



Dicastero amministrazione generale

Servizi centrali

Servizio cancelleria
Piazza Nosetto 5
6500 Bellinzona

T +41 (0)58 203 10 00
F +41 (0)58 203 10 20
cancelleria@bellinzona.ch

Servizio cancelleria

Signor
Claudio Cattori

27 settembre 2023

Interrogazione 53/2023

"Traffico in aumento da anni: grandi pregiudizi per la popolazione che andrebbero gestiti dal Comune o aspettiamo il Cantone ...?" di Claudio Cattori per il gruppo il Centro

Egregio signor Cattori,

prima di rispondere puntualmente alle domande poste, ci permettiamo una breve premessa introduttiva al tema.

In base all'analisi degli indicatori MOCA¹ dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), ossia le percentuali di utilizzo del traffico individuale motorizzato (TIM) in rapporto alle distanze percorse giornalmente, risulta che dal 2010 al 2017² il Bellinzonese ha registrato un contenimento del TIM (nel senso anche che in termini assoluti è cresciuto meno rispetto a come sarebbe stato il caso senza le misure adottate), passando da una quota modale dell'84% al 64%, rispetto alle altre modalità di spostamento (e segnatamente il trasporto pubblico, TP, e la mobilità ciclopedonale, la cosiddetta mobilità lenta, ML), che – contrariamente a quanto sembra sostenere l'interrogazione – assolvono quindi una funzione essenziale per evitare che le strade, già sature all'ora di punta, non lo siano ancor di più e quindi non più gestibili.

In base ai dati estrapolati dal modello di traffico cantonale, nell'ambito dei Programmi di agglomerato sin qui realizzati (PAB2 e, in parte, PAB3), rispettivamente di quello futuro, attualmente in elaborazione (PAB5), si prospetta quanto segue:

¹ v. paragrafo 1.6 delle Direttive sul programma Traffico d'agglomerato
https://www.aren.admin.ch/dam/are/it/dokumente/verkehr/dokumente/agglomerationsprogramme/pav-richtlinien5g.pdf.download.pdf/Direttive%20Programma%20Traffico%20d'agglomerato_5G.pdf

² Gli ultimi dati pubblicati dall'ARE relativi al 2021 mostrano risultati poco rappresentativi, in quanto condizionati dal periodo pandemico che ha causato una riduzione degli spostamenti in particolare del Trasporto Pubblico (TP). Lo stesso Ufficio federale ha peraltro indicato di considerare quei dati interessanti per capire l'impatto di una pandemia sul comportamento della mobilità della popolazione, ma non per confrontarli con i periodi precedenti e successivi alla pandemia e quindi indicatori di un trend a livello reale.

Orizzonte temporale	Descrizione	TIM	TP	ML	Totale dei movimenti
2013 (So PAB3)	Stato di partenza PAB3	71%	4%	25%	200'000 mov/g
2017 (So PAB5)	Stato di partenza PAB5	64%	7%	29%	200'000 mov/g
2030 (S2 PAB3, S1 PAB5)	Scenario auspicato PAB3/scenario trend PAB5	60%	8%	32%	235'000 mov/g
2040 (S2 PAB5)	Scenario obiettivo PAB5	53%	12%	35%	235'000 mov/g

In altre parole, tra il 2013 e il 2030 il modello nel Bellinzonese prospetta una crescita pari al 15% degli spostamenti complessivi (con tutti i mezzi di trasporto), in cui il TIM rimane il vettore di trasporto principale, ma la sua ripartizione modale è e -- non potrebbe essere altrimenti, pena il collasso della rete stradale nelle ore di punta – la si vuole in calo: ciò significa che è stato possibile (e sarà l'obiettivo anche per il 2040) assorbire gran parte dell'aumento della mobilità attraverso altre modalità di spostamento più sostenibili.

Per raggiungere questo obiettivo i piani di competenza per lo più del Cantone (in particolare le misure contenute nei Programmi d'agglomerato, perché non è immaginabile una gestione del traffico solo a livello comunale o di quartiere) e quelli di competenza dei Comuni (nel caso di Bellinzona è in dirittura d'arrivo quello della mobilità ciclistica, previsto nel Piano d'azione comunale, PAC) prevedono delle misure, anche puntuali e pratiche, che incentivino i mezzi di trasporto alternativi all'automobile, laddove si possa fare a meno di utilizzarla e quindi con l'obiettivo di liberare (o non caricare ulteriormente) le strade, altrimenti con capacità non più sufficiente. Non si capisce però se tale approccio rientri in ciò che l'interrogazione – che parla di *“aver posto molto l'accento sul traffico lento e sul costoso trasporto pubblico”* – chieda o preconizzi.

Con riguardo alle singole domande poste, si risponde quindi come segue.

1. Ritiene il Municipio che l'attuale traffico possa ancora essere tranquillamente sopportato dalla Cittadinanza o che piuttosto vada gestito con misure immediate?

Non si comprende quali misure immediate intenda l'interrogazione, se cioè misure che riducano la domanda di utilizzo dell'automobile per sgravare le strade o misure che favoriscano la fluidità del traffico, a sua volta però fatalmente influenzata dal numero di veicoli che le utilizzano.

Sempre che l'interrogazione intendesse tali misure, l'apertura del semisvincolo alla fine del 2024 richiederà ad esempio anche l'implementazione di misure fiancheggiatrici che scoraggino l'utilizzo parassitario delle strade di servizio alle zone residenziali da parte del traffico invece di transito, e ciò per avere il beneficio atteso in particolare nei quartieri di Camorino, Giubisco e delle Semine. L'implementazione già ora di simili misure appare però prematuro rispetto all'opera principale che non è ancora terminata.

Se invece l'interrogazione si riferisce ai cantieri in corso, per questi è premura, a seconda di chi sia la competenza realizzativa, dei preposti servizi comunali e di quelli cantonali fare in modo che siano il meno invasivi possibile, pur dovendo però i lavori essere eseguiti, di regola di giorno ed evitando il periodo invernale e le ferie dell'edilizia e quindi talvolta sommandosi ad altri durante il periodo primaverile, estivo e presto-autunnale.

2. A corto termine, il Municipio sarebbe in grado di intervenire con misure a corto termine? Si pensi in particolare ad una possibile riorganizzazione delle fasce orarie d'impiego dei veicoli dei servizi della Città o alla coordinazione con i grandi generatori di traffico privati. Sono queste possibili soluzioni ipotizzabili? Se no: perché?

Con riguardo alla generalità di "misure a corto termine" si veda la risposta alla domanda precedente.

In merito invece alla "riorganizzazione delle fasce orarie d'impiego dei veicoli di servizio della città", che – a parte quelli di raccolta dei rifiuti o di pulizia delle strade – non influenzano tuttavia in modo significativo il traffico globale del Comune, si può pensare – come peraltro già avviene – di ottimizzarlo per ridurre al minimo l'interferenza con il traffico privato, subordinatamente però alle esigenze di servizio, che per la maggior parte sono durante il giorno e non, ad esempio, durante la notte.

3. Secondo la pianificazione della mobilità, ovvero il Programma di agglomerato, quali sono le misure che porteranno ad un sostanziale miglioramento dell'attuale problematica situazione nei momenti di punta?

Il PAB5 è al momento in fase di elaborazione in base ai principi indicati nella premessa e verrà posto in consultazione durante l'estate del prossimo anno, motivo per cui non è ancora possibile indicare le misure che saranno di carattere strutturale.

Cordiali saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco

Mario Branda

Il Segretario

Philippe Bernasconi