

**CAMORINO**  
**Progetto**  
**di nuovo capolinea**  
**della linea 1 dei Bus**  
**sul comparto “Capelèta”**





**Camorino - Il "Comparto Capelèta"**

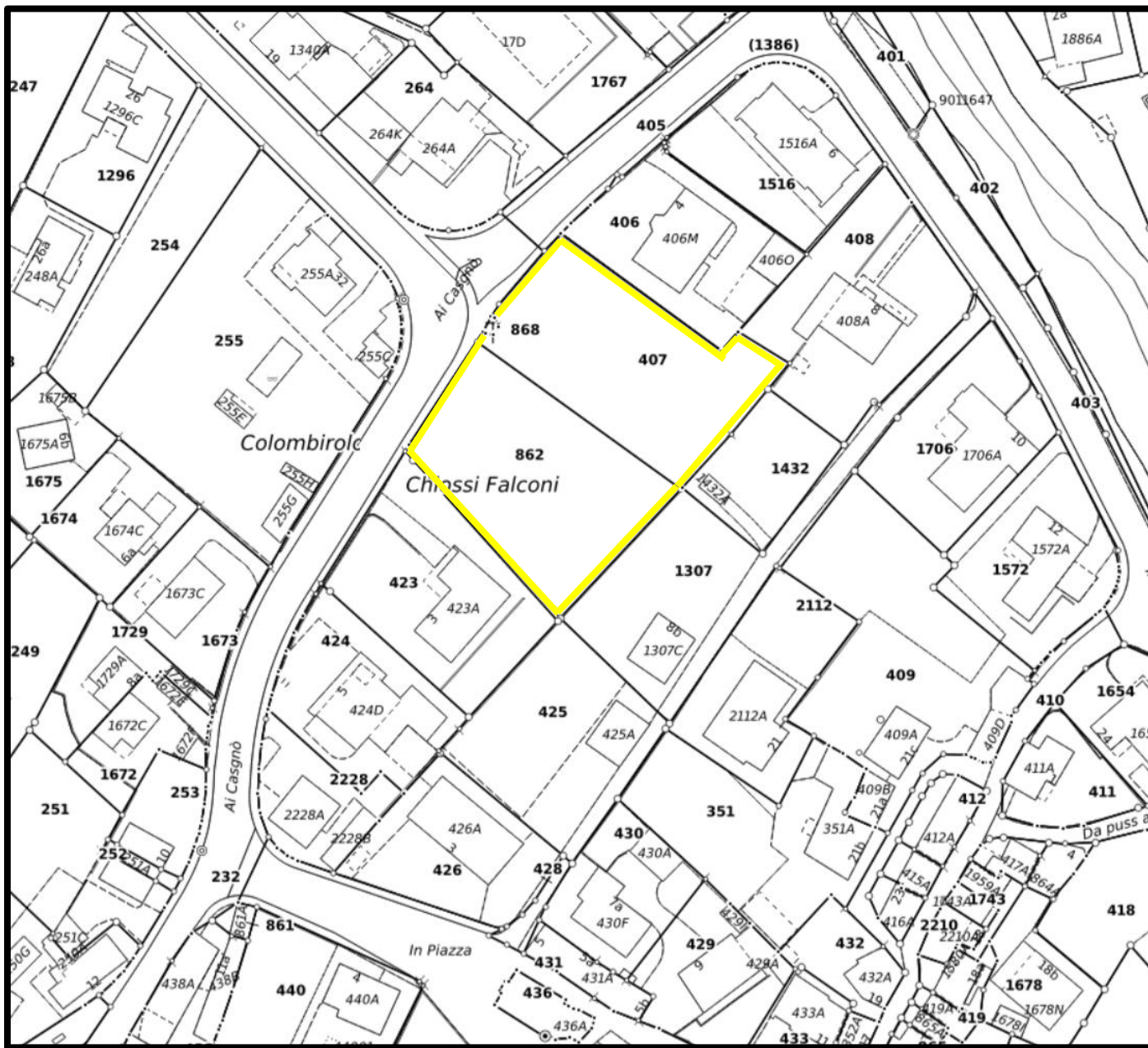


## **Camorino - Il "Comparto Capelèta"**

Notansi la pendenza del terreno



**Camorino - La Cappelletta di San Nicolao**  
Risale probabilmente al 17.mo secolo



**Camorino,  
proposta di  
capolinea per la  
linea 1 dei bus di  
Bellinzona**

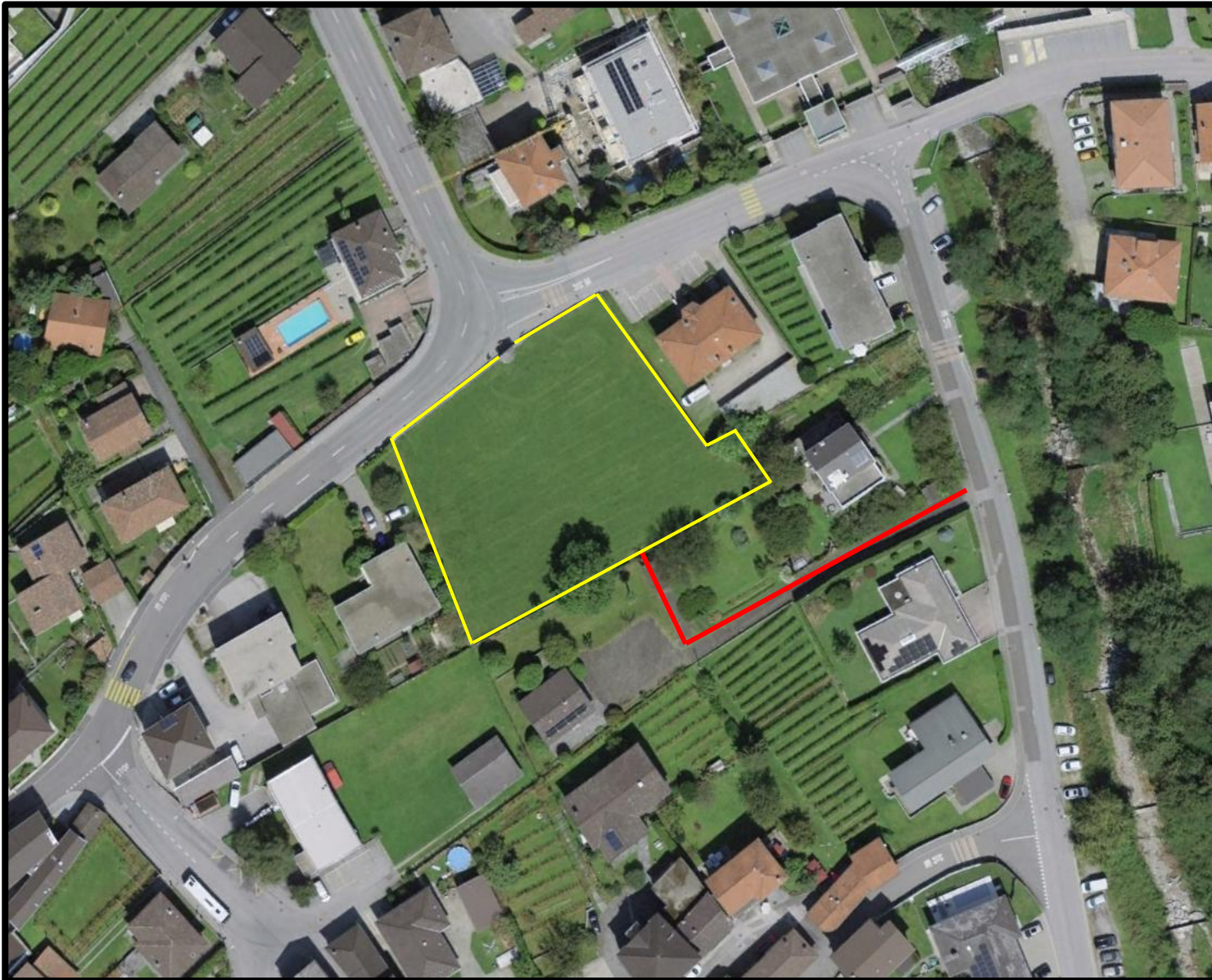
**Estratto dalla  
mappa catastale  
concernente  
i mappali**

