abitativi. Eppure, non pare essere supportata da dati e riflessioni precise che la giustifichino. La pianificazione di un comparto così esteso (con un riassetto e densificazione importante) non può essere accettata, senza che sia messa in relazione con la contenibilità del PR (che deve essere finalizzato alle presumibili necessità edificatorie dei prossimi 15 anni, come prevedono la LPT e la LST cantonale) e senza che ne sia stato verificato il grado di realizzazione.
2. Il documento *Piano regolatore di Bellinzona, Variante di PR, Piano di quartiere comparto Ferriere (PQ Fe), Rapporto di pianificazione* non risulta essere aggiornato con quanto nel frattempo emerso dall'analisi che il Comune di Bellinzona ha fatto per verificare il corretto dimensionamento del PR di Bellinzona. I dati, confermati dalla Sezione dello sviluppo territoriale del Dipartimento del Territorio e resi pubblici dal Comune indicano un sovradimensionamento del PR pari al 113%. Questo sovradimensionamento è molto più alto se si considerano i soli contenuti residenziali. La scelta, nel Rapporto di pianificazione, di non differenziare le unità abitative dalle unità lavorative del PQ-Fe, ma di considerarle in forma aggregata, è al parere dei ricorrenti un errore metodologico che falsifica l'interpretazione dei dati proposti nella variante. Infatti la scheda R1 del Piano direttore cantonale distingue chiaramente i due tipi d'insediamento, assegnando loro differenti previsioni di crescita. Se per le unità abitative prevede dal 2020 al 2040 un aumento di 30'000 abitanti per tutto il Cantone, di cui il 22% nel Bellinzonese e valli (6'600 abitanti in 20 anni, ovvero 330 per anno), per le unità lavorative essa prevede per lo stesso periodo un aumento di 17'000 posti di lavoro, di cui il 18% per il Bellinzonese e valli (+ 3'060 posti di lavoro).
I ricorrenti contestano le conclusioni che si leggono a pagina 33 del suddetto documento perché, se è vero che la variante di PR in oggetto non incrementa il numero delle unità insediative complessive, incide in modo importante su quelle residenziali che come abbiamo visto sopra sono già ampiamente in sovrabbondanza. Per poter valutare in modo compiuto l'effetto della variante di PR in oggetto è necessario, secondo i ricorrenti, che la documentazione venga completata con la Verifica del dimensionamento delle zone edificabili comprensivo della tabella della contenibilità e del compendio dello stato dell'urbanizzazione.
3. Nel Programma d'azione comunale, il comparto delle Ferriere Cattaneo è stato individuato assieme ad altri quattro comparti (officine Bellinzona, stadio Bellinzona,

Centro paese Claro, Capeleta Camorino) quale zona di sviluppo multifunzionale che si presta in modo particolare “per concentrarvi la parte preponderante dell’attesa crescita demografica e degli addetti”. Tali comparti sono dunque “luoghi strategici” e rappresentano “un tassello fondamentale per concretizzare gli obiettivi dello sviluppo insediativo centripeto di qualità” (cfr. pag. 97 PAC). Questo documento indica però anche (cfr. pag. 107) che come imposto dalla LPT, dalla LST e dalle schede R1 e R6 del Piano Direttore, occorre anche identificare le aree con un potenziale di dezonamento. Compito che secondo i ricorrenti deve essere fatto in contemporanea con il riazzonamento di nuove aree.

La variante PQ-Fe è in stretta relazione con il dimensionamento del PR comunale che deve adeguarsi ai dettami dello sviluppo centripeto di qualità e che può essere valutato solo tenendo conto degli altri grossi progetti edificatori in atto sul comprensorio comunale (ad esempio il previsto nuovo quartiere delle Officine o il prospettato ospedale ai Saleggi). Essa deve pure considerare le recenti edificazioni di grandi comparti (ad esempio il complesso della Cassa pensioni Raiffeisen a Giubiasco con circa un centinaio di residenze, l’edificazione da parte di Artisa nel quartiere Gerretta, l’edificazione in via di ultimazione del sedime tra viale Officine e via San Gottardo, a lato delle Officine FFS) per complessivamente svariate centinaia di unità insediative, in specie residenziali, a tutt’oggi non ancora completamente occupate.

