



Bellinzona, 22 ottobre 2021

RAPPORTO DI MINORANZA COMMISSIONE DEL PIANO REGOLATORE

MM 510/2021 – Quartiere di Bellinzona - Introduzione zona d'incontro Piazza Governo (misura TIM 7 del PAB3)

Lodevole Consiglio comunale,
Signor Presidente,
signore e signori consiglieri comunali,

1. Premessa

Il problema del traffico in Ticino è sempre più d'attualità. Non sfugge a questa logica neppure la Città di Bellinzona, dove gli spazi ridotti raramente consentono importanti interventi orientati al miglioramento della viabilità, della fluidità del traffico.

Inoltre, negli ultimi anni, il costante aumento del trasporto pubblico a favore della qualità del servizio (va detto apprezzato dalla popolazione seppur probabilmente un po' sovradimensionato rispetto alle necessità) ha da una parte incentivato l'utilizzo dell'autopostale, dall'altra ha però contribuito a intasare ulteriormente le nostre strade. Non si tratta di una critica, bensì di una semplice riflessione che ci porta a dire come sia oggi difficile, se non quasi impossibile, individuare delle soluzioni che trovino ampio consenso popolare.

Detto diversamente, a volte abbiamo la sensazione (e forse qualcosa di più) che le nuove soluzioni peggiorino la situazione di partenza: è assai difficile porre rimedio al problema del traffico, tuttavia la volontà di cambiare a tutti i costi deve essere supportata dall'evidenza che il cambiamento generi più benefici che fastidi.

In questo senso, l'introduzione della zona d'incontro in Piazza Governo ci lascia piuttosto perplessi per tutti le necessità "collaterali" che una simile volontà impone. Il tutto rispettando chi ha lavorato su questo progetto.

Se la scelta di pedonalizzare una porzione di Piazza Governo presenta delle criticità, ancora maggiori sono quelle legate alle modifiche del flusso del traffico necessarie e previste in più punti nel comprensorio considerato.

Il sospetto (forse meglio dire la quasi certezza) è che per raggiungere l'obiettivo proposto in questo Messaggio municipale si vada a peggiorare sensibilmente la viabilità cittadina già di per sé difficoltosa.

In sintesi, sono due le problematiche che desideriamo affrontare in questo rapporto di minoranza: la prima legata all'introduzione di una zona d'incontro in Piazza Governo (e nelle immediate vicinanze) e la seconda legata alle opere necessarie per il raggiungimento del primo obiettivo.

2. Introduzione di una zona d'incontro in Piazza Governo

Di principio è difficile trovare qualcuno contrario all'idea di pedonalizzare delle porzioni di territorio, in particolare se a essere toccata è una zona pregiata come quella situata tra il Teatro Sociale e il Palazzo delle Orsoline.

Sovente nelle città europee si notano grandi spazi pedonali, ma probabilmente è il contesto o la costruzione della Città medesima a favorirne la creazione. A Bellinzona, per essere chiari, tutto è reso un attimo più difficile per gli spazi ristretti che caratterizzano la Città, rispettivamente il suo centro storico.

Inoltre, una riflessione va fatta pensando pure a tutte quelle realtà che si affacciano sulla Piazza Governo, dai locali pubblici, ai piccoli commerci per finire con il Teatro Sociale. Siamo sicuri, soprattutto qualcuno può garantirlo, che la parziale pedonalizzazione di una zona finora di transito con numerosi parcheggi nelle vicinanze sia la soluzione ideale o quantomeno quella che minimizza le possibili ripercussioni negative per le categorie precedentemente indicate? Non è facile trovare una risposta, può però aiutarci l'osservazione di quanto già accaduto in Città dopo decisioni in linea con quella che si vuole attuare in Piazza Governo.

Inutile nascondersi, le limitazioni di traffico e l'abolizione di parcheggi hanno spesso avuto un effetto peggiorativo, si pensi in particolare al Viale Stazione, dove dopo l'abolizione di numerosi parcheggi si è assistito a un continuo declino dell'attrattività della zona con numerose chiusure di commerci sotto gli occhi di tutti.

