
Un albero di noci

**Analisi e proposte sul nuovo
piano viario del Bellinzonese**

A cura del

**Gruppo regionale del Bellinzonese
dell'Associazione traffico e ambiente**



Sezione della Svizzera italiana

Giugno 1991

INDICE

I. PREMESSA	1
II. LA SITUAZIONE ATTUALE	2
1. La realtà quotidiana	2
III. STORIE DI SUCCESSIVE CIRCONVALLAZIONI, REALIZZATE E NON REALIZZATE	5
IV. LE PROPOSTE ATTUALMENTE SUL TAPPETO	8
V. CRITICHE ALLA PROPOSTA DEL GLAB	9
VI. UNA PROPOSTA DI PIANO E D'AZIONE	12
1. Ridurre il traffico veicolare	12
2. Favorire gli spostamenti non motorizzati	13
3. Favorire gli spostamenti con i trasporti pubblici	14
4. Pedonalizzare il centro storico di Bellinzona	17
4.1 Riassetto urbano	17
4.2 I posteggi per il centro	18
4.3 La circonvallazione del centro	18
5. Circonvallazioni anche a Giubiasco e a Molinazzo?	20
VII. CONCLUSIONI	20
Allegato A	22
Allegato B	30
Allegato C	31
Allegato D	32

I. PREMESSA

Il traffico è solo una componente della condizione urbana. Non è nemmeno la componente più importante, anche se è forse la più appariscente. Il traffico urbano è la manifestazione della mobilità, del bisogno, del desiderio, della brama di spostarsi, di incontrarsi, di lavorare, di fare acquisti, di svagarsi, ecc. ecc.

Il traffico, nella misura in cui lo conosciamo oggi, è in fondo un prodotto derivato dell'urbanismo, della suddivisione del lavoro, della specializzazione dell'uso del territorio (qui lavoro, là abitazioni, là svago, là acquisti) e dell'accesso facile e diffuso ai mezzi di trasporto individuali e collettivi.

Con il traffico sorgono problemi. In parte di mobilità, in parte d'altro genere. Nel porsi di fronte questi problemi non si devono però dimenticare gli altri elementi primari della condizione urbana. Né si deve dimenticare che quasi sempre, nelle nostre condizioni, a vantaggi di mobilità si legano svantaggi in altri settori e che questi, oggi più che ieri, tendono a prevalere.

E infine, si deve pur aver ben presente la misura del problema: da noi, in generale e a Bellinzona particolarmente, le condizioni di mobilità per gli automobilisti sono buone. Meno buone invece lo sono per chi non dispone di un autoveicolo. Questa semplice constatazione dovrebbe pur servire a dare indirizzi ai piani e alle azioni.

II. LA SITUAZIONE ATTUALE

1. La realtà quotidiana

La situazione della mobilità nel Bellinzonese, in realtà, non è male. Anzi, per gli automobilisti, si potrebbe dire buona. Le congestioni sono limitate a pochi momenti della giornata, e anche in questi casi, i tempi di attesa non sono insopportabili, come si può constatare dalla tabella seguente:

<u>Tempi di percorrenza in auto per entrare ed uscire dall'agglomerato di Bellinzona</u>		
Orario	Percorso	Tempo impiegato in minuti
07:30	Camorino - Bellinzona (P. Orico)	7
07:45	Camorino - Bellinzona	10
09:15	Camorino - Bellinzona	7
12:00	Bellinzona - Camorino (uscita autostrada)	13
14:50	Bellinzona - Camorino	8
17:00	Bellinzona - Camorino	15
18:00	Bellinzona - Camorino	12
18:45	Bellinzona - Camorino	7
07:45	Arbedo - Bellinzona (P. Mesolcina)	6
14:00	Arbedo - Bellinzona	5
17:00	P. Mesolcina - Arbedo (entrata autostrada)	7

Rilevamenti effettuati nel mese di aprile 1991

Elaborazione: ATA-VCS, Bellinzona, maggio 1991

Le possibilità di posteggio, all'occorrenza, sono ancora numerose e a portata di mano. Purtroppo in certi casi prevale l'ossessionante ricerca del posteggio (possibilmente gratuito o a buon mercato) vicinissimo alla meta; l'indisciplina è diffusa, le auto invadono tutte le possibili superfici piane, carrozzabili e non.

Invece per altri utenti la situazione del traffico nel Bellinzonese non è buona. In primo luogo per chi non circola in automobile. Gli utenti dei trasporti pubblici, particolarmente i pendolari, gli anziani e i non autisti, hanno da lamentarsi: servizi rari, linee con tracciati e fermate scomode, poca coordinazione tra i mezzi. I responsabili dei trasporti pubblici, prima ancora di cercare di accaparrarsi parte del mercato degli automobilisti (cosa che sarebbe anche da fare) dovrebbero curarsi di servire bene i loro attuali e potenziali utenti.

Che il trasporto pubblico, urbano particolarmente, abbia a Bellinzona una funzione quasi solo di parata si vede da questa semplice osservazione: tra Bellinzona e Giubiasco circolano trasportate sui servizi urbani circa 700 persone al giorno. Per contro sono più di 30'000 le automobili private che transitano sulla stessa strada ogni giorno.

Particolarmente carente per frequenze e coordinazione è il servizio di alcune importanti infrastrutture regionali: l'ospedale, le scuole, certi uffici cantonali, lo stadio, ecc.

Anche per i ciclisti e i pedoni la situazione non è soddisfacente. I ciclisti sono in prevalenza dei giovani: per loro, per i loro specifici spostamenti (scuole, impianti sportivi) gli itinerari ciclistici sono rari, poco o nulla segnalati, esposti ai pericoli, scomodi. Anche gli impiegati del centro, in certa misura, usano la bicicletta per recarsi al lavoro. Anche per loro non ci sono condizioni adeguate; i tentativi fatti nel centro storico di introdurre facilitazioni per i ciclisti mostrano tutta la timidezza e l'inesperienza dell'autorità in questo campo.

Per i pedoni la situazione non è diversa. Nel centro si possono muovere solo con difficoltà e con molti riguardi; la priorità, è ancora sempre degli autoveicoli. Sugli assi stradali di traffico gli attraversamenti pedonali sono abbastanza rari e spesso poco protetti; quando ci sono semafori i tempi a disposizione dei pedoni sono brevi, mettono angoscia agli anziani, richiedono di attraversarli a passo di corsa; quando non ci sono semafori attraversare la strada è un problema. Troppi sono stati i pedoni morti e feriti sulle strade bellinzonesi.

Pedoni coinvolti in incidenti della circolazione 1979-1989

Comune di Bellinzona		Agglomerato*	
feriti	morti	feriti	morti
183	14	252	20

* Bellinzona, Arbedo-Castione, Camorino, Giubiasco, Gorduno, Monte Carasso, Sementina.

Fonte: Ufficio Cantonale di Statistica, Bellinzona. Elaborazione: ATA- VCS, Bellinzona, maggio 1991

I percorsi pedonali diretti alle sedi scolastiche richiedono un discorso particolare. Sono usati almeno quattro volte al giorno dagli allievi, anche dai bambini piccoli, e perciò dovrebbero avere caratteristiche di elevata sicurezza. Accanto a ciò sarebbero desiderate qualità formali e contenuti interessanti, poiché il percorso scuola-casa costituisce un essenziale elemento educativo e d'esperienza.

Comunque l'esigenza della sicurezza è prevalente: i genitori devono poter lasciare andare a scuola i loro figli da soli, senza patemi d'animo e senza doversi sentire in obbligo di accompagnarli a piedi o, come capita più spesso, in automobile. Percorsi pedonali e ciclabili sicuri, comodi e piacevoli per le scuole di ogni ordine, dalle scuole materne, alle scuole superiori, sono dunque esigenze prioritarie che a Bellinzona e dintorni attualmente sono poco o per nulla soddisfatte.

Ma i problemi di traffico nel Bellinzonese non sono solo quelli della mobilità. Anzi, in prevalenza, sono d'altro genere. In primo luogo sono problemi di rumori e di inquinamento ambientale. Nei quartieri residenziali, attorno alle scuole, ai centri di svago e di ristoro invece di pace e tranquillità predominano traffico automobilistico, rumori, esalazioni di gas e sostanze nocive.

Per ciò che riguarda i rumori ci rifacciamo all'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico OIF (1986) che fissa dei limiti ben precisi per l'esposizione al rumore.

<u>Valori limite d'esposizione al rumore</u>						
Grado di sensibilità (art. 43)	Valore di pianificazione Lr		Valore limite d'immissione Lr		Valore d'allarme Lr	
	Giorno	Notte	Giorno	Notte	Giorno	Notte
I	50	40	55	45	65	60
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65
IV	65	55	70	60	75	70

In una città come Bellinzona il grado di sensibilità da prendere in considerazione è al massimo il II (60 dB di giorno, 50 dB di notte). Infatti, l'OIF precisa che il grado di sensibilità II è applicabile " ... nelle zone in cui non sono ammesse aziende moleste, segnatamente le zone destinate all'abitazione e quelle riservate agli edifici e impianti pubblici" (art. 43, cpv. 1b).

Ci si chiede inoltre se per certe zone della città, come quella della Golena (molestata dal rumore dell'autostrada) non sia applicabile il grado di sensibilità I, pensato nelle " ... zone che richiedono una protezione fonica elevata, segnatamente nelle zone ricreative" (art. 43, cpv. 1a).

In ogni caso il Piano Regolatore dovrà definire, con il rigore auspicato e rispettando le caratteristiche di una città non industriale, le varie zone con i relativi gradi di sensibilità, e suggerire le misure del caso.

Uno studio recente elaborato dal GLAB (Gruppo intercomunale di lavoro per il piano dei trasporti del Bellinzonese) mette in evidenza che la maggior parte degli abitanti della città sono sottoposti a situazioni di inquinamento fonico che arriva anche, in certi quartieri, a valori d'allarme.

In particolare:

- è superato il livello di 70 dB (A)

- su via s. Gottardo
- nella zona di viale Portone, via E. Motta
- nel centro storico di Bellinzona
- su viale Stazione a Bellinzona.

