

Spett.
Commissione regionale dei trasporti (CRTB)
c/o Città di Bellinzona
Settore pianificazione, catasto e mobilità
Via al Ticino 6
6514 Sementina

info@crtb.ch

Bellinzona, 16 settembre 2024

Programma d'agglomerato del Bellinzonese di quinta generazione (PAB5)

Gentili Signore, Egregi Signori,

L'ATA Associazione traffico e ambiente è attiva da quasi 40 anni in Ticino per promuovere una mobilità più sostenibile e una migliore qualità della vita per tutti. Abbiamo sempre avuto un occhio di riguardo per Bellinzona e il suo agglomerato, in quanto alcuni nostri membri di comitato, nonché diversi soci, risiedono proprio nella regione. Nel corso degli anni abbiamo maturato una certa esperienza e prodotto diversi documenti sui quali basiamo anche le nostre prese di posizione.

Per questi motivi, desideriamo trasmettervi le nostre osservazioni sul Programma d'agglomerato del Bellinzonese di quinta generazione.

Osservazioni e proposte dell'ATA Associazione traffico e ambiente

Innanzitutto desideriamo ringraziarvi e complimentarci con tutti coloro che hanno contribuito all'allestimento della documentazione messa a disposizione della popolazione.

In questa nostra presa di posizione cercheremo di esprimere una sintesi di quanto scaturito dalle nostre riflessioni.

Misure per il paesaggio (P)

Per quanto riguarda il verde urbano, la mitigazione delle isole di calore e dei cambiamenti climatici, nonché le isole di biodiversità (schede 4.1, 4.2 e 4.3), chiediamo più coraggio. Si dovrebbe osare di più, valutando anche la possibilità di sopprimere alcuni posteggi e di riconvertire tratti stradali con del verde, piantando nuovi alberi o creando dei prati fioriti. Si potrebbe inoltre prevedere un numero più grande di fontane, ma vegliando comunque a un uso parsimonioso dell'acqua, anche nei casi in cui è prevista l'irrigazione di aiuole o di altre superfici.

In attesa dell'eventuale parziale copertura della A2 in zona Galbisio (scheda 6.1), e considerato l'inquinamento fonico e atmosferico subito da una quantità consistente della popolazione, ma anche per ragioni di sicurezza, vista la densità di svincoli, sarebbe opportuna l'introduzione di una velocità massima di 100 km/h sul tratto autostradale tra Bellinzona Nord e Bellinzona Sud. Per quanto riguarda invece il Parco del Piano di Magadino (scheda 7), sarebbe auspicabile ridurre ulteriormente il traffico parassitario, non solo tramite la segnaletica (che non tutti rispettano) e dei controlli (di difficile attuazione). Sulle strade transitabili andrebbe introdotto un limite di velocità di 30 km/h e si dovrebbe considerare la creazione di viali alberati.

Misure per gli insediamenti (IN)

Sosteniamo uno sviluppo centripeto di qualità. Per questo motivo è necessario rendere più difficile la costruzione nelle zone periferiche. Le norme del PR andrebbero modificate per consentire un uso più efficiente dei terreni nelle zone centrali, ad esempio ipotizzando una diminuzione della distanza limite dai confini.

Per quanto riguarda la riconversione del quartiere delle Ferriere a Giubiasco (scheda 4.1), abbiamo avuto modo d'incontrare i promotori del progetto a cui abbiamo esposto le nostre considerazioni. Questo comparto racchiude un grande potenziale e l'ATA ha proposto di farne un quartiere senz'auto. Purtroppo non abbiamo ravvisato il coraggio per andare in questa direzione, ma riteniamo che qui si debba davvero prestare attenzione a ciò che verrà fatto. Il progetto prevede la creazione di 700 posteggi, che avrebbero un impatto considerevole sulla mobilità della zona.

Quella dei posteggi è una questione di attualità anche per il Nuovo Quartiere Officine (scheda 4.2), dove si dovrebbe osare maggiormente nel proporre soluzioni che contribuiscano a una mobilità più sostenibile. Malgrado la riduzione del numero di posteggi menzionata nella scheda, riteniamo che i circa 500 posteggi previsti siano eccessivi per un quartiere situato a pochi passi dalla stazione di Bellinzona, che offre praticamente collegamenti efficienti verso i vari poli regionali, ma anche verso l'estero e il resto della Svizzera. Ricordiamo inoltre che la nostra associazione aveva già espresso le proprie osservazioni su questo quartiere in un documento prodotto nel marzo dello scorso anno e che potremmo mettere a disposizione anche della CRTB.

Siamo dell'idea che se, in almeno uno dei due progetti, si riuscisse a realizzare un quartiere senza posteggi, la città di Bellinzona potrebbe trarne un bel beneficio, a livello di immagine, ma anche di qualità di vita e potrebbe fungere da precursore in Ticino.