**862 - 1368 m2**

**407 - 1369 m2**

**868 - 5 m2**

**(totale 2737 m2)**



**Camorino, proposta  
di capolinea della  
linea 1 dei bus di  
Bellinzona**

**Il comparto  
“Capelèta” in giallo  
con indicato in  
rosso il possibile  
accesso da monte  
tramite l’esistente  
stradina privata.**

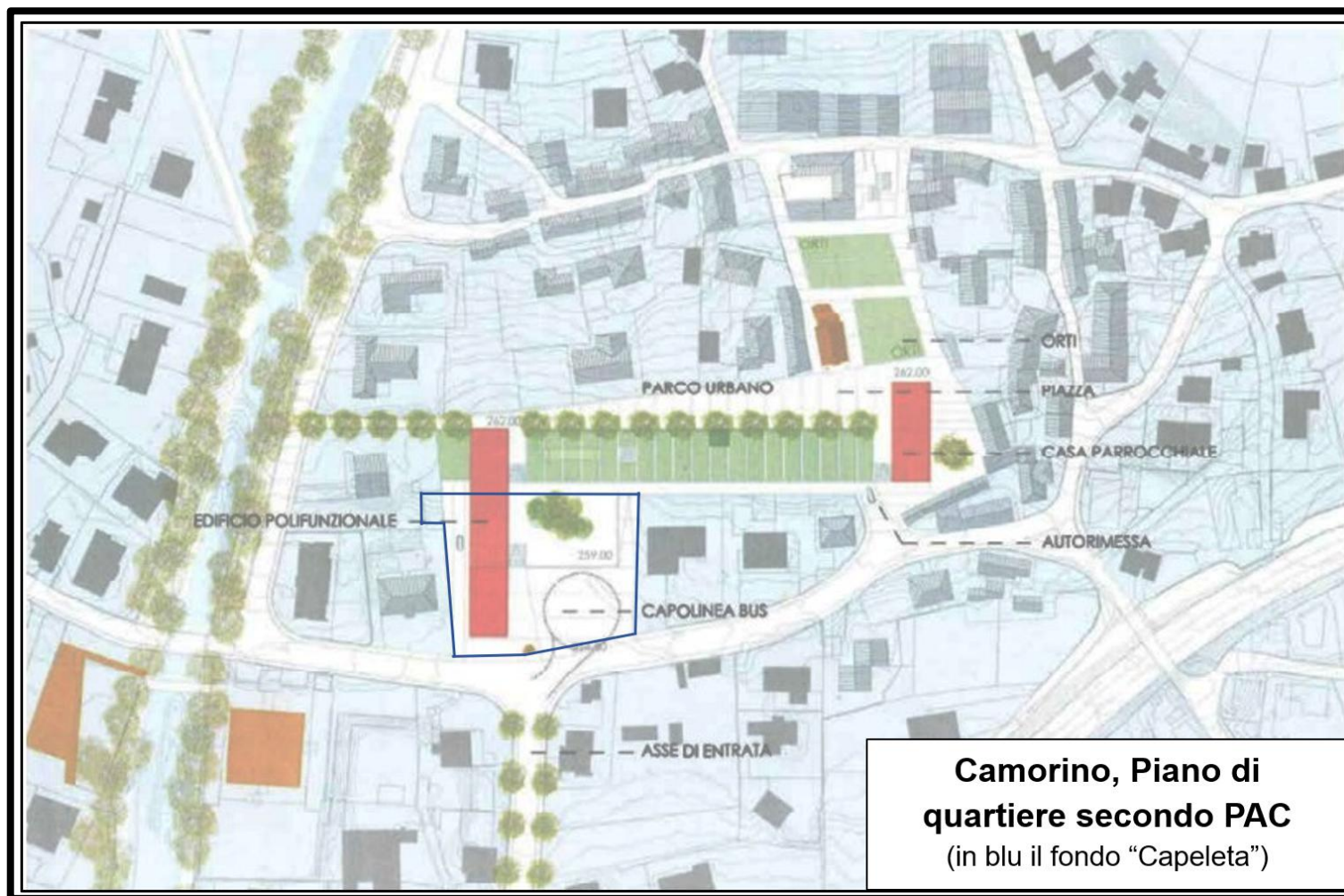


**Camorino - La stradina privata a monte del "Comparto Capelèta".**

In futuro può diventare l'accesso da sud-est.



**L'adiacente terreno della Banca Raiffeisen è stato abbassato al livello della strada**



**Questo progetto, oltre che a sventrare il nucleo di Camorino, prevede alcune costose espropriazioni tra cui vari particellari, un negozio e due edifici. È pure prevista la demolizione dell'ex palazzo municipale.**

