

Spett.
Municipio di Bellinzona
Piazza Nosetto 5
6500 Bellinzona

Bellinzona, 25 aprile 2024

Variante di Piano regolatore, Quartiere di Giubiasco, Comparto Ferriere

Gentili Signore, Egregi Signori,

L'Associazione traffico e ambiente è attiva da più di 40 anni anche in Ticino per promuovere una mobilità più sostenibile e una migliore qualità di vita per tutti. Abbiamo sempre avuto un occhio di riguardo per Bellinzona, perché molti membri attivi risiedono proprio nella capitale e nei suoi quartieri. Nel corso degli anni abbiamo maturato una certa esperienza e prodotto diversi documenti su cui basiamo le nostre prese di posizione.

Per quanto detto sopra ci permettiamo quindi trasmettervi le nostre osservazioni inerenti alla Variante di piano regolatore del comune di Bellinzona, quartiere di Giubiasco, Comparto Ferriere.

In generale

Ci permettiamo di farvi notare che la documentazione disponibile, purtroppo, per diversi aspetti non è sufficientemente approfondita per permettere l'aggiunta di ulteriori dettagli a quanto scritto qui di seguito. L'aspetto principale delle nostre osservazioni riguarda la creazione di un nuovo comparto in cui l'automobile giochi un ruolo più limitato; la nostra posizione è che si dovrebbe dare assoluta precedenza al traffico lento e ai collegamenti con il trasporto pubblico. Il comparto Ferriere è a due passi dalla fermata FFS di Giubiasco e alla fermata delle linee urbane: questa peculiarità dovrebbe essere meglio considerata e valorizzata.

Inoltre, il comparto e le vie di comunicazione dovrebbero essere accessibili a chiunque intenda transitare sul sedime.

Chiediamo quindi di rinunciare alla creazione, rispettivamente all'assegnazione, di posteggi agli appartamenti previsti.

Il problema del traffico motorizzato privato esiste anche a Bellinzona, è fonte di rumore e inquinamento dell'aria e negli orari di punta, su determinate arterie, porta alla formazione di lunghe colonne. E ciò avverrà quasi certamente anche dopo l'apertura del semisvincolo di Via Tatti. L'avvento delle auto elettriche non risolverà i problemi viari e nemmeno le emissioni foniche visto che a partire da 30 km/h il rumore emesso è quello prodotto dal rotolamento degli pneumatici sulla strada e non quello del motore.

I dati raccolti nel "Microcensimento Mobilità e trasporti" (UST, 2017) mostrano come in molte città svizzere sia in crescita la percentuale di economie domestiche che non possiedono un'automobile. Questa tendenza non è estranea nemmeno al Canton Ticino, dove nei centri urbani sono in aumento i nuclei abitativi senz'auto.

In genere con l'aumento dell'istruzione, aumenta anche la motorizzazione. Un'eccezione interessante è rappresentata dalle persone che come titolo di studio più elevato hanno un diploma universitario (senza università professionali), un diploma di maturità (professionale) o un diploma di un istituto di formazione per insegnanti. Tra le persone che hanno frequentato l'università o il politecnico quelle senz'auto erano nel 2000 il 16,1%, nel 2005 il 16,9% e nel 2010 il 20,4%. Occorre ricordare che Bellinzona attira, per la sua vocazione di città della ricerca scientifica (si veda la nascita del Centro di competenze nelle scienze della vita), molte ricercatrici e ricercatori con titolo accademico già abituati a risiedere in grandi città in cui il possesso di un'automobile è più l'eccezione che la regola. Inoltre, non dimentichiamo la costruzione, prevista nelle vicinanze, del nuovo ospedale.

Nella valutazione dei bisogni degli abitanti occorre sicuramente tenere conto anche di queste tendenze.

Vantaggi del comparto senz'auto

Per il comune

Sulla rete stradale locale si assisterebbe a una riduzione del traffico, con diminuzione di rumore e inquinamento e i quartieri riprenderebbero vitalità visto che chi non possiede un'automobile predilige i commerci, le strutture per il tempo libero e per l'aggregazione locali.

L'eliminazione dei garage sotterranei e dei parcheggi collettivi consente una maggiore libertà di progettazione per la pianificazione del verde e degli spazi aperti.