La contenibilità della variante di PR va messa in relazione con la contenibilità del PR complessivo. A questo riguardo il Rapporto di pianificazione non fornisce risposte convincenti, anzi a due riprese si scrive che *"Nel caso di specie non si è nemmeno confrontati con una situazione di ampliamento della zona edificabile o di terreni liberi ineditati, essendo la superficie già da tempo urbanizzata ed edificata"* (cfr. pag. 32 Rapporto di pianificazione) compiendo di fatto un palese errore di valutazione visto che ai sensi della LPT un ampliamento non dipende solo dalla superficie azionata, ma sussiste già aumentando gli indici di sfruttamento. Si ritiene pertanto che ai sensi del punto 4.1 lettera d della Scheda R6 la presente variante pianificatoria vada inserita in una visione comunale e che si definiscano quali comparti dezonare per compensare l’aumento della zona residenziale proposto da questa variante di PR.

B. FABBISOGNO DI PARCHEGGI PER LE AUTO

1. Il numero di parcheggi previsti, 681 nuovi posti previsti nel futuro Comparto Ferriere (332 per il comparto artigianale-commerciale e 349 per quello residenziale-intensivo) sono troppo elevati. Le cifre sono esplicitate nel documento *Piano regolatore di Bellinzona, Variante di PR, Piano di quartiere comparto Ferriere (PQ Fe), Aspetti viari e di traffico*, datato settembre 2024.

Il fabbisogno di parcheggi, definito secondo il Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLST) e la norma VSS 40 281, seppur ridotto del 20% rispetto a quanto prescritto dall’RLST, è ritenuto sproporzionato in considerazione del fatto che il Comparto Ferriere si trova in una posizione ideale rispetto all’offerta dei trasporti pubblici. Queste norme non sia addicono più a un contesto commerciale-artigianale-residenziale-urbanistico dotato di un’ottima infrastruttura legata al trasporto pubblico (che verrà perfezionata con la realizzazione del nuovo nodo intermodale della stazione di Giubiasco, tra un paio d’anni circa, e che potrebbe ulteriormente migliorare con la prevista fermata TILO in zona Saleggi/Semine, come contemplato nel PAB 3 e come menzionato a pag. 36 del Rapporto di pianificazione).

