

Inoltrato anche per posta elettronica a [info@crtb.ch](mailto: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, 16 settembre 2024

## Programma di agglomerato del Bellinzonese di quinta generazione (PAB 5)

### Informazione e partecipazione a norma dell'art. 11 LST dal 15 luglio al 16 settembre 2024

Egregio signor Presidente,  
gentili signore, egregi signori,

abbiamo preso atto ed esaminato il dossier pubblicato per la fase di informazione e partecipazione, così composto:

- Rapporto esplicativo intermedio;
- Schede delle misure;
- Allegati cartografici.

Esponiamo qui di seguito le nostre considerazioni seguendo gli ambiti tematici in cui è suddiviso il PAB 5.

### 1 Aspetti generali

Esprimiamo il nostro plauso per le **modalità di coinvolgimento** delle associazioni e dei diversi gruppi di interesse, che hanno potuto seguire attraverso due incontri specifici l'evoluzione dell'allestimento del dossier.

Da un punto di vista generale l'impressione è di un lavoro svolto con molto impegno e attenzione, documentando le proposte in particolare attraverso opportune verifiche di fattibilità e stime dei costi. Ne risulta in generale un **quadro di analisi convincente, un insieme di strategie integrate e proposte di misure interessanti**.

**La ripartizione degli investimenti** nei settori del trasporto pubblico, del traffico lento e del traffico motorizzato individuale è in particolare mirata a conseguire il necessario e urgente recupero infrastrutturale nel settore della viabilità ciclo-pedonale.

Infatti, su un investimento complessivo di circa 43 milioni di franchi per le misure di priorità A, circa 28.5 sono destinate alla mobilità lenta (TL), 4 milioni circa alla gestione della mobilità stradale e circa 11 milioni ai trasporti pubblici (Tpu). Va rilevato che di questi 11 milioni di franchi circa 10 sono destinati alla sola elettrificazione dei trasporti pubblici urbani e regionali. Non ci è chiaro in che misura questi ultimi concernano investimenti compatibili con la pratica dei PA (di regola gli investimenti per il parco veicoli e impianti di servizio vengono gestiti e ammortizzati attraverso i mandati di prestazione alle imprese di trasporto) ma presumiamo che questo modo di procedere risponda ad aggiornate disposizioni della Confederazione. Rileviamo comunque che per le misure che incidono direttamente sulla competitività delle prestazioni di trasporto (velocizzazione, ecc.) l'importo previsto è molto contenuto e ammonta solamente a circa un milione di franchi. Confidiamo che ciò sia sufficiente e che le risorse per alcune misure di grande rilievo (cfr. capitolo Trasporto pubblico, qui di seguito) non siano state inopportunamente trasferite in priorità B.

Invitiamo inoltre a riverificare l'impegno nel settore della gestione e sicurezza del traffico (cfr. capitolo 6), che ci sembra molto contenuto e in massima parte rinviato alla priorità B.

## 2 Paesaggio (P)

**Il PAB 5 affronta il tema del paesaggio in modo approfondito**, articolato e convincente: la strutturazione in quattro comparti paesaggistici distinti permette di mirare in modo specifico le diverse analisi effettuate. Le strategie del PAB 3 sono in parte riproposte, arricchite e sviluppate con nuovi accenti che trovano in generale il nostro sostegno.

Si concorda che la valorizzazione ecologica e fruitiva degli **spazi fluviali** non abbia ancora esaurito il suo potenziale nei comparti di fondovalle dell'agglomerato: riteniamo dunque corretto proseguire con lo sviluppo e la realizzazione di progetti in questo importante ambito. Apprezzata pure è l'attenzione data alle trasformazioni dei versanti attraverso la progressiva perdita dei vigneti, affrontata con una misura specifica.

La promozione di una maggiore apertura degli **spazi esterni delle strutture ad uso pubblico** è di primaria importanza per la nostra associazione ed è dunque da noi particolarmente sostenuta in quanto generatrice di potenziali nuovi spazi pubblici:

Il PA affronta con tre misure i temi oggi ritenuti urgenti a fronte delle **crisi climatica e della perdita di biodiversità**: il verde urbano, con la mitigazione delle isole di calore (misura 4.1), lo sviluppo in ambito urbano di isole di biodiversità (misura 4.2), la mitigazione dei cambiamenti climatici (misura 4.3). Le misure rimangono invero generiche: hanno il pregio di porre l'accento sui temi che affrontano, ma potrebbero risultare poco incisive per promuoverne la realizzazione. Da questo punto di vista fungerebbe, ad esempio, da incentivo porre dei chiari obiettivi temporali (ad esempio 2 anni) per l'elaborazione delle strategie e fissare un numero minimo di progetti da attuare per ogni singolo comune. Dal profilo sistematico suggeriamo che la scheda 4.3 sia anticipata rispetto alle altre due: si tratta infatti di una scheda dal carattere più generale (con le quali ovviamente si pone in termini sinergici). Rileviamo infine che il tema della gestione delle acque – inteso nella sua accezione di aumentare l'efficacia della ritenzione delle acque secondo i principi della "città spugna" - è accennato, ma non sufficientemente sviluppato.

