



Bellinzona, 15 settembre 2024

# **Programma d'agglomerato del Bellinzonese di quinta generazione (PAB5)**

Informazione e partecipazione a norma dell'art. 11 LST



## **Osservazioni e proposte dei Verdi del Bellinzonese**

## 1. Introduzione

Il Programma d'agglomerato (PA) è uno strumento importante che regola la pianificazione del territorio e la gestione della mobilità. L'importanza di tale strumento è ben visibile ogni qualvolta a livello comunale si entra nella pianificazione di dettaglio di singoli progetti edificatori e/o viabili. Quest'ultima, nei Messaggi municipali, viene infatti regolarmente giustificata facendo riferimento al PA, quasi fosse ineluttabile che il Consiglio comunale debba accogliere un determinato progetto perché già contenuto appunto nel PA.

Proprio per questo motivo è importante che il PA venga pensato con lungimiranza per conciliare bisogni di cittadinanza e economia con la necessità di salvaguardare le basi naturali della vita (aria, acqua, suolo, foreste) come del paesaggio e soprattutto con la necessità di far fronte ai cambiamenti climatici e alle loro conseguenze.

Per dirla semplicemente, il PA costituisce la cinghia di trasmissione tra il Piano direttore cantonale (PD) che applica le norme della Legge federale sulla pianificazione territoriale (LPT) a livello cantonale e la pianificazione minuta di insediamenti e viabilità a livello comunale.

## 2. Valutazione del PAB3

Per comprendere meglio il PA di quinta generazione (PAB5) e quanto esso si allinea con la visione della LPT e le necessità sopracitate è utile dare uno sguardo a come il precedente PA di terza generazione (PAB3) è stato valutato dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE).

Il Rapporto d'esame redatto dall'ARE<sup>1</sup> riportava questa valutazione generale: *"Il programma d'agglomerato Bellinzonese di 3a generazione (PA) è coerente con il programma di 2a generazione e vanta un buon coordinamento fra i trasporti e lo sviluppo degli insediamenti. Ha come obiettivi il potenziamento del trasporto pubblico (TP) e persegue una strategia di sviluppo centripeto, soprattutto nelle zone centrali. Il filo conduttore tra l'ambiziosa visione d'insieme, le strategie settoriali e le misure proposte è ben identificabile. Le strategie settoriali restano tuttavia un po' troppo concise e la visione multimodale proposta è attuata solo parzialmente".*

Insufficiente propensione a passare dal TIM al TP e TL

Se da una parte lo sviluppo del trasporto pubblico veniva considerato un punto forte del PAB3, dall'altra non altrettanto però si può dire del traffico individuale motorizzato, per il quale secondo l'ARE venivano previste solo poche misure. Nel rapporto infatti si trova: *"Uno dei punti deboli del programma consiste in una strategia di gestione del trasporto individuale motorizzato (TIM) troppo poco concretizzata: la rete strutturante TILO non è sfruttata appieno per poter gestire il TIM e prioritizzare ancora maggiormente il TP nelle zone centrali. Sono previste poche misure di TP. Le riqualifiche sugli assi urbani principali (ad es. Arbedo – Bellinzona –*

---

1

*Giubiasco o l'asse urbano di Cadenazzo) sono previste solo a lungo termine; a corto e medio termine, l'accessibilità del centro dell'agglomerato resta ancora orientata sull'automobile". Inoltre l'ARE afferma anche che "la sicurezza del traffico è localmente migliorata grazie alle diverse misure proposte dal PA; **tuttavia l'automobile continua a dominare lo spazio stradale e la sicurezza non è oggetto di una strategia specifica o sistematica**".*

Insufficiente propensione a proteggere le superfici e implementare la protezione ambientale

Altro punto debole considerato del PAB3 considerato dall'ARE è quello dello sviluppo degli insediamenti. Infatti si afferma che "*nell'ambito dello sviluppo degli insediamenti uno dei punti deboli è costituito dalla mancata concretizzazione della strategia di sviluppo. In effetti, il programma propone unicamente disposizioni molto generali per garantire lo sviluppo centripeto o per limitare la dispersione degli insediamenti. Inoltre il PA definisce i limiti dello sviluppo degli insediamenti solo attraverso la morfologia e linee di forza del paesaggio. Infine, nel PA la questione dei poli di sviluppo economico e del loro sviluppo è affrontata solo in maniera sommaria*".

Per quanto riguarda invece le misure paesaggistiche e ambientali l'ARE fa una lettura in chiaroscuro. Egli infatti scrive: "*Per quel che riguarda il paesaggio e l'ambiente, attraverso una strategia paesaggistica convincente, il programma prevede di rafforzare gli elementi strutturanti dell'agglomerato, in particolare attraverso la riqualifica di diversi corsi d'acqua. Gli effetti negativi del PA sull'ambiente e l'uso di risorse dovrebbero tuttavia essere limitati. Solo una debole flessione delle parti modali a favore del TP e del TL sembra concepibile. **In effetti, il programma non garantisce la gestione del TIM, e non propone nessuna soluzione concreta per contenere il consumo di superfici***".