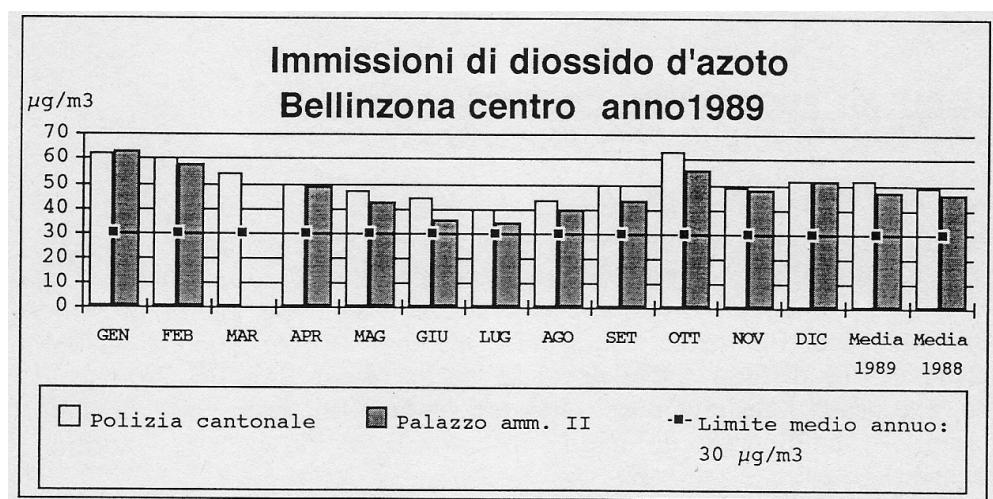
- è superato il livello di 65 dB (A)

- su via S. Gottardo
- su via Zorzi e via Bellinzona, verso Giubiasco.

- è superato il livello di 60 dB (A)

- lungo via G. Motta.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico riproduciamo nella tabella seguente i dati relativi alle immissioni di diossido d'azoto.



Da: Analisi della qualità dell'aria in Ticino, 1989. Dipartimento dell'ambiente, sezione energia e protezione dell'aria, giugno 1990

Nelle grandi linee le concentrazioni medie di diossido d'azoto misurate a Bellinzona si situano tra 40 e 50 µg/m³. Il limite fissato dall'OIAt¹ è di 30 µg/m³.

Inoltre sono diffuse nei quartieri e sulle strade importanti situazioni di pericolo (per i pedoni e i ciclisti), di molestia e d'intralcio per le attività della vita sociale, commerciale e di svago, attività queste che vorrebbero veder riconosciuto il loro diritto di cittadinanza e non essere invece emarginate dalla circolazione stradale.

Infine, la situazione di degrado degli spazi del centro cittadino di Bellinzona è evidente e perciò molto preoccupante. Accanto ai lodevoli sforzi compiuti da privati e anche dal Comune per rivalorizzare numerosi edifici, c'è l'incuria degli spazi pubblici e le condizioni in cui sono tenuti. Nelle piazze e vie del Centro di Bellinzona le automobili hanno riconosciuta priorità, viaggiano, entrano e sostano quasi ovunque, indisciplinate, e quel che è peggio, tollerate. Altre attività, altri valori, più degni di essere tutelati, sono invece sottomessi al predominio del traffico automobilistico.

Per rendersi conto di quali, nella realtà, sono i valori urbani preminenti, basta guardare i segni e le strisce che imbrattano le pavimentazioni e i cartelli che deturpano gli spazi del centro di Bellinzona.

Della realtà quotidiana, nei voluminosi ma ancora incompleti fascicoli degli studi di pianificazione c'è poco riscontro. Alla diagnosi della condizione del traffico e dell'ambiente in cui si vive nel Bellinzonese, l'Autorità dedica poca attenzione e poche righe.

III. STORIE DI SUCCESSIVE CIRCONVALLAZIONI, REALIZZATE E NON REALIZZATE

La storia dello sviluppo viario e urbano di Bellinzona e dei comuni attigui è caratterizzato da numerose concezioni di successive circonvallazioni stradali, realizzate e non realizzate, e dalla messa in cantiere di studi urbanistici e viari, anch'essi in parte attuati e in parte non attuati. Nel dopo guerra la prima circonvallazione di Bellinzona che si mise in funzione (con pochi interventi costruttivi perché di fatto già esisteva) fu la circonvallazione del Portone. Il traffico, che prima transitava quasi tutto per via Nosetto, fu in parte deviato, negli anni '50, sull'itinerario di viale Portone, via E. Motta, viale S. Franscini, via Lugano.

¹ OIAt: Ordinanza federale contro l'inquinamento atmosferico del 16.12.85.

Poi fu la volta del Borghetto di Giubiasco, che fu aggirato, all'inizio degli anni sessanta, con un nuovo viale (via Bellinzona) da piazza Grande a viale C. Olgiati. In quell'occasione la piazza di Giubiasco ebbe quell'assetto che, grosso modo, oggi ancora si ritrova.

Poi nel 1967 venne la semaforizzazione dell'asse principale di Bellinzona, che, con gli stessi apparecchi, durò fino al 1987, quando fu rinnovata ed adattata.

Alla fine degli anni sessanta si realizzò la circonvallazione sud di Bellinzona, il tratto Giubiasco - Arti e Mestieri (denominato via F. Zorzi) e contemporaneamente si aprì al traffico la circonvallazione autostradale, situata finalmente (dopo aspre dispute) sulla sponda destra del Ticino. Con l'autostrada si ricostruirono tutti i ponti sul Ticino di Bellinzona: il ponte della Torretta spostato 200 m a sud su via Tatti e il ponte di Carasso spostato da via G. Motta, 200 m a sud su via G. Lepori.

Nello stesso periodo si concepiranno seriamente altre strade di circonvallazione. La galleria sotto il Castel Grande, tra piazza del Sole e il Governo, quale circonvallazione del Centro storico. La sua realizzazione, oltre che a servire da rifugio della protezione civile, avrebbe dovuto rendere possibile la pedonalizzazione di via Nosetto.

La strada espresso, sorella minore della N2 fu definita, nel lontano 1964, nell'ambito delle trattative con l'Autorità federale per il tracciato autostradale di Bellinzona. Autostrada sulla sponda destra del Ticino, strada espressa (larghezza 20 m, due carreggiate a doppia corsia di 7,75 m, uno spartitraffico di 2 m e due banchine laterali di 1,25 m) e relativi collegamenti con la rete viaria in territorio di Bellinzona, Arbedo, Giubiasco sulla sponda sinistra per una lunghezza di 7,5 km.

Il Gran Consiglio, il 14 marzo 1983, facendo proprie le conclusioni della maggioranza commissionale, decise a maggioranza la non entrata in materia e, quindi, lo stralcio del progetto di strada espresso. I motivi furono di ordine procedurale, ambientali, finanziari e tecnici.

- **Procedurali:** la strada espresso era stata imposta dal cantone alla popolazione senza previa consultazione, evitando dunque, un dibattito pubblico con i diretti interessati e trasformando la scelta da politica a tecnica.
- **Ambientali:** la realizzazione della strada avrebbe comportato gravi conseguenze per il paesaggio; per l'ambiente (rumore, aria, ...), per l'igiene del suolo.
- **Finanziari:** il costo dell'impresa ammontava nel 1980 a 70-80 mio. di franchi. Troppi sia per le critiche espresse che per difficoltà finanziarie del cantone impossibilitato a farvi fronte.

- **Tecnici:** gli studi degli anni 60 ed inizi anni 70, in pieno boom economico, sull'incremento del traffico motorizzato si erano dimostrati errati e quindi era da rivedere tutta la concezione viaria dei comuni e del cantone.

La via Mirasole, nacque come strada di circonvallazione interna della zona nord, cioè di via S. Gottardo e di via H. Guisan. Essa avrebbe in un primo tempo dovuto congiungersi con la circonvallazione di Molinazzo; idea che fu poi abbandonata, poco prima di abbandonare anche quella della stessa via Mirasole, i cui lavori preliminari di esecuzione (espropriazioni) erano già stati effettuati.

Nel 1981, sulla scia di lavori semestrali di allievi del Politecnico di Losanna, fu portata per la prima volta in Ticino l'idea di uno svincolo centrale situato sulla circonvallazione autostradale di Bellinzona. L'idea fu poi ripetutamente ribadita dall'ing. Rathey il quale, trasferitosi da Losanna a Bellinzona, ne fece il suo cavallo di battaglia. Ed ora, dopo un decennio di studi, giunto quasi alla fine, l'ing. Rathey assicura che essa è ancora la migliore e la più opportuna, come risulta dall'esame che egli stesso ha svolto paragonandola ad altre varianti.

IV. LE PROPOSTE ATTUALMENTE SUL TAPPETO

Nell'ambito di un gruppo di lavoro intercomunale, denominato GLAB, si è messo a punto un piano dei trasporti che sostanzialmente comporta le seguenti proposte:

1. **Due semisvincoli centrali** sull'autostrada, metà alla Birreria, con accesso da via Tatti, e metà a Carasso. Questo accesso richiederebbe un nuovo ponte sul Ticino, il quale penetrerebbe a Bellinzona infilandosi tra la caserma vecchia (ora Scuola di Commercio) e il Liceo.
2. Una **circonvallazione ovest del centro storico**, comprendente via G. Motta, via Mirasole e un nuovo tratto di strada principale da costruire in continuazione di via Mirasole: dal Bagno pubblico all' Expocentro, a via Murate e a via Tatti.
3. Una **circonvallazione ovest di Giubiasco**, dallo svincolo di Bellinzona sud allo stand di tiro dei Saleggi, passando ai margini della zona insediata, accanto all'argine del Ticino.
4. La **riduzione drastica del traffico autoveicolare urbano**, dell'ordine del 20% - 30%, ottenibile con misure che non sono ancora state ben studiate, ma che dovrebbero consistere nel trasferire gli spostamenti motorizzati su vettori non motorizzati (pedoni, biciclette), sui trasporti pubblici (da potenziare) e mediante riduzione dei posteggi.

La proposta è stata sottoposta al Cantone, alla Confederazione e ai Comuni. A Giubiasco la popolazione e a Bellinzona il Consiglio comunale sono stati informati. Documenti scritti non sono a disposizione, uno schizzo della proposta è in nostro possesso (Allegato A).