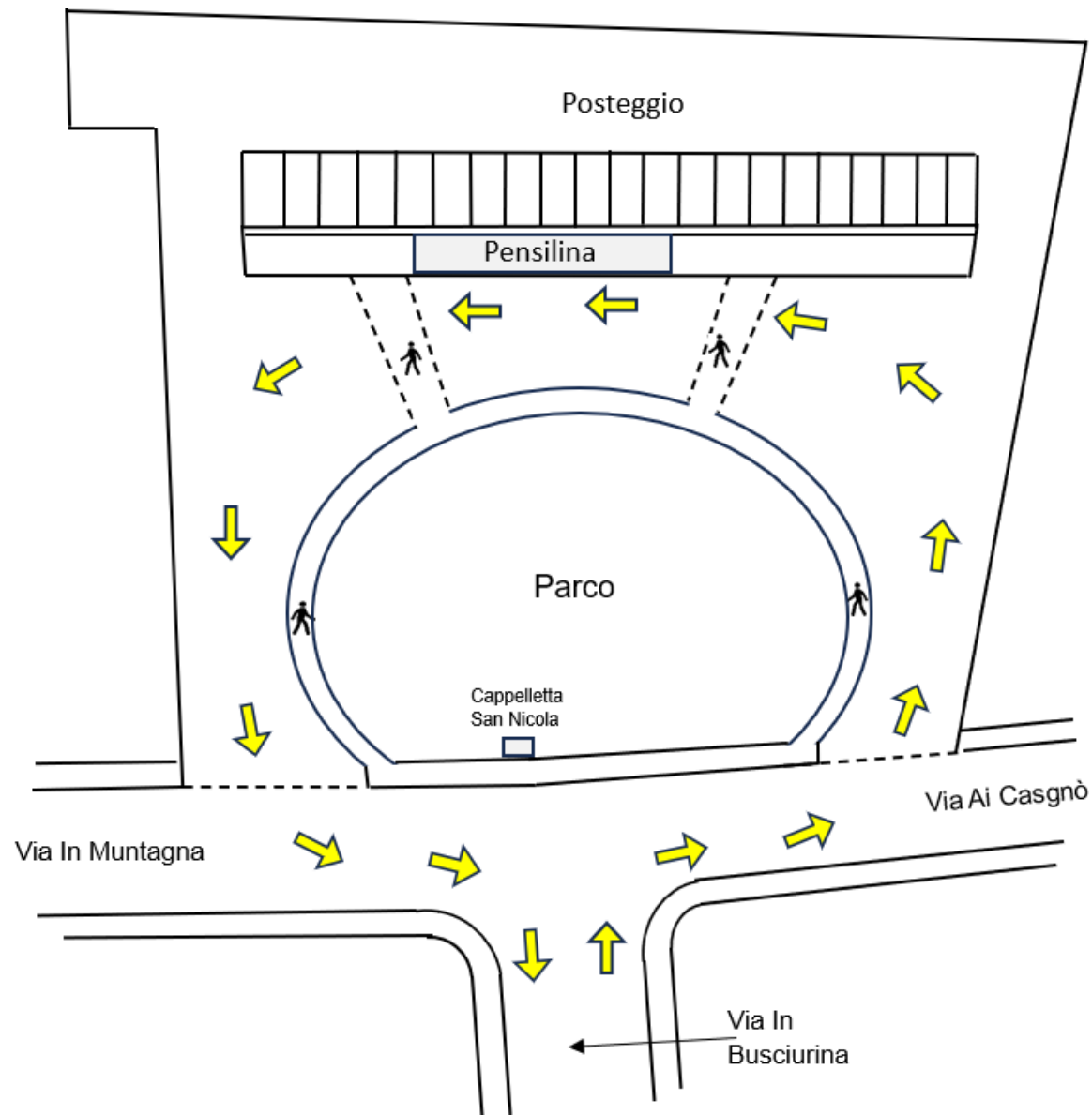
**Il capolinea è tecnicamente irrealizzabile.**

**Piano di quartiere approvato dal Municipio di Camorino e inserito nel Programma di sviluppo urbano di Bellinzona**



## Camorino, In Piazza

Qui i bus devono effettuare una manovra in retromarcia.



## Il progetto del capolinea approvato dal Municipio nel 2025

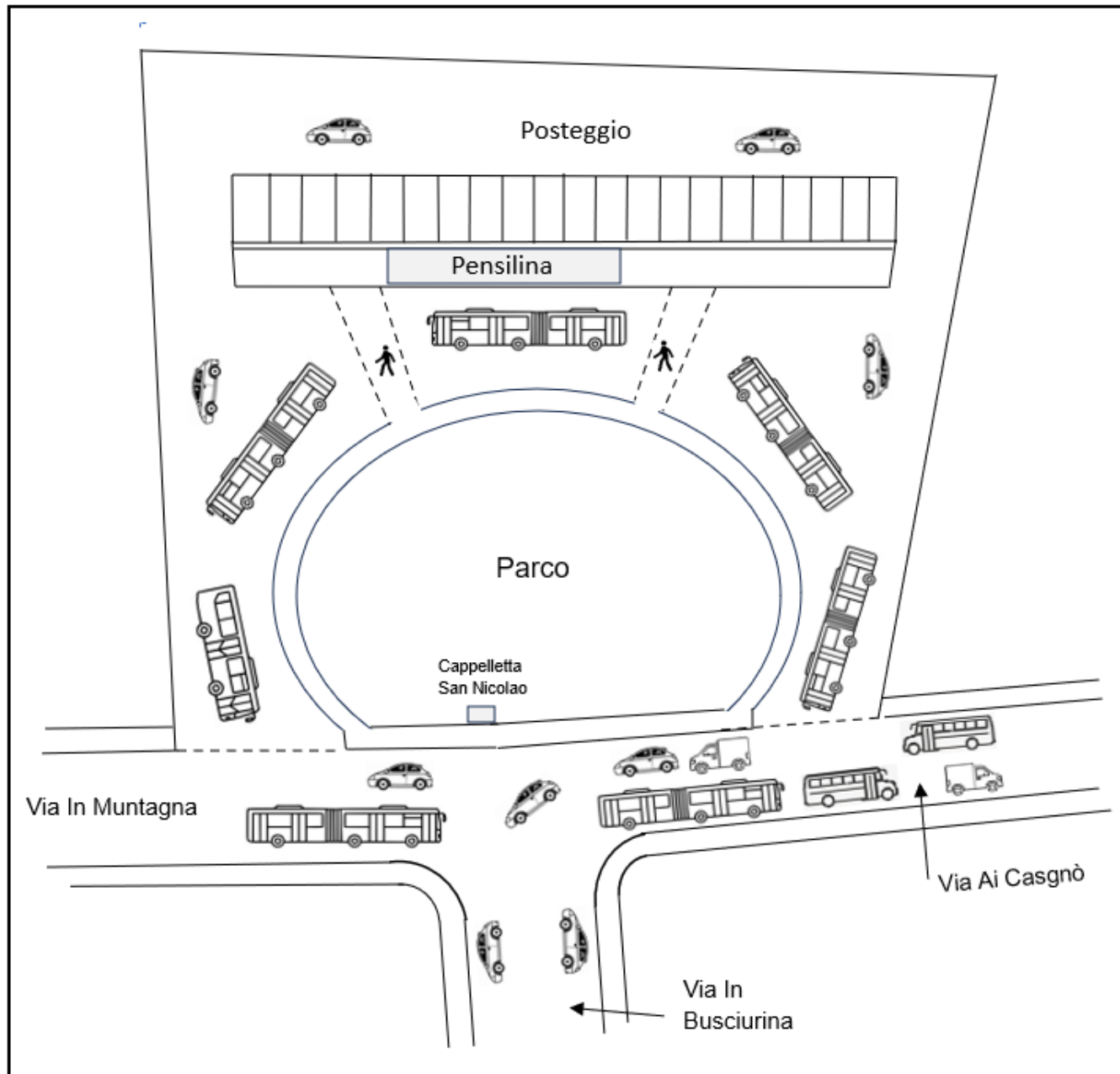
Il parco è circondato dal traffico mentre i posteggi sono ubicati vicino alle abitazioni. Gli utenti del capolinea e del posteggio devono attraversare pericolosamente la corsia dei bus passando anche davanti e dietro ai bus in sosta.

L'accostamento dei bus alla pensilina è in curva e la manovra richiede molto spazio con relativo spreco di prezioso terreno.

2/3 del comparto sono pavimentati.