Uno dei temi che a nostro giudizio meriterebbe maggior peso è quello della **montagna**: in sponda destra con Curzutt, la chiesa di San Bernardo e il ponte Tibetano; in sponda sinistra con la valorizzazione del

nucleo di Prada. Debole è inoltre valutato lo spazio dato al tema del patrimonio culturale: sebbene si possa concordare che il PA non è lo strumento principe per l'attuazione di misure in questo ambito, una sua maggiore visibilità e incisività rafforzerebbe il contributo che esso porta ai temi della qualità del paesaggio, in termini identitari e fruitivi.

### 3 Insediamenti (I)

**Il tema degli insediamenti è affrontato in modo approfondito**, chiaro e strutturato. Esso insiste su aspetti che, con l'entrata in vigore dieci anni orsono della revisione della LPT, sono ormai acquisiti anche oltre le cerchie tecniche dei giuristi e dei pianificatori. Le strategie delineate nel PAB5 sono in generale coerenti con gli indirizzi di politica insediativa federale e cantonale: esse traducono sulla scala dell'agglomerato i principi dello sviluppo centripeto di qualità, con i temi delle densità attuali e future poste in relazione agli spazi funzionali e alle classi di collegamento del trasporto pubblico, le aree di sviluppo strategiche, i poli di sviluppo, la riqualifica degli spazi pubblici e degli assi urbani, la verifica dei parametri edificatori e la mobilitazione delle riserve.

Le analisi effettuate sono approfondite e ben rappresentate: particolarmente interessanti e comunicative sono le mappe per ogni quartiere della densità della popolazione in relazione all'età degli edifici, e, naturalmente, quelle relative alla relazione tra densità e qualità del TP.

**Il PAB 5 è prudente in relazione al tema del dimensionamento delle zone edificabili**, le cui verifiche sono tutt'ora in corso. Tuttavia – tenuto conto che parliamo di un periodo di attuazione fissato tra il 2028 e il 2032 - dovrebbe esserlo meno sul tema delle riserve, il cui utilizzo andrebbe sì incentivato – come delineato a livello strategico - ma non ovunque. La scheda R6 del PD e le linee guida cantonali relative al Programma d'azione per lo sviluppo centripeto prevedono non solo l'identificazione, ma anche il **riordino** delle riserve affinché il potenziale edificatorio sia attuato nei luoghi adeguati (rispettivamente sia corretto e addirittura azzerato nei luoghi sensibili). Riteniamo che su questi aspetti il PAB5 dovrebbe essere puntualmente rivisto e rafforzato.

Sosteniamo le misure previste per gli **insediamenti**, in particolare sui progetti che già abbiamo segnalato ad inizio lavori (segnatamente la pianificazione del sedime delle ex Officine FFS, il nuovo stabilimento industriale FFS a Castione, la riqualifica urbanistica di piazza Indipendenza e la pianificazione dell'Ospedale regionale. In relazione a quest'ultimo riteniamo che anche il futuro sviluppo dell'attuale quartiere dell'Ospedale San Giovanni dovrebbe pure essere accennato nel PAB 5.

### Trasporto pubblico (TP)

L'utenza dei servizi sta rispondendo in modo rilevante ai miglioramenti realizzati con la riforma del 2014 e con quella più recente del 2021. Come abbiamo evidenziato nella nostra presa di posizione del 9 maggio 2023, all'inizio dell'elaborazione del PAB 5, 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.

Molto opportune e urgenti risultano tutte le **misure di velocizzazione proposte** (TP8): via S. Gottardo, via Mte Ceneri-via al Ticino e via Lepori a Bellinzona. La rapidità dei collegamenti risulta il fattore di gran lunga più determinante per la scelta del mezzo di trasporto!

Sugeriamo di verificare se le esistenti **corsie preferenziali** in direzione nord-sud dalla rotonda di Arbedo/Paris in approccio alla rotonda di Molinazzo/Gorduno rispettivamente, in direzione sud-nord, dalla rotonda di Molinazzo/Gorduno in approccio alla rotonda di Arbedo/Paris sono funzionali oppure non sarebbe invece meglio riposizionarle, possibilmente allungandole, oppure realizzarle in una sola ma più ampia direzione di marcia. L'impressione è che attualmente siano troppo corte e di poca efficacia in un settore in cui il traffico è nelle ore di punta molto congestionato.