V. CRITICHE ALLA PROPOSTA DEL GLAB

1. La proposta del GLAB suggerisce in primo luogo di costruire nuove strade: due semisvincoli, con relativi accessi, un ponte sul Ticino, una circonvallazione a Giubiasco e una circonvallazione a Bellinzona. La proposta vuole così favorire l'accesso al centro città. Contemporaneamente, con altre misure, essa mira a ridurre addirittura del 20-30% (e non è poco!) il traffico autoveicolare nella regione e sugli accessi. La contraddizione tra queste finalità è così grande e palese che appare inspiegabile. Da una parte si propongono grandi sforzi per migliorare l'accessibilità autoveicolare al Centro e dall'altra si predicano altrettanti grandi sforzi per ridurre il numero di automobili che vi possono circolare e accedere. Da una parte si deve spendere massicciamente per costruire nuove strade, dall'altra si deve spendere ancora massicciamente per frenare l'accesso degli autoveicoli.

Dove è la logica?

2. Non ci è dato sapere con esattezza quanto costerà la realizzazione dei semisvincoli, del semi-anello e delle strutture relative di distribuzione del traffico (pensiamo anche alla realizzazione della bretella lungo il fiume su territorio giubiaschese e di autosili). Un dato comunque è certo: le risorse finanziarie sono risorse di tipo finito e in questo caso fare grossi investimenti in un senso (potenziamento dell'accessibilità del traffico privato al centro cittadino) esclude di poter spenderli diversamente (priorità al trasporto pubblico e agli spostamenti pedonali e in bicicletta). Ipotizzando per i semisvincoli e annessi una spesa di almeno 50 milioni che produce - ad un tasso di interesse + ammortamento del 10% - un costo annuo di 5 milioni, si può apprezzare anche la convenienza economica di un investimento nei trasporti pubblici pur pensando a un massiccio potenziamento dei mezzi finanziari a disposizione di questo settore (attualmente 855'000.- fr. annui dai comuni dell'agglomerato urbano²).

Appare comunque evidente come una scelta debba essere fatta a scapito dell'altra, non potendoci permettere il lusso di dare parità di "chances" ai vari vettori di trasporto. Si impone dunque una scelta di priorità che oltre a essere immediatamente meno onerosa comporta vantaggi economici anche a livello delle sue ricadute ambientali. Fatti gli svincoli centrali, la circonvallazione di Giubiasco, migliorata l'accessibilità al centro cittadino, i trasporti pubblici non hanno più alcuna speranza di raccogliere utenti e di sostentarsi economicamente.

² Fonte: conti consuntivi dei comuni, per il comune di Bellinzona la spesa annuale è di 550'000.- fr.

3. La proposta del GLAB provocherebbe danni ingenti, duraturi e di molto superiori ai pochi e incerti vantaggi che potrebbe apportare. La creazione di due semisvincoli al centro dell'area urbana danneggia irrimediabilmente una zona vitale per Bellinzona, una zona dove sono concentrate attrezzature pubbliche di grande qualità, i maggiori complessi scolastici della regione (Scuola di commercio, Liceo), biblioteche, archivio cantonale, palestre, bagno pubblico e zone ancora libere in cui si sono concepiti progetti di insediamenti residenziali popolari.

4. Uno dei danneggiamenti che questa zona subirà è costituito dall'inquinamento fonico. Una diminuzione del traffico nella misura del 30% sulle arterie principali comporta una riduzione dell'impatto fonico nella misura di 2 decibel. Una riduzione della metà del traffico equivale a 3 decibel in meno. Lo spostamento di una buona parte del traffico in una zona finora piuttosto preservata ha l'effetto di trasferire inquinamento fonico in nuove zone della città senza peraltro alleggerire il carico fonico delle zone di traffico abituale (una diminuzione di 2 o 3 decibel non porta nessun sollievo all'orecchio umano).

5. La pianificazione viaria non presenta un'unica ricaduta sull'assetto della mobilità in una data area, ma comporta conseguenze sull'organizzazione del territorio e sulle condizioni d'uso del suolo. In questo senso il progetto di nuovo assetto viario dell'area urbana bellinzonese, che prevede di migliorare l'accessibilità al centro di Bellinzona attraverso la formazione dei due semi svincoli e di limitare l'incidenza del traffico di transito a Giubiasco con la realizzazione di un anello di circonvallazione lungo la sponda sinistra del Ticino, potrà determinare delle conseguenze sull'organizzazione spaziale dell'intero agglomerato Arbedo - Camorino. Migliorare le possibilità di accesso al centro cittadino, in particolare se non verranno assunte misure limitative delle possibilità di parcheggio³, e creare degli assi di transito veloce attraverso la cintura periferica, può infatti comportare, accanto ad una crescita generale del traffico, un fenomeno di polarizzazione dei servizi e dei commerci nel centro città ed una "desertificazione" dell'offerta di queste strutture nelle aree esterne. Fenomeni come quelli che già parzialmente si registrano a Giubiasco con la nuova organizzazione stradale conseguente alla semaforizzazione di via Bellinzona rischiano dunque di venire aggravati. Uno scenario ipotetico d'organizzazione dell'agglomerato bellinzonese potrebbe dunque essere costituito da:

- un grande polo di servizi interno alla cintura urbana nel centro di Bellinzona;
- un insieme residenziale esteso verso Arbedo e Giubiasco e dunque una dequalificazione del centro di commercio di Giubiasco;
- strutture di servizio disperse sul territorio esterno all'area urbana (ad es. i centri di vendita di S. Antonino).

³ Il Piano di risanamento dell'aria prevede, alla misura P15, la tassazione di posteggi nei centri urbani.

Questa struttura, in un fenomeno di retroazione, comporta un aumento della mobilità interna alla "città" per collegare la residenza ai servizi. È verosimile che questo collegamento, visto il livello dell'offerta viaria, avvenga con il mezzo privato piuttosto che attraverso il traffico pubblico (anche perché in una credibile programmazione finanziaria non è possibile investire contemporaneamente in nuove strade e nel potenziamento del trasporto collettivo). Le conseguenze della proposta di nuovo assetto viario potrebbero dunque determinare:

- a) una diminuzione della qualità e dell'intensità del ruolo commerciale e terziario di Giubiasco;
- b) un aumento dei volumi complessivi di traffico interni all'area urbana con le conseguenze conosciute per la sicurezza e fluidità di circolazione e per i livelli delle immissioni foniche ed atmosferiche.

Non è da escludere che queste ricadute possano essere a loro volta contrastate con altri interventi d'organizzazione spaziale, ma ci si deve chiedere se a questo punto non sia più opportuno ridiscutere l'insieme della concezione viaria piuttosto che mettere in campo una complessa iniziativa di programmazione territoriale i cui risultati sono tutt'altro che scontati.

6. L'ultimo argomento, in parte già accennato, è che la proposta del GLAB può essere sostituita da altre soluzioni altrettanto, se non più, efficienti, più rispettose dei valori urbani e ambientali e meno costose. Le presentiamo al capitolo seguente.

VI. UNA PROPOSTA DI PIANO E D'AZIONE

1. Ridurre il traffico veicolare

La necessità di ridurre il traffico autoveicolare urbano dell'ordine circa del 30% è perseguito, oltre che dalle stesse proposte del GLAB, anche dalla Legge federale sulla protezione dell'aria, che anzi lo impone. Noi concordiamo e sosteniamo questo obiettivo: perché ovviamente contribuisce a migliorare le condizioni ambientali, ma anche perché permette di riorganizzare la mobilità urbana, differenziandola ed accrescendone la qualità. Il problema non sta però tanto nella dichiarazione di buone intenzioni, quanto piuttosto nell'indicare i modi e i mezzi per realizzarla. Sotto quest'aspetto la proposta del GLAB è molto vaga. Noi pensiamo che per ridurre la quantità del traffico autoveicolare che circola sulle strade urbane bellinzonesi si debbano applicare queste misure:

a) Potenziamento e miglioramento del servizio di trasporto pubblico.

Accanto al servizio ferroviario, che va migliorato (servizi regionali ed orario cadenzato) e reso più accessibile (posteggi alle stazioni), si deve sviluppare un servizio di trasporti urbano efficiente, attrattivo, affidabile. Il servizio urbano è da svolgere su strada, con mezzi moderni, comodi e poco inquinanti (automezzi caricabili con pile elettrico-solari, automezzi con catalizzatore o filtro per i fumi, funzionanti a gas oppure trolleybus). Esso deve ottenere priorità nella circolazione, ciò che significa essere favorito a scapito del traffico privato. Con misure di regolazione semaforica a favore dei mezzi pubblici, con l'introduzione di tratti di corsie riservate, con il riesame delle linee e delle fermate, che dovrebbero trovarsi sul sedime stradale e non a fianco (vedi ad esempio alcune fermate dei mezzi pubblici di Zurigo), con una gestione tecnologicamente avanzata è possibile migliorare sostanzialmente l'efficienza del sistema e contemporaneamente limitare il carico del traffico privato.

Una diminuzione del traffico privato del 20-30%, come desiderato da tutti e prescritto dalla Legge, è sufficiente per permettere di ottenere un sistema di trasporti pubblici efficiente.

b) Misure per limitare il traffico nei quartieri e creazione di strade di quartiere.

Nei quartieri, soprattutto in quelli residenziali, vogliamo moderare il traffico, eliminando quello estraneo (cioè quello che non ha diretta attinenza col quartiere), riducendo la velocità di quello rimanente a 30/40 km/h (come previsto dall'art. 108, cpv. 3c dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale) ed evitando la costruzione di posteggi che eccedono il bisogno locale. In questa maniera si ottengono condizioni di vita migliori, si offre maggior riguardo agli altri tipi di spostamento (a piedi ed in bicicletta) e si facilitano le altre attività del quartiere (i giochi, gli incontri, ecc.). Alcuni sforzi in questa direzione sono stati effettuati recentemente con successo a Bellinzona (via Borromini) e dovrebbero stare a dimostrare come questa soluzione sia la più idonea per le zone residenziali.

c) Limitazione dei posteggi nel centro.

Vedi punto IV.4.