**Il progetto del capolinea approvato dal Municipio**



## Camorino, capolinea della linea 1 dei bus

**Progetto transitorio approvato dal  
Municipio in aprile 2025**

### Traffico attorno al parco

#### **Durante il giorno:**

- ogni 6 minuti un bus della linea 1 transita nei pressi del parco (arrivi o partenze)
- transitano i veicoli degli utenti del posteggio
- transitano i veicoli del traffico stradale

#### **Ogni ora:**

- durante 24 minuti c'è un bus in sosta
- transitano 2 bus della linea 213

#### **Nei giorni di scuola, ogni giorno:**

- transitano 8 bus scolastici

È evidente che gli utenti del parco saranno circondati e molto disturbati dal traffico e che il progetto privilegia l'aspetto estetico a discapito della funzionalità.

## Osservazioni concernenti Il progetto del capolinea approvato dal Municipio.

Con questa soluzione il parco risulta completamente circondato dal traffico dei bus delle linee **1** e **213**, dei bus scolastici, dei veicoli che accedono o provengono dai posteggi, dal traffico stradale tutto, dai veicoli della manutenzione..

Va calcolato che a fianco o davanti ial parco passerebbe un bus ogni 5-6 minuti: 4 arrivi e 4 partenze della linea 1 (circa 130 passaggio al giorno – 6bin andata e 65 in ritorno), 2 passaggi della linea 213 (27 al giorno) + 8 passaggi / giorno per i bus scolari. A tutto questo vanno aggiunti i veicoli degli utenti del posteggio, i veicoli del traffico stradale e i mezzi della manutenzione. Il risultato è che non è proprio un parco tranquillo e sicuro.

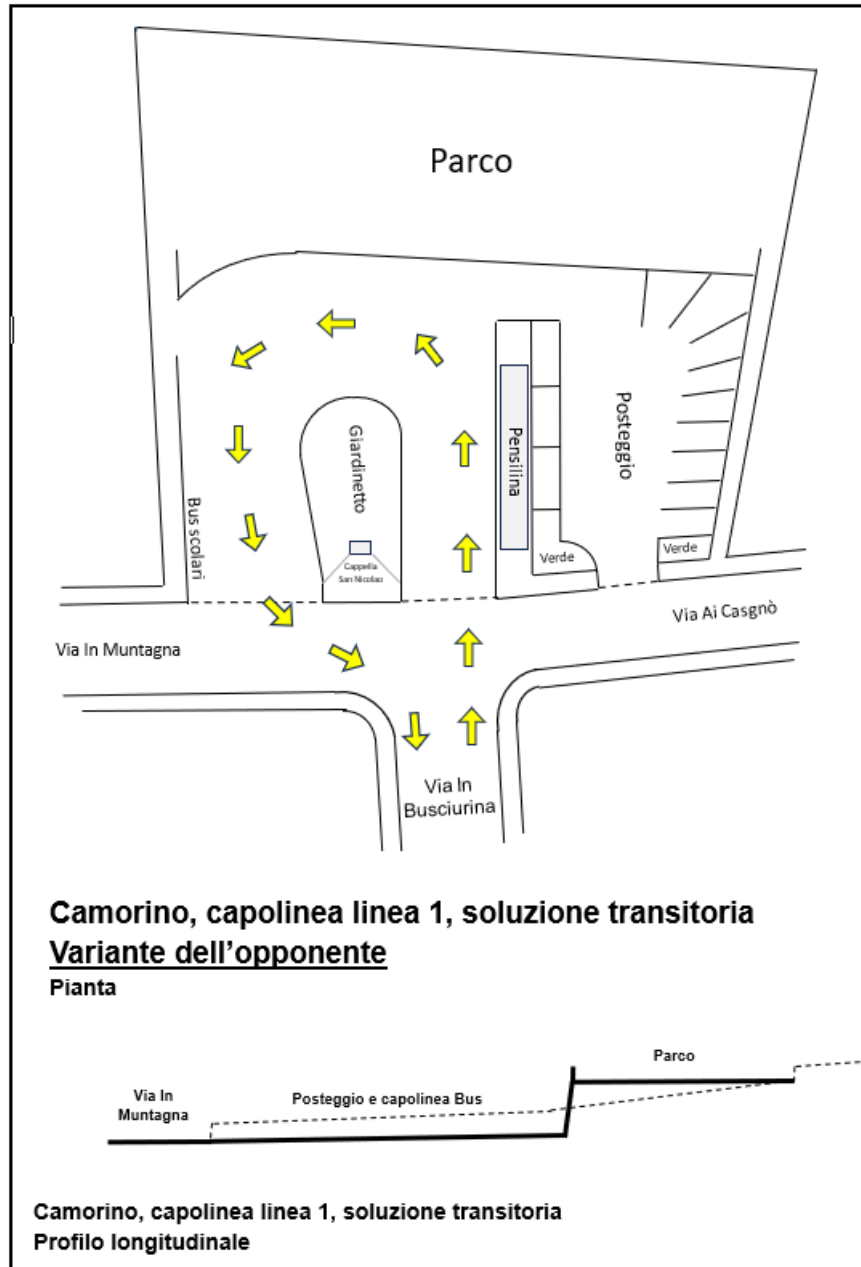
Va comunque anche considerata la fermata dei bus scolastici con i passeggeri che salgono o scendono a frotte dai bus in fermata. In questo caso i passeggeri percorrono o attraversano in gruppo la corsia dei bus con relativo pericolo.

L'accostamento al marciapiedi della fermata e relativa pensilina è stato inserito in posizione parallela alla strada. Questo comporta una manovra di accostamento alla fermata partendo da una posizione perpendicolare. La conseguente manovra di accostamento richiede un percorso più lungo al punto che l'intero percorso di arrivo e partenza occupa tutta la larghezza del particellare. Conseguentemente non c'è più lo spazio per creare dei marciapiedi ai lati che consentirebbero di evitare agli utenti i pericolosi attraversamenti della corsia dei bus. Questa disposizione allunga anche il percorso dei bus con conseguente maggior percorrenza che in un anno ammonta a circa 1000 km. Questa soluzione non è razionale, ciò che è contrario all'art. 75 della Costituzione Federale e LPT del 1979 + la legge cantonale LST del 2011 che prescrivono un utilizzo razionale e parsimonioso del territorio.

Per quello che concerne i passaggi pedonali si nota che sono tortuosi e che obbligano gli utenti dei bus e posteggi a attraversare la corsia dei bus con relativo disagio e pericolo. Ciò è pure contrario alle relative norme della circolazione e formazione dei passaggi pedonali.

Logicamente il parco dovrebbe perlomeno trovarsi a monte della fermata e i posteggi dovrebbero trovarsi vicino alla strada. Purtroppo si è voluto privilegiare il lato estetico a discapito della sicurezza, della funzionalità e di un razionale utilizzo del suolo.

Il progetto alternativo presentato dall'opponente risolve tutte queste problematiche.