Per gli abitanti

Nei quartieri senz'auto vengono solitamente offerti servizi e beni in condivisione che aumentano il senso di appartenenza e la vita sociale. Idealmente, si creano ulteriori spazi verdi per il gioco, la ricreazione e la vita. Grazie alla promozione di ciclisti e pedoni, viene incoraggiato il movimento nella vita quotidiana.

L'eliminazione dei parcheggi si ripercuote sugli affitti, visto che diminuiscono i costi di edificazione.

Il costo di costruzione di un posteggio non è per niente irrilevante, soprattutto se come in questo caso si tratta prevalentemente di posteggi sotterranei, e incide in modo importante sui costi complessivi di costruzione. Secondo recenti valutazioni i costi di costruzione (senza costo del terreno) per ogni parcheggio in edifici con più appartamenti sono i seguenti (Fonte: BWO/Metron, 2019: Kostenfaktor Parkplätze in gemeinnützige Wohnbauten):

- parcheggi sotterranei da CHF 35'000 a CHF 42'000
- parcheggio coperto in superficie da CHF 15'000 a CHF 18'000 (solo tetto)
- parcheggio coperto in superficie da CHF 23'000 a CHF 28'000 (garage chiuso)
- parcheggio non coperto da CHF 11'500 a CHF 14'000 costi di equipaggiamento
- rivestimento impermeabile da CHF 1'000 a CHF 1'500

Parcheggi sfitti

Vorremmo attirare l'attenzione sul fatto che già oggi esiste nei centri urbani il fenomeno dell'affitto dei parcheggi ai pendolari. Parcheggi privati non utilizzati, perché appunto diverse persone non possiedono l'automobile privata, che vengono affittati o subaffittati. Ciò che fa aumentare il numero di stalli a disposizione in centro città e vanifica gli sforzi per ridurre il traffico motorizzato privato.

Nel caso concreto delle Ferriere, il problema dell'affitto a terzi di parcheggi non utilizzati potrebbe presentarsi in modo marcato a causa della vicinanza con la stazione ferroviaria che rende questi parcheggi interessanti, anche per i pendolari che si servono del treno per raggiungere il resto del Ticino o della Svizzera. Ciò potrebbe portare ad un aumento del traffico nelle vicinanze nelle ore di punta.

Parcheggi per biciclette

Benché siano stati previsti, il calcolo degli stalli per biciclette per i contenuti abitativi non è a nostro modo di vedere soddisfacente e proponiamo un sensibile aumento di essi.

Importante poi è anche l'ubicazione di questi posteggi. Alcuni cantoni (es: Nidwaldo, Zurigo) hanno emanato delle schede tecniche dal titolo "Parcheggi per biciclette per edifici residenziali" che secondo noi dovrebbero essere riprese anche per il nuovo comparto. Essa prevede:

- l'applicazione della Norma VSS, quindi 1 parcheggio per locale;
- il 30% parcheggi di corta durata devono trovarsi vicino all'entrata (massimo 30 m di distanza) ed essere possibilmente coperti;
- il 70% parcheggi di lunga durata coperti si devono trovare sul piano o raggiungibili tramite una rampa al massimo al piano-1, devono esserci anche armadietti per caschi, pompa, mantellina;
- il 20% del totale devono essere posteggi per bici speciali che prendono più spazio.

Valutazione complessiva

A scanso di equivoci, ricordiamo che anche in un quartiere senz'auto è comunque sempre presente un certo numero di parcheggi, ad esempio per i servizi di pronto intervento o per eventuali abitanti che ne abbiano le necessità (medici, disabili,...), oppure anche dei posteggi per il car pooling, per chi ad esempio si reca insieme sul posto di lavoro. La maggior parte di tali posteggi dovranno trovare spazio in superficie.

La situazione locale favorevole è sicuramente un punto di partenza molto importante a cui dovrà far seguito la volontà politica di realizzarlo.

Vi ringraziamo già sin d'ora per l'attenzione che dedicherete alle nostre considerazioni e, nell'attesa di un vostro riscontro, vi salutiamo cordialmente.

Per l'Associazione traffico e ambiente



Bruno Storni

Presidente ATA Svizzera italiana



Fabio Bossi

Responsabile regionale ATA Svizzera italiana