La riqualifica dell'asse Via Lugano – Via Olgiati (scheda 5.1) è un altro tema che ci sta particolarmente a cuore. Data l'imminente apertura del semisvincolo sull'A2, sarà importante risistemare questo asse di collegamento tra i centri di Giubiasco e Bellinzona. Da parte nostra auspichiamo l'introduzione da subito della velocità massima di 30 km/h. Crediamo inoltre che si debba considerare anche la creazione di un senso unico, almeno su una parte di questo lungo tratto, per favorire la mobilità ciclabile e pedonale, nonché per creare un paesaggio più gradevole (ad esempio con un viale alberato).

Per il quartiere misto e multifunzionale dello Stadio (scheda 8.1.1), proponiamo di considerare l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h lungo Via Vela (situata al limite di questo comparto, ma molto frequentata proprio da coloro che intendono recarvisi, in particolare da bambini e ragazzi che raggiungono gli istituti scolastici della zona o i campi sportivi dove si allenano, oltre ovviamente alle piscine). Con l'attuale limite fissato a 50 km/h, l'incrocio Via Vela – Via Lavizzari risulta comunque abbastanza pericoloso, malgrado gli interventi fatti in tempi piuttosto recenti. Sarebbe inoltre da rivedere la quantità di posteggi a disposizione in questo comparto. Per quanto detto sopra (forte presenza di giovani utenti), la presenza di automobili non andrebbe in ogni caso incentivata, proprio per garantire una fruibilità sicura da parte dei numerosi pedoni e ciclisti.

Per quanto riguarda invece il nuovo ospedale regionale del Sopraceneri (scheda 8.2), ci permettiamo di sottolineare ancora una volta la problematica dei posteggi. È stato stimato un fabbisogno di 260 stalli. Il nostro auspicio sarebbe quello di rivedere ulteriormente al ribasso questa cifra, e di correggere verso l'alto il costo del posteggio (nella scheda si parla di 3.50 CHF al giorno per posto auto a carico del proprietario!). Temiamo inoltre che questa localizzazione contribuisca ad aumentare il traffico in uscita da Bellinzona Sud e che attraverserebbe l'abitato di Giubiasco.

La riqualifica urbanistica in prossimità della scuola dell'infanzia di Sant'Antonino (scheda 10.7) ci dà modo di riflettere, a livello più generale, sull'accessibilità delle zone in cui sono presenti diversi bambini. Perché non vietare, ad esempio, l'accesso al TIM in certe fasce orarie? Favorendo e incentivando così l'offerta di linee pedibus o bicibus? Tanto più se, come descritto nella scheda, si vuole valorizzare questo luogo e rendere una parte delle aree verdi fruibili al pubblico. Meno traffico, più sicurezza, più verde, più convivialità.

La riqualifica urbanistica in Piazza Mesolcina (scheda 10.8) è un altro punto che ci coinvolge particolarmente. Innanzi tutto per quanto scritto sopra (la prossimità con una scuola di grandi dimensioni) e che quindi merita particolare attenzione. Siamo invece piuttosto scettici sull'idea di creare un autosilo su Viale Motta, tanto più che quello di Piazza del Sole dista circa 500 metri dal luogo in questione.

Misure per il trasporto pubblico (TP)

In generale, e quindi non solo dove già indicato nell'attuale PAB, sarà sempre più da considerare la creazione di corsie preferenziali per i TP, come pure la presenza di semafori "intelligenti" che concedano la precedenza ai bus.

Sebbene non venga menzionata nelle schede, si potrebbe considerare la possibilità di offrire un servizio di bus su chiamata, soprattutto per le zone più discoste che non dispongono di una fermata ufficiale nel raggio di 300-400 metri.

Si potrebbe inoltre considerare un potenziamento delle linee regionali in direzione di Castione, Lumino e Roveredo, utilizzando mezzi più "urbani" e riducendo i tempi di percorrenza (privilegiando le fermate nei centri degli abitati e riducendo quelle "secondarie").

Un criterio, quest'ultimo, che andrebbe valutato anche per la linea 3 tra Bellinzona e S. Antonino (oggi tra Via Pellandini e i Centri commerciali ci vogliono circa 40 minuti e la soluzione treno+autopostale, chiaramente più veloce, non può soddisfare tutti gli utenti) e che si potrebbe eventualmente integrare nella scheda TP 12.