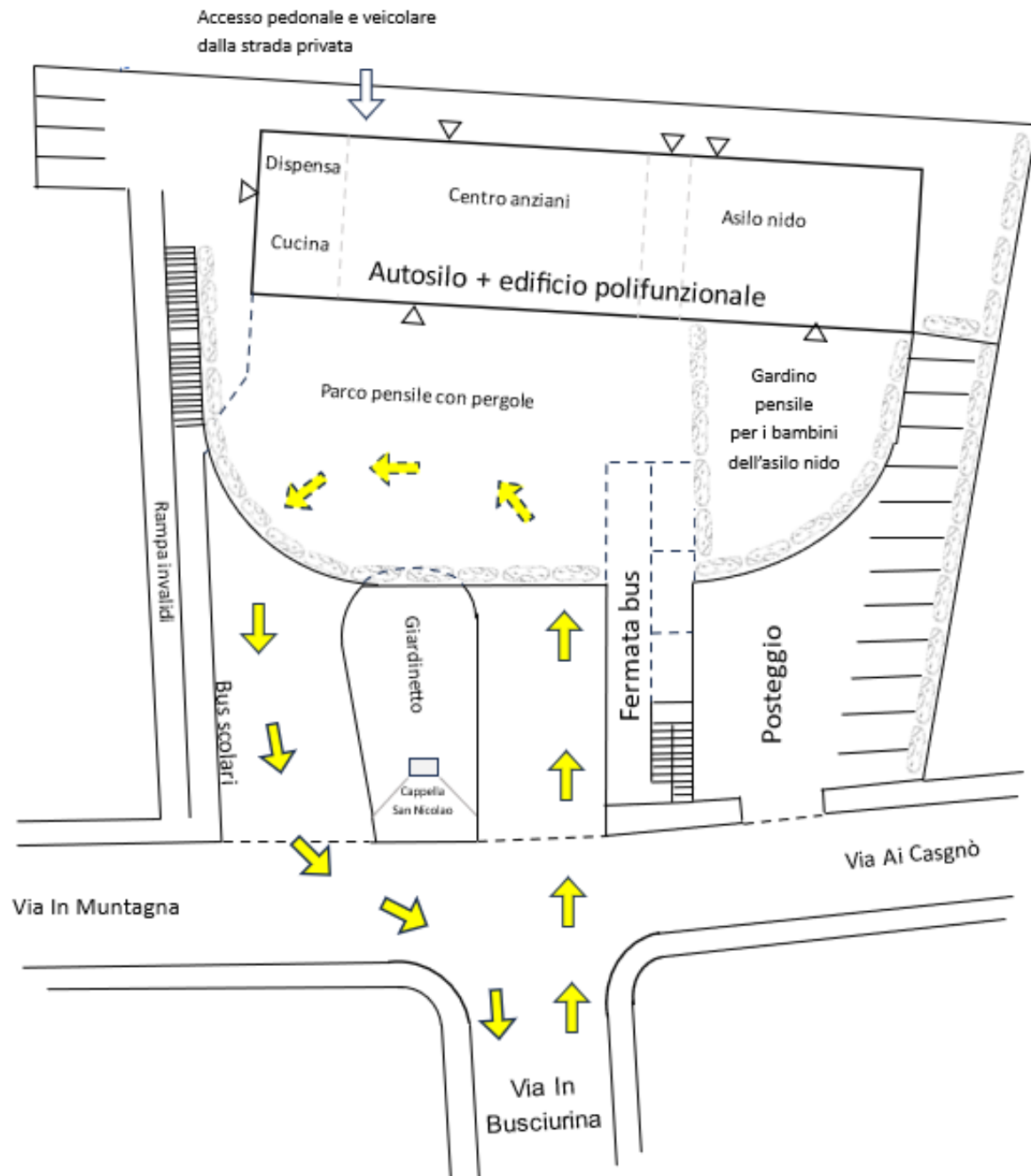
## Camorino, capolinea della linea 1 dei bus

### Variante dell'opponente al progetto transitorio approvato dal Municipio in aprile 2025

#### Commenti

Con questa soluzione il percorso dei bus è ridotto al minimo e l'accostamento al marciapiedi della fermata avviene in linea, manovra che richiede pochissimo spazio. La cappelletta di San Nicolao deve essere spostata di qualche metro ma è inclusa in un giardinetto e con un piccolo spiazzo prospiciente. Il posteggio è accessibile direttamente da via Ai Casgnò. Il parco è più grande e lontano dal traffico stradale. Una parte del materiale escavato può essere riutilizzato sul posto. Inoltre le tre piccole aree verdi lungo la strada rendono il complesso più verde e piacevole.

Nel complesso questa soluzione è funzionale, razionale e il suolo è utilizzato o in modo parsimonioso secondo l'art. 75 CF e



## Il progetto del capolinea presentato dall'opponente

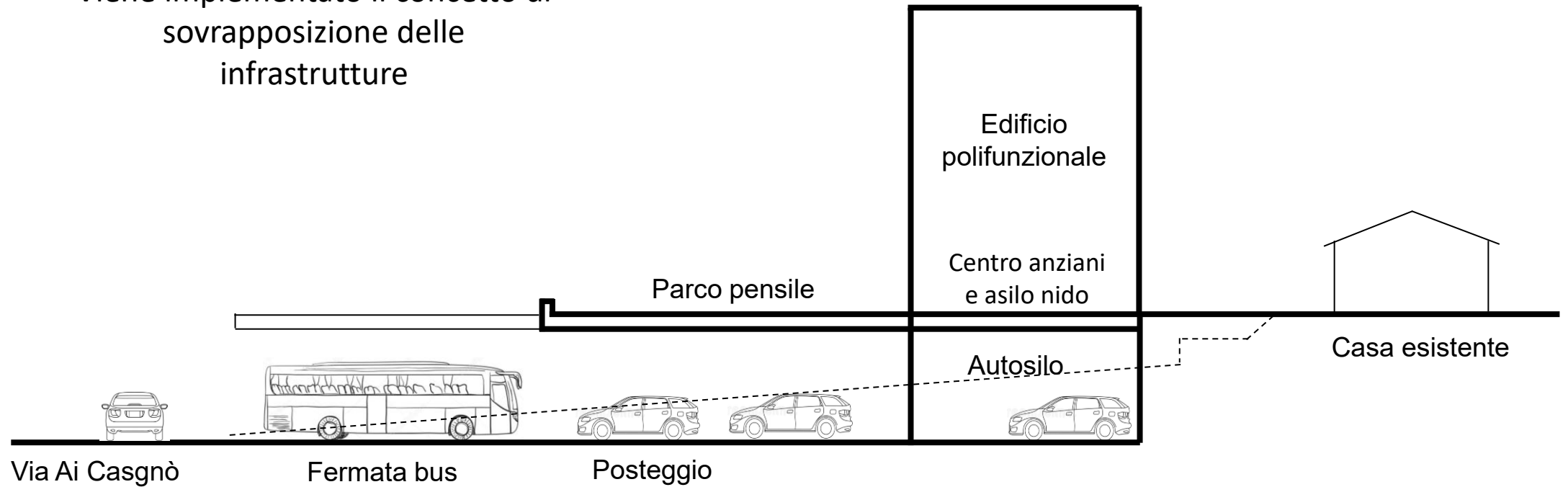
### Pianta

L'accostamento dei bus alla pensilina avviene in linea e richiede poco spazio. Sono riuniti quasi tutti gli elementi previsti nel piano di quartiere per cui non ci sono espropriazioni.