2. Favorire gli spostamenti non motorizzati

La zona urbana bellinzonese si presta molto bene per gli spostamenti in bicicletta e a piedi. Essi devono essere promossi con decisione e coerenza.

Gli itinerari ciclabili devono svolgersi al di fuori delle strade di traffico, se possibile con tratti ad essi riservati (o insieme ai pedoni, se del caso). Gli itinerari ciclabili devono essere numerosi, sicuri, piacevoli; costituire una rete capillare di itinerari e congiungere i quartieri, segnatamente con:

- le scuole d'ogni genere;
- le stazioni ferroviarie e quelle principali dei trasporti pubblici;
- gli impianti sportivi e le zone di svago;
- i centri commerciali ed amministrativi.

In allegato riproponiamo la nostra proposta per una rete di ciclopiste, che è stata sostenuta dalla consegna, nel giugno del 1989, di una petizione con 4'000 firme (Allegato B).

I percorsi pedonali devono anch'essi costituire una fitta rete di itinerari protetti, specialmente per i bambini e gli anziani, e congiungere i quartieri con:

- le scuole d'ogni genere;
- le fermate dei trasporti pubblici;
- gli impianti sportivi e le zone di svago;
- i centri commerciali e amministrativi.

3. Favorire gli spostamenti con i trasporti pubblici

La riduzione del traffico autoveicolare privato richiede che gli spostamenti motorizzati siano sostituiti in buona parte con i trasporti pubblici.

Questa sostituzione può avvenire unicamente migliorando la qualità dei servizi offerti perché dal punto di vista dei prezzi i trasporti pubblici sono già concorrenziali (si veda a questo proposito R. De Gottardi "Rapporto sulle tariffe dei servizi di trasporto collettivo nel Canton Ticino"⁴). Lo studio citato prende in considerazione soltanto i costi variabili di un'autovettura (si ricorda che i costi fissi incidono nella misura del 65% circa sui costi totali) ammontanti per una vettura di piccola cilindrata a 14 cts/km. Malgrado ciò le tariffe dei trasporti collettivi risultano concorrenziali, anche se ancora suscettibili di qualche miglioramento (si veda punto c più sotto).

Il solo sistema di trasporto urbano e regionale che per Bellinzona può realisticamente entrare in linea di conto è un sistema di autobus su strada (eventualmente con alcune linee di trolleybus). La ferrovia invece non è in grado, né è adatta, a svolgere questi compiti: essa assicura prioritariamente le relazioni a lunga distanza e quelle interregionali ticinesi.

Il concetto di bus urbano-regionale che proponiamo si basa sui seguenti punti:

- a) integrazione dei servizi regionali con quelli urbani;
- b) aumento dell'offerta, dell'affidabilità e della comodità del servizio;
- c) attuazione di un sistema tariffale pratico, attrattivo e comune alle varie imprese di trasporto della regione;
- d) creazione di posteggi alle stazioni ferroviarie di Bellinzona e Giubiasco, nonché la realizzazione di alcuni posteggi periferici per raccogliere parte del traffico turistico in visita alla città e qualche pendolare (Park & Ride);
- e) interventi di facile realizzazione e con investimenti limitati.

Il nostro concetto, concretamente, è basato su una rete di linee aventi le seguenti caratteristiche:

1. Le linee raggiungono:

- le infrastrutture e istituzioni diverse più importanti quali: scuole, ospedale, stadio e attrezzature sportive, expocentro, centri commerciali e culturali, la sede del governo, ecc.;
- tutti i comuni e le frazioni nella fascia immediatamente attorno a Bellinzona quali: Arbedo-Castione, Giubiasco, Camorino, Sementina, Monte Carasso, Carasso, Galbisio, Daro, Artore, Ravecchia, Pedevilla, ecc., come pure i quartieri principali della città;

⁴ In Documenti statistici N. 16, UCS 1989

- le stazioni FFS nel Bellinzonese, come pure i principali uffici e/o centri postali.

2. Il servizio minimo urbano prevede su tutte le linee un orario cadenzato almeno semi-orario, cioè una corsa ogni mezz'ora dalle 6.00 con un'ultima corsa verso la mezzanotte. Sugli assi con un bacino di utenza più elevato è necessaria una cadenza ogni 15 minuti.

3. Le linee urbane formano una rete di coincidenze fra loro e al tempo stesso si integrano (con nodi di traffico) con le linee PTT e FFS esistenti.

4. Si ritiene interessante per molti aspetti la realizzazione di linee radiali attraverso il centro cittadino che continuano oltre la periferia con funzione combinata regionale e urbana (sul modello delle "S-Bahn" nei grandi agglomerati).

Ciò è per esempio proposto con la linea numero 2 (Biasca-Lodrino) Carasso - stazione FFS - piazza Indipendenza - Semine - Sementina (Cugnasco-Tenero) con i seguenti vantaggi:

- economico-organizzativi: le linee Bellinzona-Sementina-Cugnasco e Bellinzona-Biasca sono già esistenti, la prima con un numero di corse non molto inferiori a quelle di un orario cadenzato semi-orario (purtroppo però non ancora regolarizzata). Fondendole in una linea di attraversamento si otterebbe quasi "gratis" una linea urbana nuova;
- vantaggi nell'offerta sui percorsi di transito da una zona limitrofa all'altra della città e oltre, più attraente ancora se con ottime coincidenze con altre linee (per es. a Bellinzona FFS/PTT o a Tenero, ecc.). Evidentemente esse non sono concepite per il traffico da capolinea a capolinea (Biasca -Tenero per es.).

5. Dal punto di vista viario sono necessari:

- la realizzazione del raccordo dal viale Officina alla piazza Mesolcina per il passaggio delle linee 2 e 4;
- la speciale regolazione a favore dei trasporti pubblici dei semafori lungo via Zorzi a Bellinzona e a Giubiasco;
- la realizzazione di corsie privilegiate per il bus oppure lo studio di regolazioni semaforiche speciali da parte di pianificatori specialisti per le zone "calde" come per es. la piazza di Giubiasco;
- la possibilità di avere contemporaneamente davanti alla stazione FFS di Bellinzona due bus delle linee urbane: Uno scambio ottimale dal punto di vista logistico fra bus urbani, bus di linea e treni deve essere valutato attentamente nella realizzazione del nuovo terminale PTT in via Ludovico il Moro (stazione).

- il tratto del viale Stazione a sud della posta, piazza Collegiata e piazza Indipendenza dovrebbero essere aperte solo al servizio bus.

Brevemente la descrizione delle 5 linee proposte (vedi allegato C):

1: CASTIONE - ARBEDO - BELLINZONA FFS/PTT - GIUBIASCO - CAMORINO.

Questa tratta corrisponde alla linea già esistente oggi.

Miglioramento: orario cadenzato regolare di mezz'ora e fino a Castione (FFS).

2: (BIASCA/LODRINO) - GORDUNO - CARASSO - BELLINZONA FFS/PTT - SEMINE - MONTE CARASSO - SEMENTINA CUGNASCO - TENERO.

Linea urbano-regionale di attraversamento con orario cadenzato fra Biasca e Gorduno (come ad esempio nella linea cadenzata proposta nel concetto RTV 91) e a cadenza semi-oraria fra Carasso - Bellinzona - Tenero. A Biasca, Bellinzona e Tenero buone coincidenze con i treni e con le altre linee bus.

3: S.PAOLÒ - STADIO - BELLINZONA FFS/PTT - LICEO - SEMINE - GIUBIASCO FFS - (SEMENTINA).

Tipica linea urbana che serve i maggiori quartieri e le principali strutture con buoni agganci ad altre linee e alle FFS.

4: ARTORE - BELLINZONA FFS/PTT - OSPEDALE - GIUBIASCO - GIUBIASCO FFS.

Corrisponde in parte a linee già esistenti, prolungata però fino a Giubiasco FFS (con buone corrispondenze con i treni per Locarno (orario FFS 91-93) e con la linea 6) e con cadenze regolari (1/2 ora).

5: MESOCCO - CASTIONE - BELLINZONA FFS/PTT - GIUBIASCO - S. ANTONINO.

Si tratta del prolungamento fino ai centri commerciali di Cadenazzo della linea proveniente dalla Meso1cina.

Le linee 2 e 3 e le linee 1, 4 e 5 hanno coincidenze tra loro alla stazione di Bellinzona, la 3 e la 4 alla stazione di Giubiasco. Altre coincidenze sono pure possibili (per es. in piazza Indipendenza verso l'ospedale, ecc.).

4. Pedonalizzare il centro storico di Bellinzona

Il centro storico di Bellinzona è degno di essere messo in valore. Ma oggi un massiccio traffico di transito e un diffuso indisciplinato traffico in sosta degradano gli spazi urbani, in un modo che si può dire incivile. Premessa indispensabile per un uso diverso e di migliore qualità del centro cittadino è dunque la riduzione e, in certe zone, l'eliminazione del traffico automobilistico privato.

Noi siamo convinti che questo obiettivo si possa, se si vuole, già realizzare subito. Esperimenti tentati parzialmente nel passato ne hanno di fatto lasciato presumere la fattibilità. La misura andrebbe nel senso, auspicabile, della riduzione del traffico privato (prescritto dalle leggi) e costituirebbe un primo passo tra le misure di riorganizzazione dei traffici nel Bellinzonese.

4.1 Riassetto urbano

Accanto alla riduzione ed eliminazione del traffico si deve attuare la rivalorizzazione degli spazi urbani con il rifacimento delle pavimentazioni e la scelta di un appropriato arredo urbano. Finalmente, in piazza Nosetto si dovrà ripiantare il famoso albero di noci, quale segno del cambiamento dei tempi e dei valori.

Siamo convinti che per i commercianti la pedonalizzazione del centro rappresenta l'unico modo per contrastare i grossi centri commerciali del Piano di Magadino. La concorrenza con questi centri (che dispongono di ampi parcheggi gratuiti) sul piano dei posteggi e dell'accessibilità con i veicoli a motore è infatti votata alla sconfitta. L'unica via praticabile per battere i grossi centri commerciali è infatti quella di offrire servizi qualitativamente migliori in uno spazio urbano che diventerà, una volta liberato dal rumore e dal puzzo dei veicoli a motore, il luogo ideale dello shopping. In questo senso è prioritario per i commercianti del centro assicurare una buona accessibilità dei loro negozi ai ciclisti ed ai pedoni, garantendo loro dei percorsi veloci e sicuri.