### **3. Considerazioni generali sul PAB5**

Alla luce delle considerazioni dell'ARE sul PAB3 ci si dovrebbe dunque aspettare che il PAB5 proponesse dei correttivi per migliorare quegli aspetti ritenuti deficitari nel precedente PA, ovvero misure per spostare la mobilità in maniera consistente dal TIM verso il TP e il trasporto lento (TL), misure per potenziare la sicurezza stradale come anche infine misure esplicite e incisive per contenere il consumo di superfici e per tutelare l'ambiente.

Nel nuovo PA in consultazione queste aspettative rimangono tuttavia perlopiù deluse, poiché in esso non si intravedono quegli elementi necessari per realizzare un passaggio modale deciso verso il TIM e una concretizzazione efficace di insediamenti che contengano il consumo di superfici e che nel contempo si adattino alle conseguenze dei cambiamenti climatici. **Mettendo in relazione il Rapporto esplicativo e le schede del PAB5 si trae la spiacevole impressione che a fronte di un discorso che mira a colmare le lacune rilevate nel PAB3, si utilizzino il TL e i concetti ecologici di mitigazione delle isole di calore, di valorizzazione della biodiversità, di adattamento ai cambiamenti climatici e di cura del paesaggio come specchietto per le allodole dietro al quale nascondere una pianificazione che continua a privilegiare il TIM, il consumo di superfici e la sua impermeabilizzazione.**

### Mancanza di una visione globale sul dimensionamento delle zone edificabili

Sicuramente il più grande difetto che sta a monte del PAB5 è la mancata considerazione di una visione complessiva e nel contempo concreta non solo di dove si voglia densificare ma anche di dove si vuole evitare il consumo di suolo sottraendolo all'edificazione. Quando si dice che *“rispetto allo scenario auspicato e in continuità con quanto già emerso nel programma d'agglomerato di 3a generazione in tutti i Comuni dell'agglomerato le zone edificabili sono sufficienti a soddisfare i bisogni dei prossimi 15 anni e quindi non sono di principio espandibili, se non adeguatamente compensate secondo le disposizioni della scheda R6 “Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili” del piano direttore”* (p. 72 Rapporto esplicativo), si sta piegando la realtà verso un determinato tipo di visione che prescinde dal fare i conti con un possibile sovradimensionamento dei piani regolatori (PR) dei comuni del Bellinzonese.

La grande assente nel discorso pianificatorio del PAB5 è la possibilità che i PR siano sovradimensionati – anche in maniera relativamente abbondante – per il fabbisogno presumibile nei prossimi 15 anni, necessitando così di ridimensionamenti attraverso dezonamenti, non azonamenti e/o diminuzione degli indici di sfruttamento. In altre parole quello che non viene detto è come e dove le zone edificabili nei comuni dell'agglomerato verranno ripensate qualora si verificasse che la disponibilità di superfici edificabili risultasse superiore al fabbisogno preventivato.

Quello del dimensionamento delle zone edificabili è certamente un discorso difficile e delicato, ma va pur sempre affrontato se si vuole essere conforme alle disposizioni vincolanti della LPT e contenere – ma dal nostro punto di vista sarebbe meglio dire arrestare – il consumo di superfici. Il PAB5 afferma genericamente che l'intenzione è quella di densificare nelle zone centrali vicine alle stazioni e ben servite dai TP evitando così che prosegua la proliferazione edificatoria nelle zone periurbane. Tuttavia non dice dove e come bisogna eventualmente compensare tale densificazione nel caso i PR siano effettivamente sovradimensionati e tantomeno dice quali superfici vuole risparmiare dall'edificazione. Emblematico ad esempio è il silenzio e il vuoto pianificatorio sulla zona di Pratocarasso Nord, il cui sfruttamento edificatorio venne bocciato in referendum dalla popolazione della vecchia Bellinzona.

### Mancanza di una chiara delimitazione tra territorio azonato e non azonato

Aldilà del problema di non sapere se e quanto sovradimensionamento esiste nell'agglomerato, vi è poi anche il fatto che il PAB5 non definisce minimamente da una parte i confini del territorio azonato e dunque edificabile all'interno del quale viene contenuto il processo di urbanizzazione e dall'altra per converso nemmeno i confini delle zone non azonate e dunque non edificabili dove trovano ampio spazio le superfici dedicate all'agricoltura e alla biodiversità. In sostanza prosegue nel pianificare i limiti e la delimitazione degli insediamenti

solo attraverso la morfologia e le linee di forza del paesaggio, come denotato nell'esame dell'ARE al PAB3.