# Il progetto del capolinea presentato da un opponente

## Sezione

Viene implementato il concetto di  
sovrapposizione delle  
infrastrutture





**Una parte del materiale di scavo può essere riutilizzata per livellare il terreno dei particellari 1307 e 1432**

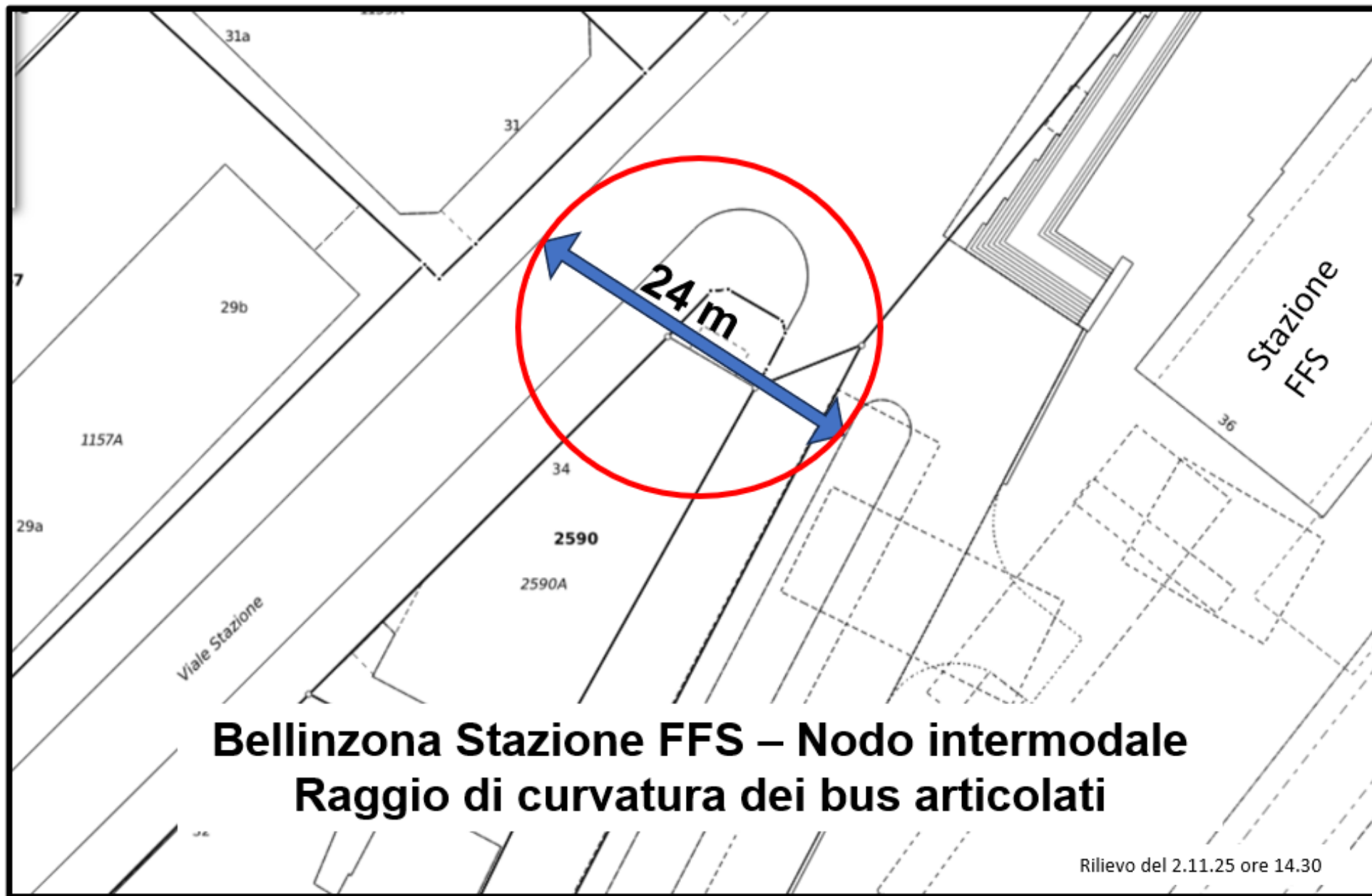


## CAMORINO Progetto di nuovo capolinea della linea 1 dei Bus

Il dispositivo di ricarica delle batterie dei bus elettrici può essere fissato alla pensilina.



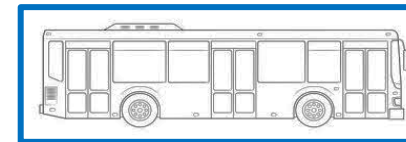
**Bellinzona - Piazzale della Stazione FFS - 2.11.2025**  
**I Bus articolati della TPB compiono una inversione a U nello spazio di 24 m**



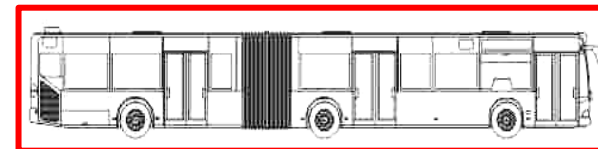
## Camorino, capolinea della linea 1 dei bus

