

Inoltrato anche per posta elettronica a info@crtb.ch

Spettabile
Commissione regionale
dei trasporti del Bellinzonese
c/o Città di Bellinzona
Settore pianificazione catasto
e mobilità
Via al Ticino 6
6500 Bellinzona

Bellinzona, 9 maggio 2023

Elementi di valutazione in rapporto all'avvio dell'elaborazione del PAB 5

Egregio signor Presidente,
gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per l'invito alla serata informativa del 19 aprile scorso, che abbiamo molto apprezzato, e con la presente diamo seguito alla vostra comunicazione del 24 aprile trasmettendovi qui di seguito i nostri elementi di valutazione.

Esponiamo le nostre considerazioni seguendo gli ambiti tematici in cui è suddiviso il PAB5.

Aspetti generali

- Un elemento di riferimento fondamentale è costituito dal Rapporto d'esame della Confederazione sul PAB3, in data 14.9.2018. Esso costituirà certamente un punto di partenza anche per la valutazione del PAB5. Da parte nostra constatiamo che sono stati rilevati punti negativi per quanto riguarda la strategia sul TIM ritenuta ancora troppo poco concreta e accompagnata da poche misure. È stata evidenziata in particolare come l'accessibilità al centro sia ancora troppo unilateralmente orientata sull'uso dell'automobile e come debole sia valutata la modifica ottenuta nella ripartizione modale del traffico a favore dei Tpu e del TL.
- Il tempo disponibile per l'allestimento del PAB5 è molto ridotto (meno di due anni) e altrettanto quello imperativo per almeno avviare i lavori (4 anni). La definizione delle proposte e le relative priorità dovranno essere vagliate con grande attenzione avendo cura di disporre di chiare indicazioni sulla loro fattibilità tecnico-economica e sul grado di consenso raggiunto. Scelte inadeguate si possono altrimenti ripercuotere negativamente sulla valutazione finale e, soprattutto, sui prossimi programmi che sarebbero penalizzati da un basso grado di avanzamento.
- Un'apertura verso la Mesolcina appare opportuna per una verifica di eventuali temi da coordinare o promuovere insieme: si tratta, ad esempio dell'accessibilità del traffico pesante dallo svincolo

autostradale alla zona industriale di San Vittore (che potrebbe divenire in futuro d'interesse regionale), che utilizza impropriamente la strada cantonale.

- Un'analogia apertura conviene anche verso la Riviera, segnatamente per quanto riguarda il tema del Parco fluviale del Ticino (cfr. punto 3).

Strategia e scenari

Riteniamo che Strategia e scenari alla base del PAB3, per definizione con un orizzonte di attuazione a lungo termine, rimangano sostanzialmente validi.

Paesaggio (P)

Le misure riguardanti la sistemazione idraulica del fiume del Ticino e le relative rinaturazioni, riassunte nel concetto di "Parco fluviale" con valenza di svago di prossimità, hanno costituito un punto forte del PAB3. Sarà importante documentare quanto realizzato nel frattempo e confermare l'impegno futuro.

Sarà pure utile illustrare i passi compiuti nella realizzazione del PUC Parco del Piano di Magadino e indicare relative prossime tappe (che beneficiano anche di un credito-quadro cantonale)

Auspichiamo l'integrazione nel PAB5 di una scheda sugli analoghi interventi prospettati per l'area di Bellinzona nord (Gorduno, Arbedo-Castione, Claro) e Riviera. Si veda a tal proposito lo studio di base della SST "Aree di svago di prossimità della Riviera" del dicembre 2020 e il Masterplan operativo per la riqualifica dei corsi d'acqua in Riviera, allestito dal DT in collaborazione con i comuni e l'AET dell'aprile 2021.

Insedimenti (I)

Segnaliamo tre aspetti importanti nel trattare questo ambito:

- a) tre sono i progetti fondamentali che contribuiranno allo sviluppo territoriale della regione per i prossimi decenni:
 - la pianificazione dell'area delle ex Officine FFS;
 - il nuovo stabilimento industriale FFS di Castione;
 - la pianificazione dell'area della Saleggina;

Di essi va dato ampio riscontro nel PAB5.

- b) Il tema del quartiere "Piazza Indipendenza" quale intervento accompagnatorio della nuova ferma TILO è pure importante. Esso contribuisce al recupero di un settore delle mura della fortezza. Lo spostamento in sotterranea dell'attuale posteggio Cervia ne costituisce l'aspetto centrale.
- c) Il PAB5 dovrà confrontarsi con un aggiornamento dell'attuazione della scheda R6 del PD, cui l'Autorità federale presterà molta attenzione.