La soluzione che va individuata deve essere in grado di bilanciare in modo opportuno i due obiettivi, ovvero la pedonalizzazione e la sopravvivenza delle realtà presenti in Piazza Governo, già duramente colpite dalla lunga pandemia. In caso contrario verrà generato un nuovo problema in Città.

3. Numero di parcheggi in continuo calo

Con l'approvazione di questo progetto si assisterà a una nuova riduzione del numero di parcheggi nel centro storico. Questo fatto è minimizzato dicendo che si tratta di soli 10 parcheggi (o pochi di più). Poco importa, il trend in atto è questo: ti tolgo i parcheggi per spingerti ad utilizzare il mezzo pubblico (o la mobilità lenta). A riguardo di quest'ultimo, anche in previsione di un "già preannunciato" interesse per i mezzi elettrici, ci piacerebbe sapere se tutto è dimensionato correttamente o se ci stiamo permettendo una sorta di lusso che, a scampo di equivoci, paghiamo tutti noi e non solo chi decide di farne uso. Probabilmente, anche in questo caso, qualche riflessione per cercare di contenere la spesa complessiva della Città sarebbe forse giustificata.

Oltre alla riduzione del numero di parcheggi, va pure ricordato che sono piuttosto cari e impongono il pagamento di un importo minimo e, novità recente, una sosta limitata dall'introduzione dei nuovi parchimetri (con indicazione del numero di targa). D'accordo la rotazione, ma per gli acquisti qualcuno potrebbe necessitare di più tempo. Come dire indirettamente, andate ai centri commerciali dove trovate tanti parcheggi e gratuiti.

Fuori luogo l'indicazione secondo cui in Via Orico (che resterà aperta solo per il traffico a domicilio) la riduzione dei parcheggi sarà di una sola unità. Un fatto che alla popolazione interessa veramente poco essendo una zona inaccessibile e dove i parcheggi saranno ad uso (quasi esclusivo) degli abitanti della via.

4. Modifiche della rete viaria e dei sensi di marcia

Per poter raggiungere l'obiettivo della pedonalizzazione parziale di Piazza Governo sono state individuate delle modifiche nei tratti di percorrenza, rispettivamente di alcuni sensi

di marcia. Nel messaggio, a parte una cartina contenente i futuri sensi di marcia del traffico pubblico e privato (e dei futuri sbarramenti), non si accenna a studi o documenti che giustificano le modiche proposte e che si suppone esistano.

Si chiude Via Orico al traffico e si apre la possibilità di curvare a sinistra in direzione della sede del Tribunale federale per intenderci. Si vende questa soluzione come ideale e favorevole per coloro che abitano nella porzione di Città che ingloba la zona di Ravecchia e quella del cimitero.

Quali sono le valutazioni che supportano il fatto che questi cambiamenti siano veramente dei passi avanti per la fluidità del traffico e dunque delle migliorie? Quali e quanti studi sono stati svolti e soprattutto quali gli scenari “scientifici” identificati? Quante macchine passano oggi da Via Orico? Di queste quante proseguono per Ravecchia, rispettivamente quante si disperdono nella zona del Cimitero? Tutte domande pertinenti e legittime prima di procedere con cambiamenti onerosi a livello finanziario e sostanziali per chi vive il territorio che rischia di dover convivere a breve-medio termine con ripercussioni negative. Soprattutto gli studi e le decisioni prese in passato sono tuttora valide e praticabili tenendo in considerazione l'evoluzione della società e della Città?

5. Aumento della complessità gestionale dei semafori

La possibilità di poter svoltare a sinistra all'incrocio dell'Arti e Mestieri quando si proviene da nord renderà verosimilmente necessaria una maggiore complessità nella gestione dei semafori (e quindi del traffico) dovendo occuparsi di una direzione in più. Questo significa che i tempi d'attesa davanti al semaforo potranno essere più lunghi. Lo stesso dicasi per i semafori presenti nelle immediate vicinanze del Tribunale federale. La scelta di autorizzare il traffico bidirezionale su Via Jauch anche in questo caso aumenterà la complessità gestionale.