2. Se è vero che l'RLST definisce un fabbisogno di 2.5 posteggi/100 mq SUL per i contenuti amministrativi (v. art. 54), è altrettanto vero che l'art. 53 ne attribuisce 0.6/100 mq SUL per l'industria a bassa densità di posto di lavoro e logistica e 1 posteggio/100 mq SUL per industria e artigianato.
Di conseguenza, per quanto riguarda il comparto artigianale-commerciale (ArCo Fe), e considerando che ad oggi non si conoscono ancora i contenuti precisi di questa parte del comparto delle Ferriere, si ritiene inadeguata l'applicazione di un fabbisogno base pari a 2.5 posteggi/100 mq SUL, che si sarebbe potuto e dovuto ridurre, proprio per il fatto che il fattore di attribuzione per industria e artigianato è più basso.
Senza dimenticare che l'art. 60, cpv 5, dell'RLST prevede la possibilità di norme comunali più restrittive a tutela del paesaggio o per motivi di mobilità e protezione dell'ambiente.
3. Nella fattispecie, è ipotizzabile che gli utenti del comparto non residenziale beneficino prevalentemente dell'offerta del trasporto pubblico per recarsi sul posto (tutti i treni che passano da Giubiasco, esclusi EC e IC, si fermano in questa stazione; nelle vicinanze ci sono anche due fermate del Trasporto Pubblico del Bellinzonese (TPB), ben servite dalla linea 1 Camorino – Arbedo/Castione). Riteniamo perciò che il fabbisogno di posteggi, stimato a 332 unità per il comparto ArCo Fe, sia decisamente sovradimensionato.
Le fermate dei trasporti pubblici si trovano infatti a distanze molto brevi dalle Ferriere:
 - stazione ferroviaria: a circa 550 metri in linea d'aria dalla forgia (quindi accesso SO del comparto),
 - fermata TPB Giubiasco, Via Ferriere: a circa 270 metri dall'accesso SO del comparto (servita tra l'altro anche dalla linea 3 Bellinzona, Scuola Media 2 – S. Antonino),
 - fermata TPB Giubiasco, Via Bellinzona: a circa 120 metri dall'accesso NE del comparto.A queste si potrebbe aggiungere anche la fermata TPB di Giubiasco, Caffè Locarno (servita solo dalla linea 3 Bellinzona, Scuola Media 2 – S. Antonino), che dista circa 400 m dall'accesso SO del comparto.
Le distanze menzionate ci inducono a considerare come eccessivo anche il fabbisogno di posteggi per il comparto residenziale intensivo (Ri Fe).
4. I notevoli miglioramenti attuati negli ultimi dieci anni per potenziare il trasporto pubblico nel Bellinzonese e nel Cantone sembrerebbero perciò essere stati ignorati da una pianificazione che pone ancora l'accento sulla presenza dell'auto e i relativi posteggi.
Ricordiamo che l'ATA Associazione traffico e ambiente aveva già in passato sottolineato l'importanza di creare dei quartieri senz'auto. Lo aveva fatto, sempre per la città di Bellinzona, per il Piano Particolareggiato del quartiere Officine (PP-QO), rendendo attente un paio di Commissioni e i Consiglieri comunali sull'opportunità di fare di quel comparto il primo quartiere senz'auto del Ticino. Lo ha ribadito nuovamente nell'aprile 2024, in occasione della pubblicazione della variante di Piano regolatore del Comune di Bellinzona, quartiere di Giubiasco, comparto Ferriere, quando – dopo aver consultato gli atti messi a disposizione – ha trasmesso le proprie osservazioni e proposte al Municipio di Bellinzona (v. allegato doc. A).

In base a quanto esposto in quella nostra lettera del 25 aprile 2024, dove abbiamo avuto modo di giustificare l'opportunità di un comparto senz'auto, ci chiediamo tuttora come mai nel resto della Svizzera i quartieri senz'auto siano diventati una realtà, mentre in Ticino si persevera nel proporre un numero considerevole di posteggi per dei progetti come quello delle Ferriere (o delle Officine), che invece costituirebbero un'occasione ideale per posizionarsi come un Cantone lungimirante e attento ai cambiamenti della società.

A tal proposito proponiamo, nel doc. D allegato, una tabella con alcuni criteri che consentono di valutare l'idoneità di un luogo a diventare un quartiere senz'auto. Dalla tabella e dalle relative considerazioni si evince come il quartiere delle Ferriere si presterebbe bene per diventare un polo cittadino in cui l'auto abbia un ruolo davvero marginale.

5. Con il suo ricorso, l'ATA vuole perciò riportare al centro dell'attenzione la pianificazione del territorio cantonale e contribuire a migliorare la mobilità negli agglomerati, in particolare sottolineando l'importanza della gestione dei parcheggi. Pertanto, contestiamo nuovamente il numero eccessivo di posteggi in questo quartiere di Giubiasco e, qualora non fosse ipotizzabile contemplare nella Variante la realizzazione di un quartiere privo di auto, chiediamo che la Variante di Piano regolatore preveda una riduzione NAPR pari ad almeno il 50%, e quindi ben superiore al 20% proposto, sia per il comparto ArCo Fe, sia per il comparto Ri Fe, in modo da ridurre ulteriormente i posti auto messi a disposizione. Ne approfittiamo per riportare nella tabella sottostante alcuni esempi, tra i tanti, di quartieri della Svizzera tedesca in cui la presenza dell'auto è stata quasi bandita o comunque notevolmente limitata.