**Variante dell'opponente al progetto transitorio  
approvato dal Municipio in aprile 2025**

### Raggi di curvatura dei bus



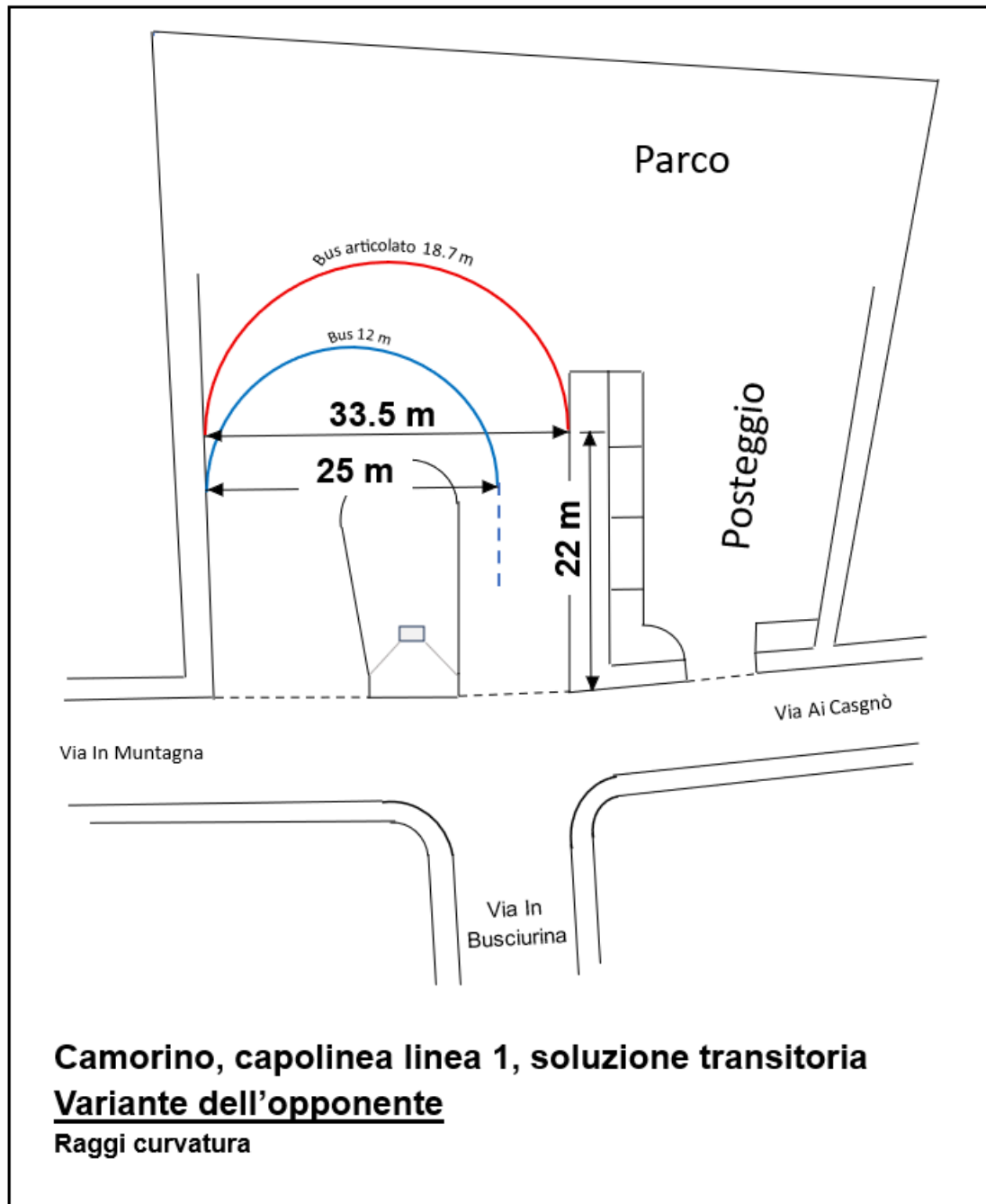
23 - 25 m



26 - 30 m

Ottimale 32 - 35 m



Nota: nella disposizione prevista i bus degli scolari possono facilmente sorpassare i bus articolati in sosta.



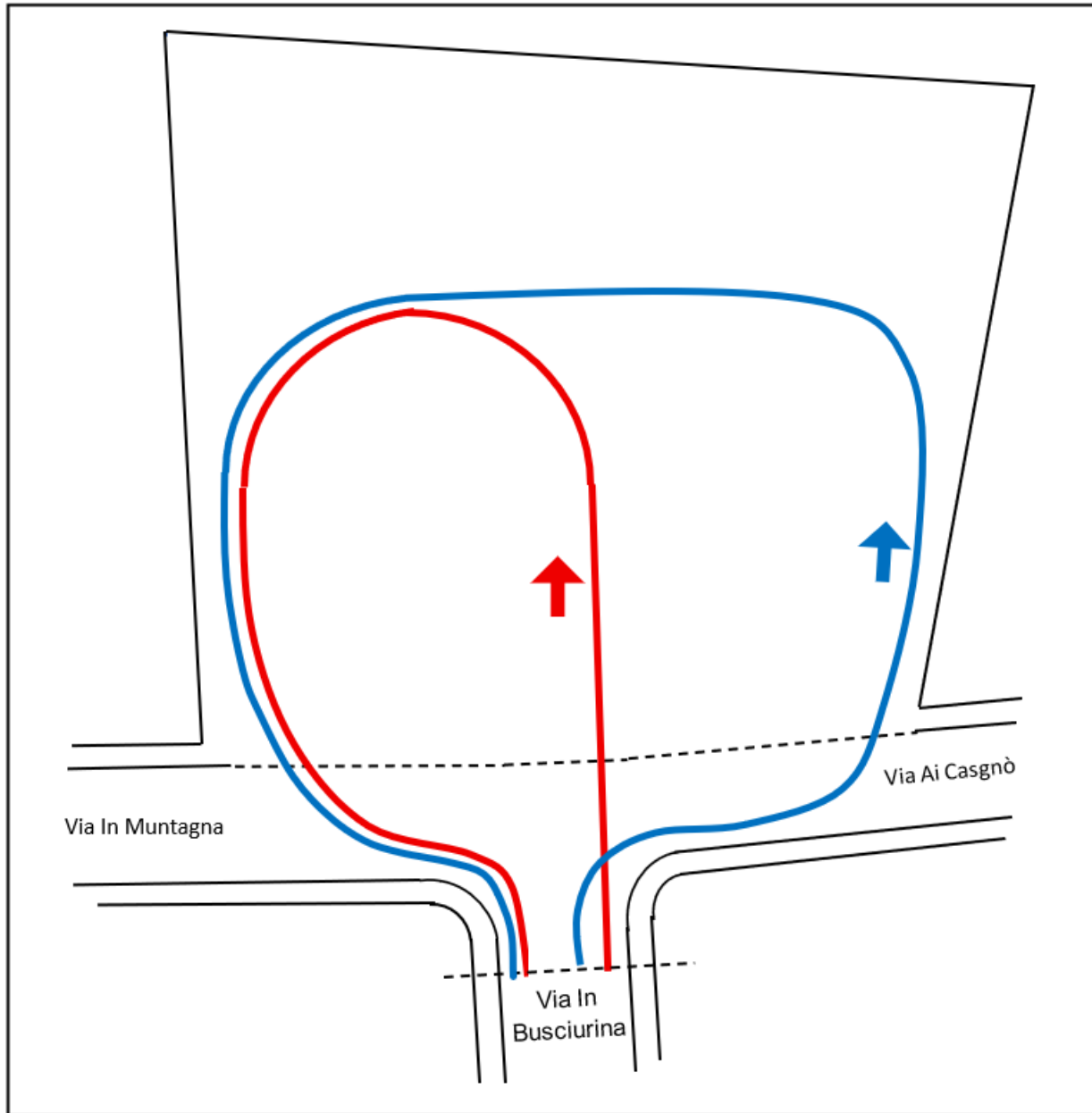
## Camorino, capolinea della linea 1 dei bus

Variante dell'opponente al progetto transitorio approvato dal Municipio in aprile 2025

