

**Spett.**  
**Commissione regionale dei**  
**trasporti del Bellinzonese**  
**Casella postale 641**  
**6512 Giubiasco**

Bellinzona, 10 maggio 2016

**PAB 3, Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione**  
**Osservazioni dell'Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana**

Stimate Signore, egregi Signori,

volentieri vi facciamo pervenire le nostre osservazioni sul Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione. Premettiamo che abbiamo apprezzato il lavoro svolto dalla vostra Commissione nel caso specifico e che, in linea generale, condividiamo l'impostazione del PAB 3. Qui di seguito le nostre annotazioni:

### **1. Considerazioni generali**

Condividiamo gli indirizzi del PAB 3, segnatamente:

- la valorizzazione del corridoio verde lungo il fiume Ticino, di connessione con il Parco del Piano di Magadino e i fondovalle a nord;
- limitare lo sviluppo di insediamenti periferici, in zone non convenientemente servite dai trasporti pubblici;
- lo sviluppo del trasporto pubblico, tenendo conto delle opportunità offerte da Alptransit;
- le misure per favorire la mobilità lenta;
- le misure finalizzate per contenere il traffico individuale motorizzato.

Ci congratuliamo per questa impostazione moderna e in sintonia con le direttive federali. La Confederazione aveva del resto già concesso una partecipazione del 40% al PAB 2, che è da considerarsi un buon risultato. La Confederazione aveva però anche espresso alcune riserve, in particolare:

- quanto alle misure previste nell'ambito degli insediamenti e del paesaggio, non considerate sufficientemente concrete e incisive per limitare lo sviluppo degli insediamenti all'esterno delle aree urbane e centrali, ben servite dal trasporto pubblico;
- e quanto alla mancata disincentivazione all'utilizzo del traffico individuale motorizzato, in parallelo con lo sviluppo dei trasporti pubblici.

Ci sembra che il PAB 3 abbia, almeno in parte, recepito queste critiche e sostanzialmente corretto gli indirizzi laddove necessario. L'ATA-SI sostiene gli indirizzi del PAB 3 e formula quindi solo osservazioni puntuali.

### **2. Trasporti pubblici**

Indubbiamente la messa in esercizio della galleria di base del Gottardo e, prevedibilmente nel 2020, della galleria di base del Ceneri offre nuove potenzialità sia per i collegamenti col nord delle Alpi come per il miglioramento del servizio ferroviario all'interno del Cantone Ticino. Di pari passo con il miglioramento del servizio ferroviario, andranno sviluppati anche i trasporti pubblici su gomma, in modo che l'offerta di trasporto sia di buona qualità.

Il potenziamento dei trasporti pubblici non deve tuttavia favorire la crescita generale del traffico. Se si aumenta la capacità di trasporto dei mezzi pubblici senza adottare misure di contenimento del traffico individuale motorizzato (TIM), cresce la capacità complessiva dei trasporti. Una capacità di trasporto disponibile di regola viene anche utilizzata.

Meccanismi che possono servire a frenare la crescita del traffico non ostante il potenziamento dei trasporti pubblici sono:

- Stabilizzazione, rispettivamente riduzione dell'offerta stradale:
  - politica dei posteggi restrittiva,
  - gestione del traffico (dosaggio, riduzione delle corsie, corsie per gli autobus, ecc.)
  
- Influenzare il comportamento in fatto di mobilità:
  - promozione di economie domestiche senz'auto,
  - management della mobilità
  
- Politica degli insediamenti e d'ordinamento del territorio che consumi meno spazio

In questo senso l'ATA apprezza e condivide gli indirizzi del PAL 3, che vanno nella giusta direzione. Saranno tuttavia necessari ulteriori sforzi, poiché non mancheranno le resistenze a questo tipo di impostazione. Alternative, tuttavia, non ce ne sono.

Per l'efficienza dei collegamenti ferroviari sarà di primaria importanza anche la messa in esercizio del terzo binario tra Giubiasco e Bellinzona per garantire maggiore capacità al trasporto passeggeri regionale e la realizzazione della nuova fermata TILO di Bellinzona - Piazza Indipendenza, per la quale l'ATA si è particolarmente impegnata.

L'ATA annota anche con soddisfazione il netto miglioramento avvenuto negli ultimi anni per il servizio di trasporto pubblico su gomma (bus), accompagnato anche da una crescita dell'utenza. Questi sforzi vanno mantenuti e, laddove necessario, incrementati. Le misure proposte dal PAL 3 in questo senso sono condivise. Particolare attenzione andrà prestata alle aree di interscambio alle stazioni; l'interscambio deve essere facile, comodo e veloce.

### **3. Traffico individuale motorizzato**

Negli ultimi 50 anni il traffico stradale è costantemente aumentato. Non si constata alcuna inversione di tendenza. Al contrario: dopo un appiattimento della crescita negli anni 90 del secolo scorso, dopo il 2000 si registra un nuovo aumento. Questa tendenza generale in Svizzera è ancora più marcata in Ticino, dove molti assi stradali registrano ormai intasamenti quotidiani. A parte alcune eccezioni, dove v'è concordanza su un progetto (per es. A2 - A13), questa tendenza non andrebbe rafforzata con ulteriori interventi di potenziamento della rete stradale.

L'ATA accetta il verdetto popolare sul semisvincolo di via Tatti a Bellinzona. Tuttavia, il pericolo di riversare volumi di traffico ulteriormente accresciuti su una rete viaria cittadina non in grado di accoglierli è reale. Andranno adottate per lo meno tutte le misure necessarie per non portare al collasso la rete viaria in città. Questa scelta continua comunque a preoccuparci.