Misure per la gestione del traffico (GT)

Per quanto riguarda la scheda 1, ribadiamo come la precedenza assoluta debba andare al TP. Concordiamo assolutamente sul fatto che l'apertura del semisvincolo non deve favorire indirettamente l'aumento dell'utilizzo del mezzo privato a causa di una rete stradale meno intasata rispetto a prima. Ben venga quindi il contenimento del TIM a favore di una mobilità più sostenibile, meglio ancora se – come citato nella scheda – il tutto sarà attuato a corto termine. In questo settore auspichiamo anche un potenziamento della rete ciclabile e una maggior presenza di spazi verdi, proprio grazie alle misure fiancheggiatrici che andranno adottate dopo la completa apertura del semisvincolo. La velocità andrebbe limitata a 30 km/h sulla strada cantonale (Via Bellinzona e Via Zorzi) e sarebbe da valutare l'introduzione di una zona d'incontro in Piazza Grande a Giubiasco.

L'elaborazione di un regolamento per i posteggi privati (scheda 2) è certamente un altro tassello importante di questo PAB ed è pienamente condivisibile (anche se forse un po' tardiva, in quanto una parte dei congestionamenti cittadini nelle ore di punta è proprio dovuta a questo annoso problema). Nella misura si parla di "permettere di realizzare meno posteggi in funzione dell'ubicazione rispettivamente della qualità del trasporto pubblico". La diminuzione è senz'altro un primo passo, ma ne proponiamo uno più coraggioso: che si modifichino le norme edilizie in tal modo che quest'obbligo venga soppresso. Infatti, come descritto nella scheda, attualmente vi è un'importante disponibilità di posteggi privati e ciò fa sì che troppi automobilisti possono ancora entrare nei centri con un mezzo privato per raggiungere i posteggi che non vengono utilizzati dai residenti e che vengono quindi dati in affitto. L'attribuzione o meno di posteggi ai nuovi edifici dovrebbe perciò passare da uno studio preliminare che valuti la reale disponibilità di posteggi e l'offerta dei trasporti pubblici. Si dovrebbe stilare un elenco dei potenziali

“generatori di traffico” legati al settore terziario cittadino (amministrazione cantonale, servizi federali, banche, ...). Andrebbe inoltre allestito un censimento dei posteggi affittati, in modo da conoscere sia la residenza dei locatari, sia l'importo pagato per l'affitto del posteggio. Tutto ciò permetterebbe di avere una panoramica della situazione per poter poi allestire un regolamento efficace.

Per quanto riguarda lo studio per il calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici (scheda 3), proponiamo che la tariffa minima per lo stazionamento in centro debba corrispondere almeno al prezzo del biglietto del trasporto pubblico.

Misure per la riqualifica dello spazio stradale (RSS)

La riqualifica multimodale di Viale Motta (RSS 1) è condivisibile, ma il nuovo viale alberato non dovrebbe essere soggetto alla capitozzatura annuale e quindi dovrebbe coprire tutto il campo stradale, risultando perciò più efficace per contrastare il fenomeno delle isole di calore. Il percorso ciclabile dovrebbe anche contemplare l'attraversamento sicuro e attrattivo verso la stazione FFS, da studiare forse nell'ambito dello studio urbanistico della Piazza Mesolcina: passerella, zona d'incontro?

Per quanto riguarda invece la riqualifica multimodale dell'asse Via Lugano – Viale Olgiati (RSS 5), proponiamo d'introdurre, il più presto possibile, un limite di velocità di 30 km/h. Mentre in un secondo tempo andrebbe studiata l'introduzione di sensi unici, in modo tale da creare un viale alberato e un percorso ciclabile separato.

Anche per l'asse Via Bellinzona – Via Zorzi (scheda 6) proponiamo una rapida introduzione del limite di velocità di 30 km/h. La zona è densamente abitata e vi si trovano anche le scuole delle Semine: una riduzione della velocità, considerata anche la prevista diminuzione dell'afflusso di veicoli, è senz'altro auspicabile.

Infine, chiediamo se non sia prevista l'introduzione di un limite di velocità di 30 km/h su Via Pizzo di Claro, dove da tempo sono già presenti delle corsie ciclabili e dove passa il percorso ciclabile nazionale N3, ma dove oggi le auto possono sfrecciare ancora a 50 km/h, malgrado la realizzazione di un paio di rotonde negli ultimi anni.

Misure per la mobilità lenta (ML)

Il PAB5 doveva essere orientato al potenziamento delle infrastrutture dedicate alla mobilità lenta, in particolare alla bicicletta, in modo da tentare di migliorare il modal split, passando da un misero 3.8 % al 6.5 %. È importante sottolineare che le città in Svizzera che hanno un modal split più elevato (Basilea 21%, Berna 19% o Winterthur 16%) sono arrivate a questo risultato solo applicando una politica d'investimenti coraggiosi in favore della bicicletta. Città che oggi sono considerate la Mecca della bicicletta (come Amsterdam, Utrecht o Copenhagen) cinquant'anni fa avevano lo stesso grado di motorizzazione di Bellinzona.