Trasporto pubblico (TPu)

Nell'ultimo decennio, ma in particolare dall'apertura della galleria di base del Ceneri, la rete e i servizi di trasporto pubblico sono stati potenziati in modo considerevole. Cantone e Comuni, con il sostegno della Confederazione, hanno investito importi finanziari ragguardevoli. L'utenza sta rispondendo

favorevolmente. La grande sfida sta ora nel migliorare la gestione e quindi l'attrattività dei servizi. Essenziale appare la loro velocizzazione attraverso misure che conferiscano loro in modo sistematico spazio (corsie preferenziali) e priorità agli incroci. Constatiamo che ci sono ancora diverse situazioni critiche (ad esempio su Corso San Gottardo fino a Molinazzo e a sud fino a Camorino). Se del caso qualche verifica sul percorso di alcune linee potrebbe suggerire alcuni adattamenti per renderle più lineari. Abbiamo appreso con favore il fatto che è già stata effettuata un'analisi specifica su questa problematica, che permetterà sicuramente di individuare le criticità.

Reputiamo fondamentale che i cambiamenti di rilievo (se del caso ancora in una forma provvisoria) vengano approntati insieme all'apertura del semisvincolo di Bellinzona.

Segnaliamo la nostra preoccupazione riguardo alla realizzazione di moderazioni del traffico con interventi sull'infrastruttura che risultano invasivi e penalizzanti per il traffico pubblico: riducono sensibilmente la rapidità dei collegamenti (fattore principale nella scelta del mezzo di trasporto) e con essa la velocità commerciale, che si ripercuote poi sulla necessità di inserire un numero più elevato di veicoli, ciò che aumenta a sua volta i costi a carico degli enti pubblici.

Un tema di attualità è dato dalla possibilità, in forza di una recente modifica normativa a livello federale, di facilitare l'applicazione generalizzata della velocità 30 km/h. A nostro parere eventuali ipotesi in questo senso vanno valutate attentamente in funzione del contesto, affinché non pregiudichino la velocità commerciale dei servizi pubblici, in particolare sulle linee sensibili per la garanzia delle coincidenze.

Mobilità lenta (TL)

La continuità dei percorsi è ancora lacunosa nonostante i passi avanti in questo settore. L'attenzione merita di essere concentrata su questo aspetto.

Lo studio dell'ATA pubblicato nel 2022 può fornire utili input. Ricordiamo peraltro che il Cantone dovrà allestire un piano delle vie ciclabili per l'intero Cantone entro 5 anni e realizzarlo entro 20, come prescrive la Legge sulle vie ciclabili entrata in vigore con il 1.1.2023. Un coordinamento con il servizio cantonale preposto appare evidentemente opportuno.

Traffico individuale motorizzato (TIM)

La riorganizzazione viaria legata all'apertura del semisvincolo risulta l'aspetto determinante in questo ambito. L'indirizzo è quello di concentrare gli spostamenti sulla nuova direttrice e scaricare in modo sostanziale l'asse attuale.

Occorre inoltre riflettere a livello di intero agglomerato su misure atte a contenere aumenti del traffico veicolare indotti dalla drastica riduzione dei tempi di percorrenza da/per il centro di Bellinzona a sud.

Una riflessione e aggiornamento sul tema della gestione dei parcheggi è pure necessaria e costituisce da sempre un aspetto sensibile per il punteggio finale.

Conclusione

In conclusione reputiamo essere due i temi preminenti nell'elaborazione.

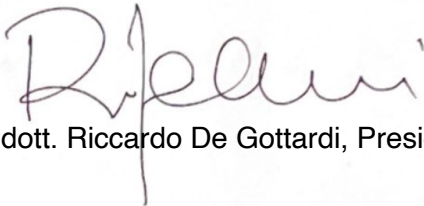
Dal profilo territoriale la pianificazione dell'attuale sedime delle Officine FFS e l'avvio della sua attuazione a tappe rappresentano una pietra miliare per lo sviluppo urbano dei prossimi decenni.

Per la mobilità la realizzazione del semisvincolo di Bellinzona costituisce a tutti gli effetti l'elemento di riferimento centrale del PAB3. Uno dei suoi obiettivi era e rimane la riorganizzazione viaria, che deve essere l'occasione per restituire da subito l'attuale asse centrale ai trasporti pubblici, alla mobilità lenta e ai residenti. In tal senso il traffico motorizzato individuale va canalizzato e concentrato sulla nuova opera dissuadendo nel contempo l'uso di altri percorsi. Siccome la realizzazione delle infrastrutture necessarie potrà avvenire solo a partire dall'approvazione del PAB5 da parte della Confederazione (2028) occorrerà prevedere interventi provvisori.

Questi elementi, insieme alla verifica dell'avanzamento nell'applicazione della scheda R6 e della politica dei posteggi, saranno determinanti per l'assegnazione del punteggio al PAB5.

Con i più distinti saluti.

per ESPACE SUISSE
Gruppo regionale Ticino



dott. Riccardo De Gottardi, Presidente



Sonia Falini, Segretaria