Le misure proposte dal PAB 3 per il traffico motorizzato sono limitate e volte soprattutto alla gestione del traffico, alla riqualifica urbana, alla messa in sicurezza, ecc. Appoggiamo questa impostazione. Rileviamo in particolare, in positivo, l'introduzione d'una zona d'incontro in Piazza Governo a Bellinzona. Questa potrebbe anche essere l'occasione per ripensare lo spazio della piazza, oggi ampiamente adibita a posteggio. Una riqualifica dello spazio permetterebbe certamente di migliorarne la fruibilità, pur senza esiliare del tutto il traffico motorizzato (del resto ammesso nelle zone d'incontro, ma a velocità limitata).

In prospettiva va comunque anche valutata l'estensione della zona pedonale a Via Orico. Ciò implica rendere possibile la svolta a sinistra, provenendo da nord, all'incrocio fra via Zorzi, Via Motta e Via Franscini, compito non agevole, ma fattibile (forse con una rotonda a doppia corsia?, ma non abbiamo valutato la necessità e la disponibilità di spazio). Naturalmente Via Orico dovrebbe restare agibile per i confinanti - anche con l'automobile) e dovrebbe essere a disposizione anche per i ciclisti (che già oggi la usano anche in contromano).

Il transito lungo la strada tra la pista di ghiaccio e Viale Giuseppe Motta dovrebbe essere vietato. L'uscita dal posteggio su quel lato dovrebbe essere chiusa. Si guadagnerebbe un tratto sicuro per i ciclisti a costo zero.

#### **4. Mobilità lenta**

Le misure del PAB 3 per migliorare la mobilità lenta sono condivise e apprezzate. Il Bellinzonese ha ancora un notevole potenziale in questo campo, sia per i residenti, sia per il potenziale turistico (col Parco del Piano di Magadino). Oltre alle annotazioni riportate al punto 3 in relazione a Via Orico e alla strada fra la pista di Ghiaccio e Viale Motta, che pure andrebbero a vantaggio dei pedoni e dei ciclisti, osserviamo inoltre:

- Pista ciclabile sull'argine insommergiabile: tra la passerella di Galbisio e la rotonda per Gorduno sarebbe opportuno realizzare una pista ciclabile in duro (o asfaltata). Infatti, il percorso lungo la via Ripari Tondi oltre ad essere tortuoso e con saliscendi è diventato negli ultimi tempi sempre più trafficato a causa delle nuove costruzioni realizzate e dell'uso che viene fatto di questa strada per evitare Via S. Gottardo. I conflitti tra ciclisti, che seguono il percorso ciclabile nazionale e TIM diventano sempre più frequenti. Da notare che i pedoni potrebbero facilmente usare un percorso apposito nella golena (c'è lo spazio). La compatibilità d'una pista ciclabile in duro o asfaltata con l'ambiente golenale è però previamente da valutare.

- Percorso ciclabile al campo sportivo di Arbedo: al campo sportivo di Arbedo il percorso ciclabile nazionale deve essere completato. Attualmente attraversa un prato, anni fa era stata promessa una sistemazione aggirando i campi sportivi.

- Stalli per bici in zona piscina comunale-pista di ghiaccio. Lungo la parete nord della pista di ghiaccio di fianco alla ciclopista si potrebbero fissare delle griglie per parcheggiare le bici.

#### **5. Insediamenti**

L'impostazione del PAB 3 è di principio condivisa. Lo sviluppo va orientato verso aree centrali ben servite dai trasporti pubblici, limitando la dispersione degli insediamenti. Considerata la nascita della nuova Bellinzona con l'aggregazione di diversi Comuni, è indispensabile un'analisi complessiva dell'agglomerato, tenendo conto delle caratteristiche e potenzialità dei quartieri della nuova Città e dei Comuni confinanti, ma con un'impostazione centripeta. Particolare cura va attribuita alla riqualifica degli spazi urbani e alla salvaguardia delle aree verdi.

**ATA Associazione traffico e ambiente**  
Sezione della Svizzera italiana

Piazza Indipendenza 6, Casella postale 1084, 6501 Bellinzona  
tel. 091 826 40 88 - 079 463 73 99 - [wherger@gmail.com](mailto:wherger@gmail.com)  
[www.ata.ch](http://www.ata.ch)

Una risposta più dettagliata sarà possibile solo quando si preciserà quali siano, in concreto, le misure di riqualifica, di sistemazione, piano particolareggiato, ecc. L'intento è senz'altro lodevole, ma andrà precisato nella sua applicazione pratica. Apprezziamo anche l'intenzione di favorire la realizzazione di uno (o più) ecoquartieri e incoraggiamo questa tendenza. L'approccio deve comunque essere complessivo, tenendo conto della sostenibilità in ogni campo. Gli ecoquartieri devono essere senza traffico; gli eventuali posteggi situati al di fuori.

## **6. Conclusione**

Il PAB 3 è un notevole passo in avanti per il programma d'agglomerato. Ne condividiamo e apprezziamo l'impostazione. Com'è normale, i dettagli andranno definiti e affinati in seguito e, in questa prospettiva, auspichiamo che gli intendimenti del PAB 3 siano mantenuti e confermati anche nella messa in pratica. Per le osservazioni puntuali rimandiamo a quanto riportato ai singoli punti di questa presa di posizione.

Ringraziandovi per l'occasione di esprimerci sul Piano d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione, vi preghiamo di gradire i nostri migliori saluti.

Associazione traffico e ambiente  
Sezione della Svizzera italiana

Werner Herger  
Segretario