Nel concetto della pedonalizzazione del centro rientrano due altri aspetti cardinali: la regolazione dei posteggi e la circonvallazione del centro.

4.2 I posteggi per il centro

Pedonalizzare il centro vuol dire, tra l'altro, togliere i posteggi e le soste dei veicoli sul suolo pubblico; vuol dire anche ridurre e limitare la costruzione di nuovi posteggi privati nella zona. L'accessibilità del centro con automezzi privati deve però essere assicurata, in giusta misura, se del caso anche mediante la costruzione di posteggi collettivi siti in prossimità. La controversia che oggi oppone fautori e oppositori degli autosili nei centri non è di natura ideologica. Essa investe piuttosto la giustificazione dei progetti dal punto di vista della loro localizzazione (da un lato) e della loro capienza o necessità (dall'altro).

Un piano accurato dei posteggi per il centro dovrebbe considerare:

- i bisogni degli abitanti del centro;
- il desiderio di stabilizzare il numero dei posteggi per i commerci e i servizi, sostituendo i posteggi che verrebbero eliminati, ma non aumentandone il numero;
- la convenienza generale di ridurre il numero dei posteggi per i pendolari (sostituendoli con viaggi non motorizzati o con i trasporti pubblici).

Preoccupa a questo proposito il fatto che il nuovo concetto di piano viario sia stato fatto senza tenere conto della necessità di cambiare la politica dei parcheggi per i dipendenti comunali e cantonali. Posteggi di lunga durata per i pendolari nel centro sono in contrasto con il Piano di risanamento dell'aria proposto dalle stesse autorità cantonali.

La nuova regolamentazione comunale sul fabbisogno di posteggi privati e ogni nuovo posteggio collettivo dovranno essere giustificati sulla base dei sopraccitati criteri. La localizzazione di nuovi, giustificati autosili, dovrà inoltre considerare attentamente l'impatto spaziale e ambientale ed evitare conseguenze negative per i pedoni, le biciclette e i trasporti pubblici.

4.3 La circonvallazione del centro

Il piano del GLAB contiene la proposta di costruire una nuova circonvallazione ad occidente del centro storico, situata in posizione mediana tra il viale Portone e il Fiume Ticino.

L'idea di una circonvallazione del centro storico è vecchia; risponde al desiderio di conservare su viale Portone e via E. Motta (i tratti maggiormente carichi della rete stradale bellinzonese) condizioni di viabilità sicure e fluide anche dopo la chiusura al traffico del centro. In questo senso la preoccupazione è comprensibile.

Al proposito oggi si pongono diversi interrogativi:

- La circonvallazione del centro è indispensabile?
- È necessaria subito?
- Il tracciato proposto è adatto e conveniente?

Se la chiusura del centro storico avviene con un piano globale di riorganizzazione della circolazione e dei posteggi e contemporaneamente con un miglioramento del servizio di trasporto pubblico, si può evitare di costruire subito una circonvallazione del centro. Qualche modifica o completamento dello stato attuale potrebbero bastare. I trasporti pubblici non utilizzerebbero l'aggiramento del Portone e non sarebbero quindi toccati da un eventuale aumento della viscosità di circolazione su quelle strade.

Ma che questa possa essere una soluzione valida per sempre, anche con il piano regolatore pienamente realizzato, oggi non possiamo giurarlo. In questo caso pensiamo che sia opportuno prevedere nei piani (il PR in primo luogo) dei vincoli per permettere di realizzare, quando sarà necessario, una circonvallazione del centro storico di Bellinzona. Agendo così ci si cautela, si tiene aperta la possibilità attuativa, si può rinviare la decisione di realizzare l'opera a quando il bisogno sarà indubbio.

Invece non siamo convinti che il tracciato proposto dal Comune di Bellinzona sia conveniente. Esso porta, come già abbiamo detto a proposito degli svincoli centrali, traffico e molestie in quartieri di abitazioni e di attrezzature pubbliche che invece dovrebbero venirne preservate. Inoltre è forse eccessivamente eccentrica, per essere efficace. In queste condizioni varrebbe la pena di studiare altre varianti, in particolare quella che suggeriamo, di circonvallazione est del centro. Essa prenderebbe avvio da via Lugano nell'incrocio con viale Franscini, aggirerebbe Piazza Indipendenza, entrerebbe dietro la Cervia in una breve galleria fino alla strada per Daro (al di là della ferrovia), seguirebbe via Pedemonte a lato dei binari fino al ristorante Speranza, dove con un sottopasso ferroviario si inserirebbe di nuovo su via Ludovico il Moro alla curva del "Leon d'or" (Allegato D). Questa "circonvallazione stretta" farebbe il paio con il Portone e si aggancerebbe bene, a sud, con l'asse di via Lugano e permetterebbe la pedonalizzazione integrale del viale Stazione. Andrebbe assicurata nel PR e realizzata solo se sarà proprio necessaria.

s. Circonvallazioni anche a Giubiasco e a Molinazzo?

A Giubiasco e a Molinazzo non crediamo che sia necessario, almeno dal punto di vista dei carichi di traffico, prevedere e tantomeno costruire circonvallazioni stradali. Se da questo punto di vista a Bellinzona si potevano aver dubbi, a Giubiasco e Molinazzo, con volumi di traffico ben inferiori, si può aver più certezza di giudizio.

La tabella seguente mostra infatti che se nel centro dell'agglomerato di Bellinzona si contano fino a 33'000 spostamenti giornalieri, a Molinazzo e Giubiasco se ne contano all'incirca il 40% di meno.

Carichi giornalieri di veicoli a motore nell'agglomerato di Bellinzona (spostamenti in 24 h nelle due direzioni)					
Carasso	Autostrada	Giubiasco	Portone	Nosetto	Molinazzo
6'000	26'000	7'000	20'000	26'000	20'000

A Giubiasco resta aperta la scelta se una circonvallazione voglia essere realizzata per fini urbanistici, cioè l'uso diverso di piazza Grande. E' questa un'opportunità comunale. Noi siamo scettici sulla convenienza dell'operazione, che d'altronde ha profitti e costi ancora poco definiti.

VII. CONCLUSIONI

Invece di centrare il nuovo piano dei trasporti sulla costruzione di nuove grandi opere stradali, quali svincoli e circonvallazioni, proponiamo un piano e un programma d'azione che puntino particolarmente su una diversa gestione della mobilità urbana. Di strade di buona qualità ce ne sono a sufficienza. Le carenze sono principalmente in altri settori.

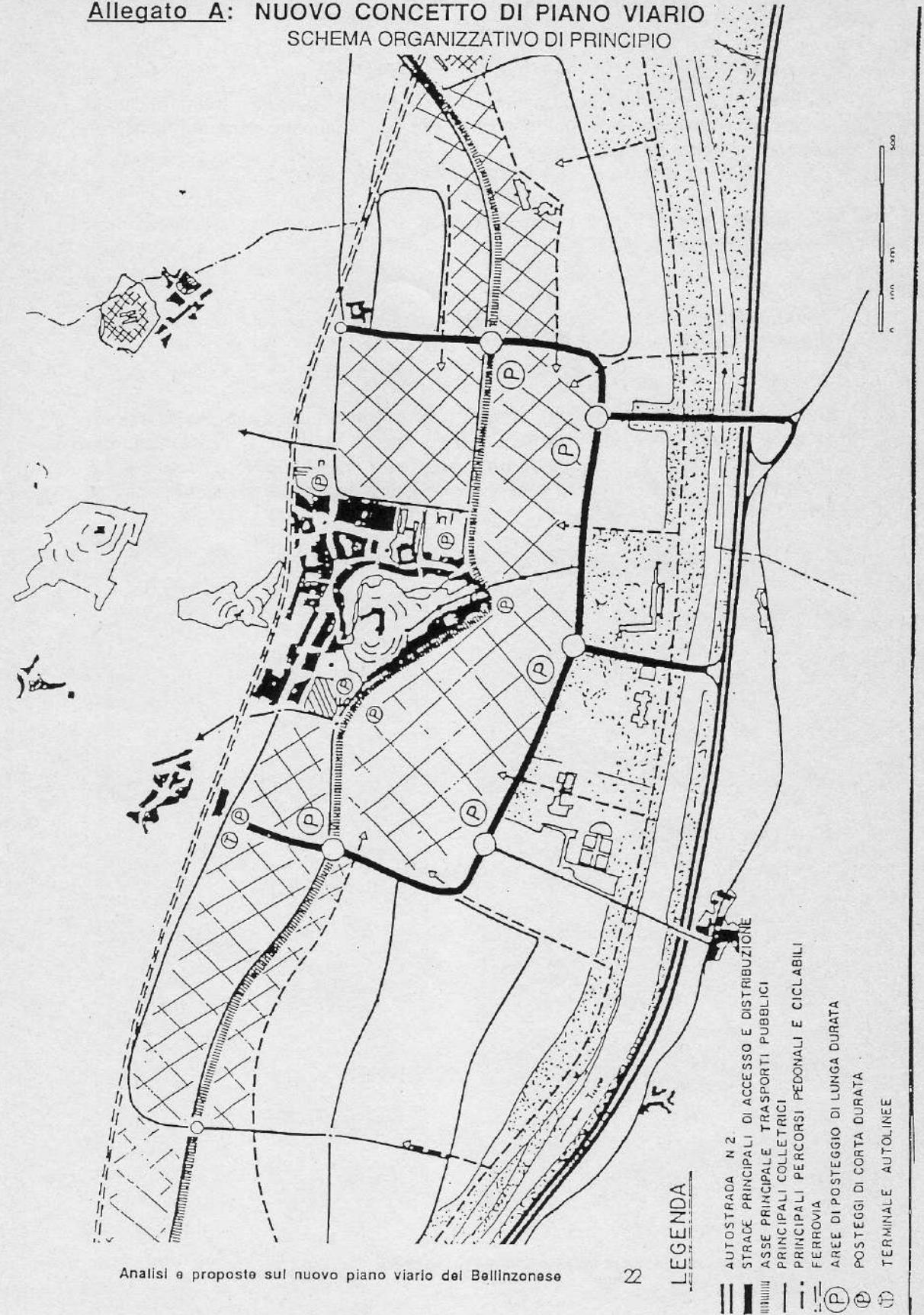
La priorità deve essere data alla promozione degli spostamenti non motorizzati, ai pedoni e alle biciclette. Bellinzona deve diventare la città in cui si circola in bicicletta! Tutte le condizioni favorevoli sono presenti (pianura, clima), mancano solamente le azioni municipali per realizzare concretamente percorsi ciclabili e condizioni sicure nel traffico.