6. Parcheggio sotterraneo “sconosciuto”

Sotto i due palazzi di recente costruzione sul sedime dell'ex Istituto Francesco Soave è presente un autosilo su due piani che può ospitare un centinaio abbondante di auto. Dal medesimo accesso entrano pure 100/120 collaboratori dell'Amministrazione cantonale che hanno affittato (o affitteranno) un parcheggio nel nuovo autosilo costruito in concomitanza alla realizzazione del secondo stabile IAS. Ciò significa che “sotto terra” in Via Ghiringhelli ci saranno 200/250 macchine, di cui almeno la metà in movimento per l'arrivo al lavoro indicativamente tra le 7.00 e le 8.00 di mattina, rispettivamente in uscita tra le 17.00 e le 18.00 alla sera. Aggiungiamo che pure gli abitanti dei palazzi e di quelli nelle vicinanze avranno esigenze di utilizzare l'auto, appare evidente che si assisterà a breve termine (ma in parte già osservabile oggi) a una difficoltà di transito su via Ghiringhelli e sulle strade adiacenti. Quali le contromisure ipotizzate?

7. Conclusioni

Allo stato attuale è prematuro assecondare la richiesta contenuta nel Messaggio municipale. I fatti dimostrano come non ci siano (o se esistono le si producano) le necessarie valutazioni a supporto delle modifiche del traffico ritenute necessarie per arrivare alla parziale pedonalizzazione indicata in precedenza.

L'assenza di elementi certi è del resto certificata dal fatto che nel Messaggio municipale non sono prodotti dati a supporto della logica e dei benefici degli spostamenti proposti. Ci si limita a indicare i cambiamenti nei sensi di percorrenza senza l'aggiunta di altre informazioni pertinenti.

Come detto, la complessità gestionale sembra aumentare sensibilmente, in particolare per quanto riguarda la regolazione del traffico con i semafori. Anche in questo caso, non sono stati forniti dati a supporto delle scelte individuate e questo fatto ci porta, al momento, a dubitare delle soluzioni proposte.

Esemplificando: la soluzione attuale di passare da Via Orico, sotto il sottopassaggio della Residenza Governativa, lungo Via Jauch (zona Banca Raiffeisen) per poi introdursi su via Stefano Franscini per lunghi periodi della giornata obbliga a lunghe colonne. Un dato di fatto. La soluzione di poter svoltare a sinistra provenendo da nord all'incrocio dell'Arti e Mestieri appare come qualcosa di desiderabile. Tuttavia la maggiore complessità gestionale, i semafori e altro ancora potrebbero rendere questa soluzione più onerosa della precedente con le auto magari già incolonnate lungo Viale Portone. Sappiamo benissimo quante auto si spostano con il verde di un semaforo.

Infine, qualche dubbio è legittimo sulla volontà di diminuire ancora una volta il numero di parcheggi in pieno centro. I commercianti e i gestori di locali pubblici siamo sicuri che siano felici di vedersi sottratti parte di quelle poche persone che frequentano ancora il centro storico per i loro acquisti? Valutiamo forse di non fare un clamoroso autogoal e spianare la strada verso i centri commerciali sul Piano di Magadino (molti parcheggi gratuiti a disposizione).

Probabilmente più del consenso in Consiglio comunale è opportuno prima trovare il consenso attorno al progetto, mettendo sul tavolo tutti gli elementi a un'attenta valutazione e non solo quelli che sono reputati più utili al perseguimento dell'obiettivo.

Per le motivazioni espresse in questo rapporto di minoranza invitiamo il lodevole Consiglio Comunale a voler

risolvere:

1. È respinto il progetto e il preventivo dei costi definitivi relativi all'introduzione di una zona d'incontro nel comparto di Piazza Governo (misura TIM 7 del PAB3), nel quartiere di Bellinzona.
2. Non è concesso al Municipio un credito di CHF 680'000.00 (IVA 7.7% e spese incluse) per l'esecuzione dei lavori, da addebitare al conto investimenti del Comune.

Con ogni ossequio.

PER LA MINORANZA DELLA COMMISSIONE DEL PIANO REGOLATORE

Luca Madonna, relatore

Enrico Zanti