A livello generale, salutiamo favorevolmente i vari e bei progetti di percorsi ciclopedonali presentati nelle schede. Anche l'analisi della situazione attuale è corretta:

nel vostro Rapporto esplicativo intermedio del 15.7.2024, si può leggere in merito alle sfide per la mobilità lenta, che “Ferrovia e strada cantonale rappresentano ancora degli ostacoli per i collegamenti trasversali, rendendo complicato l'accesso al centro storico di Bellinzona, ai nuclei di quartieri e alle infrastrutture sportive.” (v. pag. 36).

Più avanti si può ancora leggere: “Grazie alle numerose passerelle realizzate negli ultimi anni si può asserire che è stata superata la cesura del territorio data dalla presenza dell'autostrada e del fiume Ticino. Per contro, all'interno dei centri urbani si riscontrano tutt'oggi ancora problemi di permeabilità per un attraversamento attrattivo ed in sicurezza delle strade cantonali e della ferrovia.” (v. pag. 110).

Questa analisi è perfetta, peccato però che le misure proposte nel PAB5 non contemplino delle proposte per migliorare l'attraversamento della strada cantonale nel tratto tra Molinazzo e Piazza Simen. In particolare, ci si è dimenticati di trovare un attraversamento attrattivo, e sicuro (specialmente pensando anche agli utenti più giovani), che dal quartiere della Gerretta permetta di arrivare alla stazione FFS. Senza dimenticare che anche chi proviene da zone più centrali della città e intende recarsi alla stazione, da ovest verso est, non ha a disposizione un percorso ciclabile continuato (ma dovrebbe prolungare il tragitto verso il centro storico per poi risalire lungo Viale Stazione).

Nessuna soluzione valida nemmeno per chi da Sementina intende attraversare la ferrovia per raggiungere il centro di Giubiasco (senza transitare dal percorso tortuoso che passa dalla stazione di Giubiasco).

La recente apertura di un nuovo negozio Migros sulla via San Gottardo, senza che siano state create delle condizioni d'accesso sicure per i ciclisti, dimostra che le autorità comunali sono ancora poco sensibili a questo tema.

Nel dettaglio alcune osservazioni alle schede:

- Scheda 5.1- Esprimiamo qualche dubbio sulla proposta di collegamento tra Arbedo e Castione. L'intervento previsto ci sembra innanzitutto molto costoso. Riteniamo più razionale un collegamento da realizzare prolungando la pista di calcestruzzo, che parte dalla passerella di Gorduno, e prosegue lungo l'argine della Moesa fino alla stazione di pompaggio delle acque luride (dove esiste già un tratto asfaltato). Sarebbe una soluzione meno costosa, ma anche più attrattiva per i ciclisti, che non sarebbero affiancati dal traffico stradale. Questa opzione andrebbe anche considerata come correttivo e completamento alla vostra scheda ML 12. Il suddetto percorso potrebbe inoltre essere completato con un collegamento ciclopedonale sul lato est di Via San Bernardino. Ciò consentirebbe di servire in sicurezza anche i centri commerciali presenti su questo lato della strada e di agganciarsi (più a nord, in Via Quatorta) con il percorso che prosegue verso la Mesolcina.

- Scheda 5.2- Passerella ciclopedonale sulla Moesa: la nostra associazione punta da sempre a una maggior separazione dei tracciati dedicati ai ciclisti, che spesso invece devono condividere gli spazi con i pedoni generando a volte conflitti. I 2 m previsti ci sembrano insufficienti per garantire una buona circolazione dei pedoni e dei ciclisti.
- Scheda 8.4- Anche in questo caso riteniamo forse insufficiente la larghezza prevista (2.50 m). Se tale misura dovesse essere mantenuta, come ci pare d'intuire dalla scheda, proponiamo che la nuova realizzazione sia riservata unicamente ai ciclisti, mentre i pedoni potrebbero usufruire del percorso sterrato sulla diga, già esistente.
- Scheda 11.1- Passerella ciclopedonale del Dragonato: visto che si tratta di una nuova progettazione, consigliamo di prestare particolare attenzione alla separazione tra traffico ciclistico e pedonale.

Vi ringraziamo già sin d'ora per la lettura delle nostre osservazioni e per l'attenzione che dedicherete alle nostre considerazioni. Restiamo volentieri a disposizione per ulteriori chiarimenti e, nell'attesa di un vostro riscontro, vi salutiamo cordialmente.

Per l'ATA Associazione traffico e ambiente



Bruno Storni

Presidente ATA Svizzera italiana



Fabio Bossi

Responsabile regionale ATA Svizzera italiana