Località	Inaugurato	N° appartamenti (abitanti)	Superficie terreno (in ettari)	N° posteggi per auto // per bici	Altre osservazioni
Berna Bümpliz	2011	80 (180)	0.78	13 (tutti per i visitatori) // 200	Primo quartiere senz'auto della Svizzera
Basilea (Belforterstrasse)	2018	68 (175)	0.53	22 // 240	
Winterthur	2020	71 (172)	0.18	3 per gli inquilini, 9 per i visitatori // 263	
Basilea (Erlenmatt)	2017	ca. 300 (ca. 900)	2.17	30 (27 per gli abitanti e 3 di riserva) // 1'273	Ripartizione posteggi bici: 477 negli immobili, 442 nelle corti (in parte coperti) e 354 nel posteggio sotterraneo
Köniz	2022 (prima fase)	278 (ca. 700)	1.533	141 (di cui 18 per i visitatori) // 649	649 posteggi bici di cui 291 sotterranei, 33 per bici elettriche, 14 per bici cargo
Ostermundigen	2014	100 (200-250)	1.25	10 (per residenti e visitatori) // ca. 500	
Berna (Stöckacker Süd)	2016	146 (350)	1.75	24 (7 per i visitatori, 2 per car sharing, 15 per i residenti) // 515	

Fonte: www.habitatmobilite.ch

Da notare come “senz’auto” non significhi che le automobili non debbano in alcun caso essere presenti. Nel sito web www.habitatmobilite.ch si specifica come in un progetto “senz’auto” sia ammesso uno stazionamento molto ridotto, con un tasso tra lo zero e lo 0.2 di posteggi per appartamento. Mentre in un quartiere con “poche auto” questo tasso va dallo 0.21 allo 0.5 per ogni appartamento.

Un ultimo dato importante, riportato dallo stesso sito web, riflette la tendenza delle economie domestiche che in Svizzera vivono senz’auto. La percentuale è chiaramente in aumento negli ultimi anni, soprattutto nei centri urbani dove in alcuni casi si attesta attorno al 50% (quindi un’economia domestica su due priva di auto!). A livello svizzero la proporzione è pari a circa una su quattro. Dati che, in una realtà come quella di Giubiasco/Bellinzona, devono far riflettere e fungere da impulso per dar vita a un nuovo quartiere con poche automobili.

6. Desideriamo infine sottolineare ancora una volta i molteplici vantaggi e alcuni altri aspetti correlati alla creazione di un quartiere con un numero limitato di auto:
 - il problema del traffico motorizzato esiste anche a Bellinzona ed è fonte d’inquinamento (sia fonico che ambientale): la qualità di vita degli abitanti ne risente;
 - un comparto senza posteggi non andrebbe a peggiorare la circolazione in un settore, quello di Giubiasco, che si era proprio voluto sgravare dal traffico tramite la realizzazione del semisvincolo autostradale di Bellinzona Centro;
 - il Comune di Bellinzona potrebbe avere un ruolo pionieristico per il Ticino e fungere da modello per altre realtà urbane del Cantone;
 - come accennato in precedenza, in diverse città svizzere sono in aumento le economie domestiche senza automobili, una tendenza presente anche in Ticino, soprattutto nelle città;
 - proprio per questo fatto, la creazione di posteggi inutili e inutilizzati rischierebbe di favorire l’entrata in città di utenti estranei al nuovo comparto, che potrebbero approfittare dei posteggi (affittati dai residenti ai pendolari) per recarsi successivamente al lavoro o per spostarsi poi con i trasporti pubblici, comodamente a disposizione nelle vicinanze: questo vanificherebbe gli sforzi delle autorità per ridurre il traffico individuale motorizzato negli agglomerati;
 - l’eliminazione degli ampi posteggi sotterranei consente una maggior libertà nella pianificazione degli spazi verdi e aperti che si vogliono mettere a disposizione dei residenti e della comunità;
 - le realtà senz’auto beneficiano solitamente di servizi e di beni condivisi, che favoriscono così il senso di appartenenza alla comunità e la vita aggregativa;
 - l’eliminazione dei parcheggi dovrebbe ripercuotersi sugli affitti, dato che i costi di edificazione diminuiscono (il costo di costruzione di un posteggio sotterraneo non è per niente irrilevante e incide fortemente sui costi complessivi del progetto);