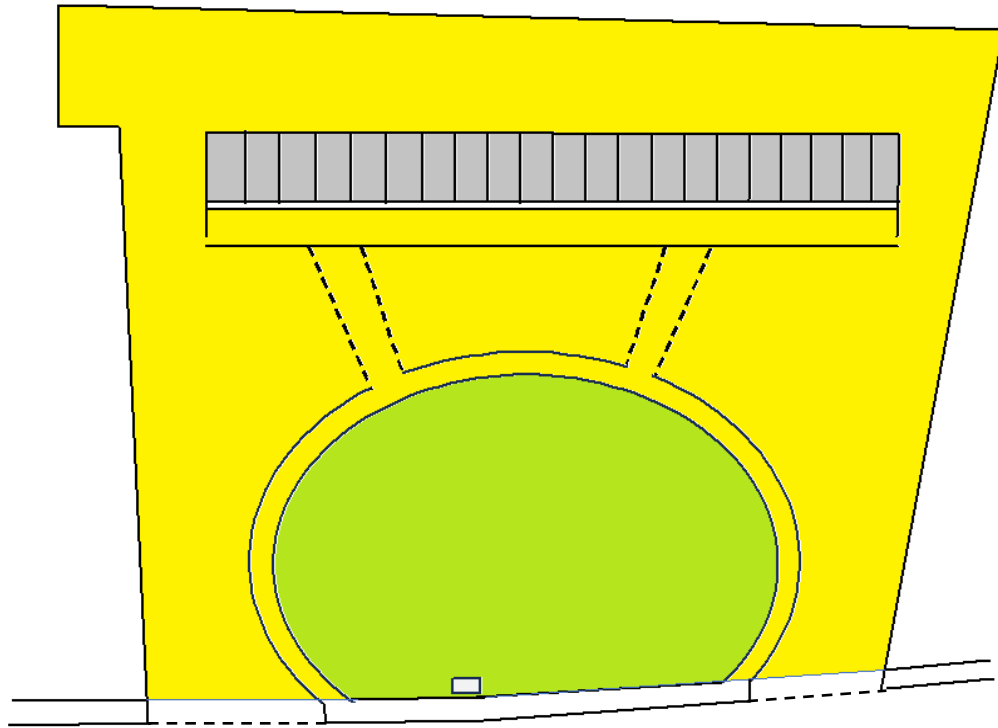
### Lunghezza dei percorsi

-  Percorso secondo progetto municipale: 180 m – 6 curve
-  Percorso secondo progetto opponente: 130 m – 3 curve

Il maggior percorso di 50 m moltiplicato per le corse quotidiane moltiplicato per 360 giorni crea un **maggior percorso di 1000 Km/anno**

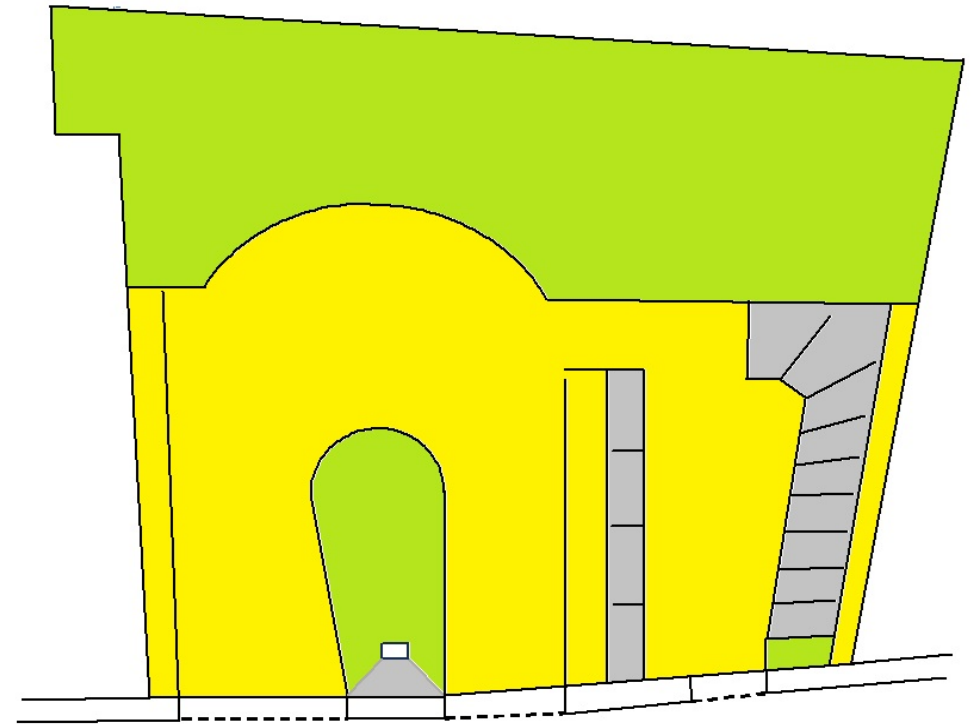


Camorino, capolinea della linea 1 dei bus  
Superfici



**Variante municipale**

Superficie pavimentata impermeabile 60%  
Superficie pavimentata permeabile 10%  
Superficie verde 30 %



**Variante dell'opponente**

Superficie pavimentata impermeabile 50%  
Superficie pavimentata permeabile 10%  
Superficie verde 40 %



**Camorino - Progetto del capolinea della linea 1 dei bus**  
Rendering frontale



**Camorino - Progetto del capolinea della linea 1 dei bus**  
Rendering a volo d'uccello

## Istoriato

2014 Il Municipio di Camorino approva il piano di quartiere. Costo di realizzazione: circa 30 mio.

2014 Vengono inoltrate alcune opposizioni. Il progetto è sospeso.

2017 Con l'aggregazione Camorino diventa un quartiere di Bellinzona

2020 Il Municipio di Bellinzona pubblica il primo Programma d'Azione Comunale (PAC) che comprende il piano di quartiere di Camorino

Aprile 2025 Il Municipio di Bellinzona pubblica la domanda di costruzione per un capolinea per i bus sul terreno "Comparto Capelèta".  
Costo: circa 1,3 milioni.

Maggio 2025 Vengono inoltrate 2 opposizioni.

Maggio 2025 L'esperimento di conciliazione fallisce.

Ottobre 2025 Il Municipio respinge le 2 opposizioni e concede la licenza al proprio Settore opere pubbliche con sede a Giubiasco.

Novembre 2025 Gli oppositori inoltrano un'opposizione al Consiglio di Stato

Novembre 2025 Un gruppo di cittadini consegna al Municipio una petizione con 437 firme per chiedere la realizzazione del piano di quartiere

Gennaio 2026 Il sindaco On. Mario Branda e il Municipale Mattia Lepori incontrano i promotori della petizione, ma senza risultati concreti.

Febbraio 2026 Il Municipio accetta l'effetto sospensivo delle opposizioni.

## Conclusione

Il terreno "Comparto Capelèta" (2712 mq) a Camorino, si trova in pieno centro in posizione strategica. Fu acquistato dal Comune di Camorino inizio anni 2000 e pagato dalla popolazione di Camorino. Attualmente il suo valore è di circa fr. 3 mio. Conseguentemente si chiede che questo prezioso fondo venga utilizzato nel modo più razionale possibile e che i contenuti siano utili alla popolazione.

Il progetto alternativo presentato da un opponente permetterebbe di concentrare nel comparto Capelèta una buona parte delle infrastrutture previste nel piano di quartiere, evitando le dolorose e costose espropriazioni. In questo modo il costo rimarrebbe +o- invariato. Inoltre esiste la possibilità di realizzare il progetto in due tappe con in una prima fase il capolinea e il posteggio, e in un secondo tempo l'autosilo, il parco pensile e l'edificio polifunzionale.

L'edificio polifunzionale potrebbe diventare accessibile anche tramite la stradina privata esistente a monte del comparto.

Al piano terreno dell'edificio polifunzionale potrebbe essere inserito un centro diurno per gli anziani con mensa e un asilo nido. Una cucina unica potrebbe servire sia la mensa che l'asilo nido, eventualmente anche il vicino asilo e la scuola elementare. Ai piani superiori potrebbe essere inserito uno studio medico e un gabinetto dentistico.

L'autore di questo studio ringrazia per l'attenzione e auspica che con il Municipio di Bellinzona si possa realizzare un centro di quartiere che risponda ai bisogni della popolazione.

**Camorino - Progetto del  
capolinea della linea 1 dei bus**

**FINE**