Poi si deve por mano al potenziamento e al rinnovamento del sistema dei trasporti pubblici, come si è detto.

Contemporaneamente si può pedonalizzare il centro storico di Bellinzona, rinnovare l'assetto urbano e fissare una ragionevole politica dei posteggi.

La realizzazione di grandi opere stradali può invece attendere. Circonvallazioni, svincoli, strade espresse si possono certo ancora studiare e progettare; ma saranno poi subito da accantonare fin quando sarà indubbia la loro necessità. Le prossime generazioni avranno ancora scelte aperte e vivaci discussioni garantite sotto l'albero di noci.

Allegato A: NUOVO CONCETTO DI PIANO VIARIO
SCHEMA ORGANIZZATIVO DI PRINCIPIO



Allegato B: PROGETTO DI UNA RETE DI CICLOPISTE A BELLINZONA

L'importanza della bicicletta quale mezzo di trasporto varia da città a città. La causa più importante ne è senz'altro la topografia. D'altro canto anche le possibilità offerte dal traffico pubblico, la grandezza della città stessa, le difficoltà di parcheggio, il livello sociale della popolazione, le distanze tra il proprio domicilio ed il posto di lavoro o in cui si effettuano gli acquisti, ecc. determinano lo sviluppo di questo mezzo di trasporto.

La regione di Bellinzona si presta, soprattutto dal punto di vista topo grafico ed a causa della mancanza di mezzi pubblici concorrenziali, quale terreno ideale per lo sviluppo di questo tipo di veicolo.

Lo spostamento in bicicletta ha inoltre diversi vantaggi rispetto agli altri sistemi di trasporto; esso è infatti economico, rispettoso dell'ambiente e sano in quanto:

- non è inquinante;
- non fa rumore;
- ha costi di manutenzione estremamente ridotti;
- è ideale quale mezzo di trasporto individuale;
- non è praticamente soggetto ai ritardi causati dal traffico intenso;
- dà la possibilità di fare dello sport senza quasi accorgersene;
- è un'alternativa all'acquisto (purtroppo sempre più frequente) di una seconda automobile per ogni nucleo familiare.

In questa ottica è pensabile che la bicicletta venga riscoperta quale nuovo e pratico mezzo di trasporto individuale su corte e medie distanze.

Per queste ragioni e per il fatto che la bicicletta non può essere - e non vuole d'altronde esserlo - parificata al resto dei mezzi di trasporto, essa non deve assolutamente essere dimenticata quando viene concepito un piano viario moderno che tenga conto dei problemi di traffico e ambientali odierni e futuri.

Dato il suo modo instabile di spostarsi, la bicicletta necessita di una parte di sedime stradale variabile; infatti la sua velocità è molto ridotta, il rischio in caso di collisione con un altro veicolo è molto alto. Il comportamento del ciclista è di conseguenza totalmente diverso dal resto del traffico, per cui esso pone seri problemi agli altri utenti se si trova su di un sedime stradale misto con forte o medio traffico.

Dato che il promovimento di questo mezzo di trasporto è visto positivamente da tutti, bisognerebbe quale logica conseguenza, creare una rete di ciclopiste capillare che eviti il conflitto tra il ciclista e gli altri utenti della strada. Questo però non è facilmente realizzabile, in quanto la maggior parte delle strade sono state esclusivamente concepite per i bisogni del traffico motorizzato.

Questa situazione dovrebbe spingere le autorità ad optare per soluzioni coraggiose e non convenzionali in quanto, se da sempre il pedone ha goduto di una piccola parte di sedime stradale a lui riservato - il marciapiede - per il ciclista questo privilegio esiste da poco e soltanto in casi isolati.

C'è pure da chiedersi se lo spazio di strada da riservare al ciclista debba essere tolto al pedone, che ne ha già poco, oppure al traffico motorizzato.

Nel caso di Bellinzona infine, il potenziamento delle ciclopiste, come pure delle zone pedonali nel centro cittadino, porterebbe sicuramente dei benefici anche al settore secondario e terziario (negozi, banche, ecc.), in quanto aumenterebbe l'attrattività di certe strade cittadine (viale Stazione, centro storico) percorse da un traffico intenso durante tutto l'arco della giornata. Un risultato positivo provocato da una maggiore pedonalizzazione di aree cittadine è stato riscontrato in tutte le maggiori città svizzere, in quanto l'utente che vuole effettuare gli acquisti con l'automobile in modo "veloce e razionale" preferisce usufruire dei grossi centri commerciali della regione che, oltretutto, offrono la possibilità di posteggiare gratuitamente ed a tempo indeterminato.

Il nostro progetto:

Il nostro progetto di ciclopiste per l'agglomerato di Bellinzona è stato elaborato in modo da permettere agli abitanti della regione di realizzare degli spostamenti sicuri, veloci, ecologici ed economici utilizzando una rete di ciclopiste che dalla periferia muove verso il centro e verso le scuole e gli impianti sportivi e ricreativi. Per far questo abbiamo individuato una rete di strade e percorsi già esistenti che dovrebbero essere adattati alla loro nuova funzione. Si dovrebbe in altre parole eliminare gli ostacoli che si frappongono sul percorso del ciclista (ad esempio gli scalini di alcuni sottopassaggi) e prevedere in altri tratti di strada delle misure per proteggere il ciclista, per esempio tramite limitazioni della velocità per gli autoveicoli, la posa di un'opportuna segnaletica, un'adeguata illuminazione notturna dei percorsi.

Gli interventi previsti sono minimi e sono realizzabili per tappe successive senza eccessivi sforzi finanziari.

Facciamo notare che dal 1976 al 1985 (ultimi dati pubblicati dall'ufficio federale di statistica) il comune di Bellinzona ha speso per le strade una media di 5 milioni all'anno. Vista la quasi inesistenza di servizi di trasporto pubblico e la totale mancanza di percorsi ciclabili e pedonali, si può ben dire che questi soldi sono stati spesi unicamente in favore del traffico automobilistico.

Secondo i dati dell'ing. G. Rathey, già oggi il 25% degli spostamenti dei Bellinzonesi avvengono in bicicletta; sarebbe quindi ora che una parte dei soldi spesi in favore dell'automobile venga dirottata verso la bicicletta.

Ricordiamo tra l'altro che il Gran Consiglio ha accettato all'unanimità l'iniziativa sulle ciclopiste dell'AST⁵. Dal gennaio di quest'anno le piste ciclabili comunali sono dunque sussidiate dal Cantone fino ad un massimo del 50%.

Una ciclopista è, secondo l'Ordinanza sulle regole stradali del 13.11.62, art. 1.6 e 1.7, una parte di sedime stradale riservato ai ciclisti e ciclomotoristi, separato dal resto della strada tramite una linea tratteggiata gialla oppure da un ostacolo (rialzamento della parte stradale riservata ai ciclisti, aiuola di separazione).

Una ciclopista concepita pure quale parte stradale riservata anche ai pedoni deve avere una larghezza minima di 2 metri nel caso di traffico in un solo senso e di 3 metri nel caso di traffico nei due sensi.

Le piste ciclabili sono per principio destinate sia ai ciclisti che ai ciclomotoristi. Dove però i ciclomotori disturbano e sono fonte di pericoli sia per i pedoni che per i ciclisti, è possibile vietare le piste ciclabili ai ciclomotori (pensiamo in particolare alle ciclopiste del centro cittadino).

Il nostro progetto di una rete di piste ciclabili è il frutto del lavoro di un gruppo di ciclisti che quotidianamente sono confrontati con i problemi del traffico di Bellinzona. Lo scopo di questo lavoro è anche quello di dimostrare come le ciclopiste siano facilmente realizzabili senza dover rimandare tutto alla pianificazione del 2000. Naturalmente non pretendiamo che le soluzioni proposte siano le uniche possibili e le migliori. Speriamo però che questo progetto contribuisca ad aprire il dibattito per la realizzazione di piste ciclabili a Bellinzona.

⁵ La denominazione originaria dell'ATA era Associazione Svizzera del Traffico (AST). Ha dovuto essere cambiata in seguito a un ricorso.

1. Tratta Galbizio - Stazione FFS/Centro storico

Galbizio - Carasso: sfruttando la strada sterrata che costeggia l'autostrada sulla sponda destra del fiume Ticino.

Da Galbizio l'accesso a questa strada è già possibile a partire dal ristorante Mövenpick (bisognerebbe tuttavia migliorare il tratto da via Campagna al sottopassaggio autostradale evitando il contatto tra ciclisti ed automobilisti). A Carasso si dovrebbe rendere più facile il passaggio ai ciclisti nel sottopassaggio che porta al vico Prati. Da questo vicolo, passando sotto via G. Lepori, si raggiunge il marciapiede destro (a Sud) di via G. Lepori.

Carasso - via Mirasole: il marciapiede destro di via G. Lepori deve essere trasformato in pista ciclabile a doppio senso. Vista la larghezza della strada è possibile restringere il campo stradale in modo da separare convenientemente ciclisti ed automobilisti.

Via Mirasole - Stazione FFS: all'incrocio tra via G. Lepori e via Mirasole bisogna prevedere la posa di una passerella che permetta di raggiungere via Lucomagno passando attraverso i posteggi dello stadio comunale. Dal piazzale Stadio lungo il marciapiede di via G. Motta, che in parte può essere trasformato in ciclopista, si raggiunge piazzale Mesolcina. Da piazzale Mesolcina si raggiunge vico S. Marta (tramite un apposito semaforo per biciclette oppure passerella), si attraversa viale Officina (tramite semaforo) e si prosegue su via Ludovico il Moro fino alla Stazione FFS.