- lo spazio liberato grazie all'assenza delle auto e dei posteggi potrebbe contribuire ad aumentare gli stalli messi a disposizione per le bici, da prevedere in parte anche al coperto, favorendo così una mobilità ancor più sostenibile.

C. POSTEGGI PER LE BICI

1. In merito ai posteggi per le bici, facciamo notare come nel Rapporto di pianificazione si parli di 2 posteggi per appartamento. Anche in questo caso dobbiamo rimarcare come ci si sia limitati a un minimo di stalli, quando si sarebbero potute adottare altre disposizioni più virtuose, applicando ad esempio la norma VSS 40 065 che definisce invece un posteggio bici per ogni locale (max. 4 per appartamento, inclusi i posti per i visitatori). Facciamo inoltre notare come nel suddetto Rapporto di pianificazione (a pag. 28) venga riportato il desiderio di aumentare i posteggi per le biciclette, scaturito durante la fase d'informazione e partecipazione. Auspicio che non trova riscontro nella realtà dei fatti esposti, in particolare per la parte residenziale, e che pure necessiterebbe una correzione.

In conclusione, alla luce delle diverse osservazioni esposte nelle pagine precedenti, l'ATA invita il lodevole Consiglio di Stato a rivalutare, nella variante in oggetto, la situazione dei posteggi, in particolar modo quelli destinati alle automobili, integrando nella Variante di Piano regolatore del quartiere di Giubiasco relativa al Piano di quartiere Comparto Ferriere (PQ-Fe) delle disposizioni più rispettose dell'ambiente e al passo coi tempi, che gettino le basi per la creazione di un comparto che funga da modello cantonale per il futuro, in cui le auto avranno uno spazio marginale e affinché si possa davvero parlare di "sviluppo centripeto di qualità".

P.Q.M.

si chiede al lodevole Consiglio di Stato di

giudicare:

1. Il ricorso è accolto. Di conseguenza la Variante di Piano regolatore del quartiere di Giubiasco relativa al Piano di quartiere Comparto Ferriere (PQ-Fe) non è approvata.

Con la massima stima.

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione Ticino

Bruno Storni
Presidente

e altri sette firmatari, tutti domiciliati nel Comune di Bellinzona

Allegati:

Doc. A: copia della lettera dell'ATA sezione Ticino al Municipio di Bellinzona, 25 aprile 2024

Doc. B: avviso di pubblicazione della Variante di Piano regolatore – Quartiere di Giubiasco

Doc. C: procura da parte dell'ATA nazionale a favore della Sezione Ticino, 16 marzo 2026

Doc. D: criteri per valutare l'idoneità di un luogo a diventare un quartiere senz'auto

Informazioni supplementari:

Gli statuti della sezione Ticino dell'ATA, sono disponibili sulla relativa home page (www.ata.ch/sezioni/ticino), mentre gli statuti dell'ATA Svizzera possono essere consultati tramite il seguente link: www.verkehrsclub.ch/assets/files/Porträt/Statuto_ATA_Svizzera.pdf

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione Ticino
Piazza Indipendenza 6, 6500 Bellinzona
076 443 02 63 (lunedì-giovedì 8.00-12.00)
info@ata-ti.ch www.ata.ch/sezioni/ticino