La **riorganizzazione della linea urbana 1** nel comparto nord di Arbedo (TP9) non potrà che rendere il servizio più competitivo, a fronte dell'attuale lento e tortuoso percorso.

Anche la **riorganizzazione degli stalli a servizio di Piazza indipendenza** ci appare appropriata, purché sia compatibile con le condizioni di traffico e garantisca un percorso spedito lungo via Dogana, già oggi precario a causa del campo stradale ridotto e della presenza dei posteggi laterali.

Non comprendiamo per contro l'assegnazione della priorità B alla **riorganizzazione della rete TP urbana/regionale nodo di Castione (TP13: modifica dei percorsi delle linee 221/222 della Riviera)**, che ci sembra quanto mai pertinente, ma che così facendo si vedrebbe purtroppo confinata all'orizzonte dopo il 2032. Rileviamo che nel testo si evidenzia come questo intervento sia strettamente legato alla misura TP9, opportunamente pianificata all'orizzonte A. Proponiamo pertanto un allineamento dei due interventi, ciò che anche dal profilo finanziario appare del tutto sostenibile.

Infine, ci sembra che si imponga una riflessione e una rivalutazione dell'attuale inserimento in priorità B della misura riguardante la **“Riorganizzazione rete TP urbana, Piazza Indipendenza percorso linee 3 e 5” (TP11)**. Essa appare molto importante ai fini di una maggiore attrattiva del servizio. Pur essendo legata alla messa in esercizio, prevista nel 2033, della nuova fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza il rimando della sua attuazione al PAB6 comporta il rischio molto concreto che i suoi tempi decisionali e realizzativi (progettazione definitiva, pubblicazione ed evasione ricorsi, costruzione) vadano ben oltre il 2033 e quindi non sarebbero allineati con quelli della nuova fermata, ciò che sarebbe assolutamente da evitare.

## 4 Mobilità lenta (TL)

Le proposte riguardanti la mobilità lenta sono rilevanti e portano a un deciso passo avanti per colmare le lacune nella continuità della rete attuale, soprattutto per i collegamenti trasversali.

## 5 Gestione del traffico e riqualifica/sicurezza dello spazio stradale (RSS)

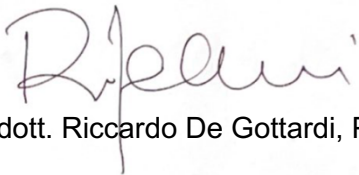
Come abbiamo avuto modo di sottolineare nella nostra presa di posizione del 9 maggio 2023 la riorganizzazione viaria legata **all'apertura del semisvincolo** risulta essere un aspetto determinante per l'organizzazione e la gestione della mobilità anche all'orizzonte di attuazione del PAB5. L'indirizzo è quello di concentrare gli spostamenti sulla nuova direttrice autostradale e scaricare in modo sostanziale l'asse cantonale. Abbiamo preso atto con piacere che il Rapporto in consultazione segnala le misure, sostanzialmente di gestione del traffico, che saranno prese già da fine 2024 in corrispondenza con l'inaugurazione dell'opera, e, inoltre, indica quelle di carattere pianificatorio e infrastrutturale che ne rafforzeranno gli effetti nell'arco di attuazione del PAB5 (misure In 5.1).

Gli interventi per la **riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (RSS)**, segnatamente quelli per la riqualifica multimodale di alcuni assi urbani, ci sembrano molto modesti a fronte della loro importanza ai fini di una opportuna riqualifica dello spazio urbano. Ricordiamo a tal proposito che nel Rapporto d'esame della Confederazione sul PAB3 erano state espresse criticità sugli intendimenti ritenuti poco significativi in questo ambito di gestione del traffico motorizzato. Sugeriamo di rivalutare le misure RSS 5, RSS 6 e RSS 7 in rapporto all'opportunità di una loro almeno parziale riclassificazione nella priorità A.

Le misure sulla **gestione dei posteggi** rimangono ancora abbastanza approssimative, sotto il cappello di un "regolamento comunale dei posteggi" e di un generico "studio per il calcolo del fabbisogno di posteggi pubblici". Auspichiamo una concretizzazione convincente della misura GT2 sulle modalità e condizioni per allentare l'attuale obbligo, fissato nel PR, di disporre per le costruzioni residenziali di un posteggio ogni 100 m<sup>2</sup> di superficie. Avremmo inoltre volentieri salutato una verifica di fattibilità sulle possibilità di soppressione di posteggi in superficie (ad esempio in piazza Governo e via Dogana), da sostituire con un'offerta sotterranea.

Gradite, signor Presidente, gentili signore ed egregi signori, distinti saluti.

per ESPACE SUISSE  
Gruppo regionale Ticino



dott. Riccardo De Gottardi, Presidente



Sonia Falini, Segretaria