Via Mirasole - Centro storico: all'incrocio tra via G. Lepori e via Mirasole bisogna prevedere la posa di una passerella che permetta di raggiungere l'altro marciapiede di questa via (a Est) per quindi imboccare via V. Vela e raggiungere piazza del Sole ed il Centro storico (in via V. Vela bisogna adottare misure di moderazione del traffico, all'incrocio viale Portone, via H. Guisan, via V. Vela, Largo Elvezia prevedere un semaforo adeguato al passaggio delle biciclette).

Collegamento: *tratta Arbedo - Molinazzo - Liceo cantonale. Dopo il ponte che collega Carasso con Bellinzona ci si immette in via V. Brunari e si raggiunge la ciclopista che da Arbedo porta alla piscina e quindi al Liceo cantonale.*

2. Tratta Arbedo - Molinazzo - Liceo cantonale

Arbedo - Molinazzo - via G. Motta: da via Molinazzo di Arbedo, rendendo agibile alle biciclette (eliminare gli scalini) il sottopassaggio che attraversa la strada cantonale ed il sedime della ferrovia, si raggiunge via Ripari Tondi. Passando poi da via Greina e via Pizzo di Claro si arriva a via G. Motta. Lungo la via Pizzo di Claro sarebbe possibile realizzare una ciclopista totalmente separata dal campo stradale (lungo queste strade bisogna inoltre prevedere degli interventi per ridurre la velocità dei veicoli a motore).

Collegamento: per gli abitanti del quartiere di Pratocarasso vi è la possibilità di raggiungere la ciclopista Molinazzo - Centro storico tramite via Monte Gaggio e via Pratocarasso.

Viale G. Motta - Liceo cantonale: si prende via G. Motta in direzione del fiume Ticino, alla fine della via si svolta a sinistra passando dietro l'arsenale militare e sotto il ponte che da Carasso porta a Bellinzona. Continuando in questa direzione e sfruttando il sentiero che passa dietro la piscina e la pista di pattinaggio si arriva al Liceo cantonale (il tratto sterrato che da via G. Motta porta al Liceo andrebbe rifatto in duro).

3. Tratta Molinazzo - Centro storico

Seguendo via Ripari Tondi e via Gerretta fino a via Varrone, svoltando a destra e poi a sinistra in via Mesolcina sul sedime dell'ex ferrovia retica (tratto da rifare in duro), si raggiunge piazzale Mesolcina. Si attraversa piazzale Mesolcina (semaforo da ristrutturare) e si raggiunge via H. Guisan. Lungo questa via si può ricavare una ciclopista sul marciapiede che è sufficientemente largo ed arrivare fino al parcheggio situato vicino all'albergo Unione. Da questo punto, tramite un semaforo o preferibilmente una passerella, si raggiunge piazza R. Simen, piazza del Sole e quindi il Centro storico.

Collegamento: tratta Galbizio - Stazione FFS.

Questa ciclopista è prolungabile fino a Castione utilizzando il ponte dell'ex ferrovia retica.

4. Tratta Monte Carasso - Liceo cantonale

In questo tratto è prioritario il doppio allacciamento tra via Chicherio e via P. Tatti per rendere più sicuro il percorso tra Monte Carasso e le Scuole cantonali. Sarebbe pensabile la trasformazione di un marciapiede sul ponte in pista ciclabile.

5. Tratta zona Semine - Centro storico

Stand di tiro (via Saleggi) - Scuole Semine: dallo stand di tiro (via Saleggi), dove è prevista che arrivi da Giubiasco, la ciclopista si snoda lungo via Maestri Comacini. All'altezza dell'incrocio via Maestri Comacini, via A. Raggi, via F. Borromini, via F. Zorzi e via C. Maderno sarebbe importante la ristrutturazione del sottopassaggio in modo da collegare la zona. Ovest ed Est del quartiere delle Semine e da ottimalizzare la sicurezza dei pedoni (in particolare allievi e genitori con carozzelle) provenienti dalla zona ad Est di via F. Zorzi e diretti a scuola ed alle altre importanti infrastrutture esistenti nelle immediate vicinanze.

Scuole Semine - via Ghiringhelli - Centro storico: da via C. Maderno, tramite via C. Ghiringhelli, che deve essere trasformata in strada di quartiere, è pure possibile raggiungere il Centro storico.

Scuole Semine - via C. Salvioni - Centro storico: lungo via F. Borromini. Per l'attraversamento di via P. Tatti, è auspicabile la costruzione di una passerella che porti in via B. Luini. Il vicolo che collega viale S. Franscini con via C. Salvioni dovrebbe essere pedonalizzato (in seguito in via C. Salvioni dovrebbe essere permessa, per le biciclette, la circolazione in senso inverso a quella del traffico motorizzato, esistono diversi esempi di questo tipo di circolazione in Svizzera, di cui circa 60 solo nella città di Basilea). Per l'attraversamento di via E. Motta è necessaria la costruzione di un sottopassaggio oppure l'installazione di un impianto semaforico. La ciclopista segue quindi via Orico per raggiungere via Teatro e quindi piazza Nosetto.

Collegamento: tratta *Scuola cantonale di commercio - Liceo cantonale*. All'incrocio con viale S. Franscini si svolta a sinistra e si raggiunge la *Scuola cantonale di commercio* e il fiume Ticino. Passando dietro le scuole, poi accanto al posteggio tra via del Bramantino e via F. Chiesa si raggiunge il *Liceo cantonale* e ci si allaccia alla ciclopista proveniente da Nord.

Collegamento: tratta *Monte Carasso - Liceo cantonale*.

6. Tratta Pedevilla/Ravecchia- Centro storico

Pedevilla - Centro storico: allacciandosi alla prevista ciclopista di Giubiasco proveniente da via Fabrizia, essa segue via C. Maggini, quindi scende lungo via Rompeda, svolta in via F. Pedotti e ne segue il tracciato fino all'immissione in via Lugano, all'altezza del Dragonato (via F. Pedotti deve essere chiusa al traffico all'altezza dell'incrocio con via Lugano e via Rompeda). La ciclopista segue quindi via Lugano fino a piazza Indipendenza.

Ravecchia - Centro storico: da via Fabrizia si svolta pure, ancora in territorio di Giubiasco, a destra in via Pedevilla per poi prendere il carrale Confaglia fino in piazzetta Fontana, svolgere a sinistra in carrale Bacilieri, scendere per via Ravecchia e quindi via F. Bonzanigo fino ad arrivare di nuovo in piazza Indipendenza.

La tratta piazza Indipendenza - piazza: Collegata deve essere percorribile per i ciclisti in tutte e due le direzioni (permesso di circolazione per bicicli in senso inverso al traffico motorizzato). Il traffico veicolare nel Centro storico deve essere eliminato o ridotto alle sole funzioni locali.

7. Tratta Giubiasco - Centro storico

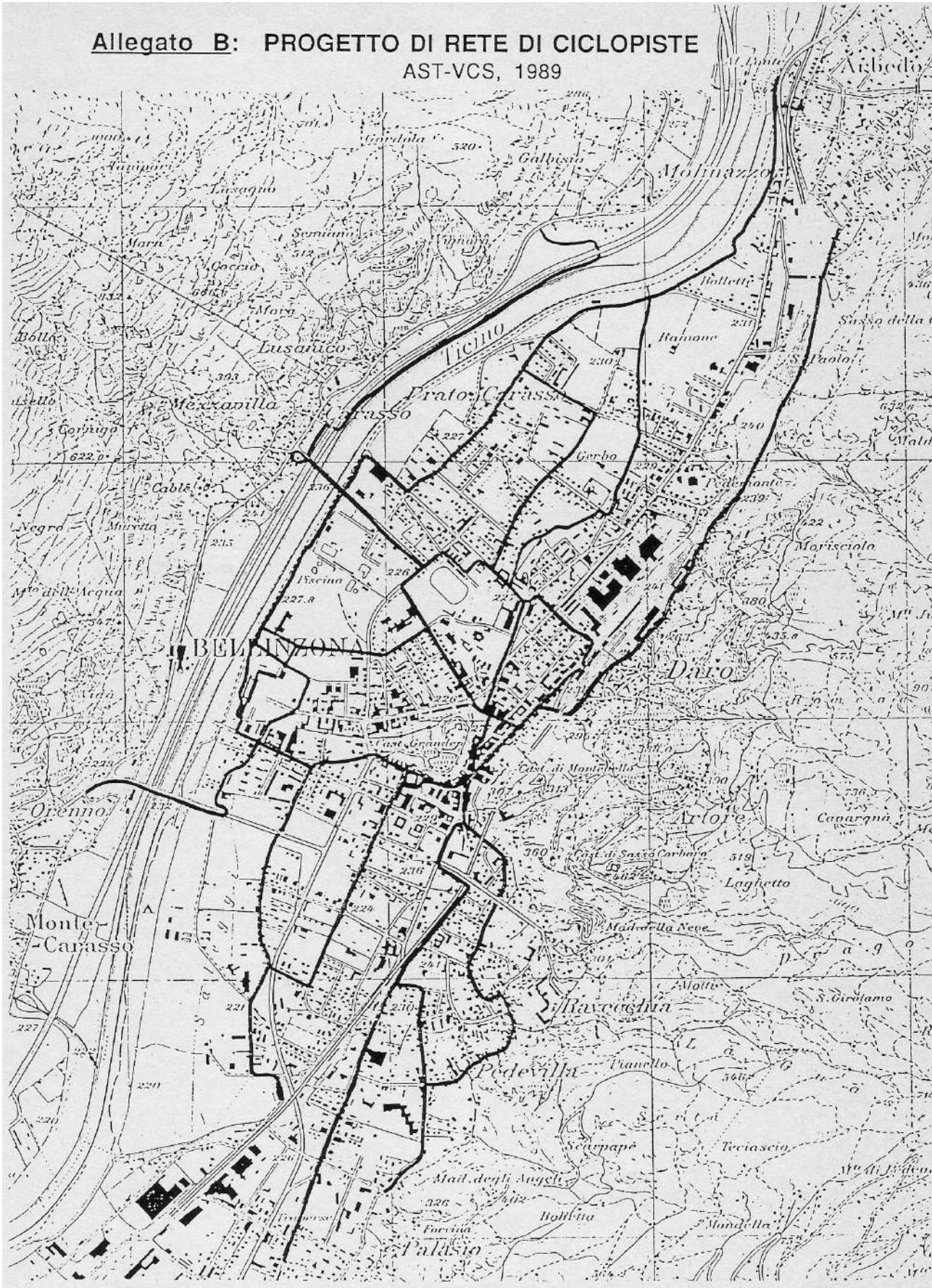
Il collegamento naturale tra Giubiasco e Bellinzona è costituito da via Borghetto, via C. Olgiati e via Lugano. Vista l'intenzione di potenziare i trasporti pubblici lungo questa tratta (linea Camorino - Arbedo), sarebbero auspicabili la creazione di una ciclopista, degli interventi per favorire i trasporti pubblici e delle misure per ridurre il traffico privato.

Collegamento: tratta Pedevilla/Ravecchia - Centro storico.

8. Tratta Arbedo - Pedemonte - Daro - Stazione FFS

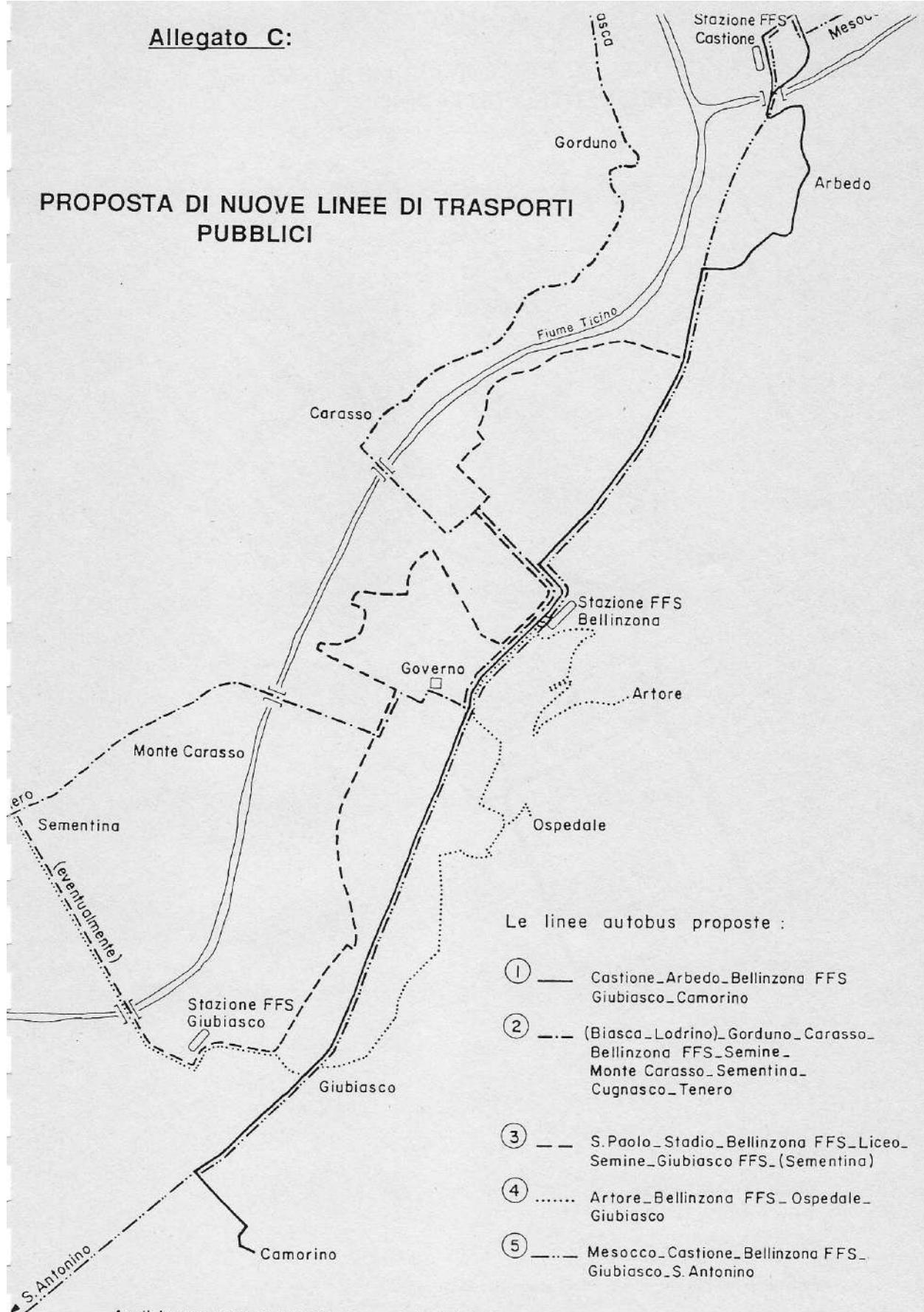
E' auspicabile la creazione di un collegamento tra via Ronchetto ad Arbedo e via Pedemonte lungo la ferrovia delle FFS, passando sotto la palestra di roccia. Al termine di via Pedemonte si svolta a destra in via Daro e quindi ci si immette nel viale Stazione.

Allegato B: PROGETTO DI RETE DI CICLOPISTE
AST-VCS, 1989

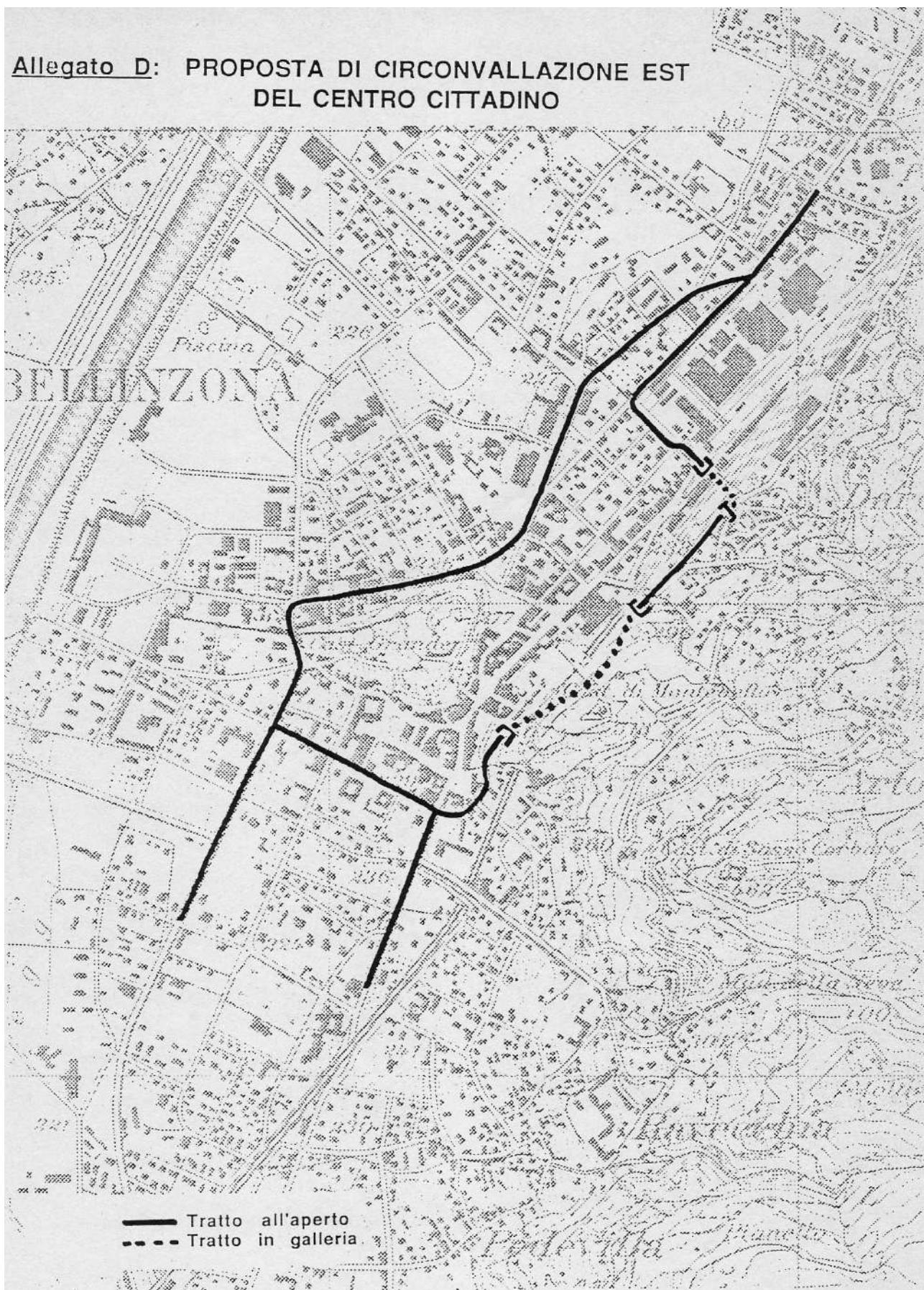


Allegato C:

PROPOSTA DI NUOVE LINEE DI TRASPORTI PUBBLICI



**Allegato D: PROPOSTA DI CIRCONVALLAZIONE EST
DEL CENTRO CITTADINO**



Nº 2006

ATA - VCS

Il club del traffico ecologico

ATA-VCS, Sezione della Svizzera italiana

Collana 2000

- | | |
|------|---|
| 2001 | Ticino 2001, una concezione di mobilità ecologica |
| 2002 | Linea verde veloce, ipotesi per una nuova trasversale alpina |
| 2003 | Proposta di modifica dell'orario ferroviario sulla linea del San Gottardo |
| 2004 | Regione Valli di Lugano, polmone verde e sviluppo urbano |
| 2005 | La Nuova Ferrovia Transalpina nel Canton Ticino, un contributo al dibattito |
| 2006 | Un albero di noci, analisi e proposte sul nuovo piano viario del Bellinzonese |

**Edito dall' Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana**

Redazione:

Paolo Buletti, Gianfranco Donati, Piero Jelmini, Urs Kocher, Antonio Mottini, Gabriele Pellandini, Doris Pfander, Rocco Sansossio, Marco Seiler

Riproduzione autorizzata con citazione della fonte

Bellinzona, giugno 1994 (ristampa / 1^a edizione 1989)