Nella nostra visione di pianificazione immaginiamo un agglomerato composto da centralità più grosse (Bellinzona e Giubiasco) e centralità più piccole (tutti gli altri ex-comuni della nuova Bellinzona e i comuni rimanenti dell'agglomerato, che – all'interno di uno spazio ben delimitato e dai confini chiari – contengono con densità differenti il processo insediativo. Fra queste centralità ben delineate si staglia dunque il tessuto non edificato composto da superfici agricole e naturali dedicate alla biodiversità. Osservata da un altro punto di vista, la nostra visione si potrebbe descrivere come un agglomerato costituito da spazi agricoli e naturali nei quali sono contenute delle isole di differente grandezza e ben delimitate in cui si sviluppa l'insediamento.

In secondo luogo questa chiara distinzione tra spazi verdi e spazi edificati deve poter essere visibile anche nella grande zona centrale costituita da Bellinzona e Giubiasco. Certamente la zona golenale del fiume costituisce un importante spazio naturale (peraltro condizionato dalla presenza invasiva e nociva dell'autostrada), ma non si può certamente utilizzare questa zona quale foglia di fico per perseguire poi una densificazione indiscriminata sul resto del comprensorio che sfrutti e di fatto cancelli ogni qualsiasi spazio verde (prati, parchi alberati o terreni agricoli che siano).

Quanto poco allineati siano i dettami normativi della LPT<sup>2</sup> e la loro concretizzazione nella pianificazione concreta, lo si può osservare dal fatto che gli spazi ancora liberi (dentro e fuori le zone edificate) vengono progressivamente e inesorabilmente intaccati. Ne sono un esempio eclatante il nuovo stabilimento industriale delle FFS a Castione e il previsto nuovo ospedale regionale alla Saleggina dove si va ad intaccare superfici verdi e in parte pregiate, invece di proteggerle attraverso lo sfruttamento e la riqualifica di altri sedimi già edificati.

Questi due casi costituiscono un esempio lampante di una pianificazione di agglomerato e regionale deficitaria per non dire fallimentare. Come il nuovo stabilimento industriale FFS a Castione ben ci mostra, si è persa probabilmente un'occasione irripetibile di ripensare il territorio e la mobilità del Bellinzonese e delle valli<sup>3</sup>, adducendo ridicoli motivi finanziari che alla luce dell'aumento di spese per il nuovo stabilimento di ben 400 milioni di franchi, appaiono ora una beffa colossale.

#### Adattamenti alle problematiche ecologiche e climatiche

Oltre alla salvaguardia di territorio agricolo e naturale è più che mai necessario procedere a rapidi adattamenti del nostro tessuto urbano e naturale per far fronte al cambiamento

---

<sup>2</sup> Ricordiamo che la LPT proprio per evitare che la dinamica centripeta fagociti ogni contenuto impoverendo ciò che sta attorno, ha voluto il principio (art.1 cpv.2 lett. C) dell'adeguata decentralizzazione degli insediamenti e dei contenuti economici.

<sup>3</sup> Collocare lo stabilimento FFS a Bodio avrebbe permesso, oltre che di salvare terreno agricolo pregiato, di avere il terminale TILO a Biasca invece di Castione, favorendo così collegamenti dei TP più efficaci fino alle valli superiori e una valorizzazione sia dal punto di vista edilizio sia dal punto di vista economico degli insediamenti delle valli.

climatico e alle sue conseguenze così come far fronte al problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e della perdita di biodiversità. Colpisce osservare che il PAB5 non contempli questi aspetti in ogni misura proposta, bensì li releghi in singole schede (P 4.1, P 4.2 e P 4.3) aventi lo scopo di proporre in futuro come concretizzare parte di tali adattamenti (il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli non è toccato esplicitamente). Ciò che dovrebbe essere una premessa a tutte le misure del PA, ovvero pianificare insediamenti e opere di viabilità già adattati alle necessità generate dai cambiamenti climatici, dalla perdita di biodiversità e dall'impermeabilizzazione dei suoli, è invece ancora oggetto di studio. Su questi temi vi sono già da tempo parecchi documenti con esempi e best practice che si possono seguire<sup>4</sup>, senza che bisogna inventare l'acqua calda.

#### Proposte di carattere generale

1. Inserire nel PAB5 i debiti accorgimenti che prevedono con sufficiente precisione quali zone devono essere dezonate rispettivamente non azonate per concretizzare il riordino territoriale ai sensi LPT
2. Inserire nel PAB5 le debite schede in cui si definiscano chiaramente gli spazi verdi e naturali dell'agglomerato da proteggere
3. Rivedere le schede del PAB5 inserendo in ognuna le misure necessarie a ripermabilizzare le superfici per l'insediamento e la mobilità, a ripristinare la biodiversità necessaria, a fungere da deterrente contro le isole di calore e per essere meglio adattati agli eventi estremi del riscaldamento globale.

#### **4. Considerazioni di dettaglio su singoli punti/schede**

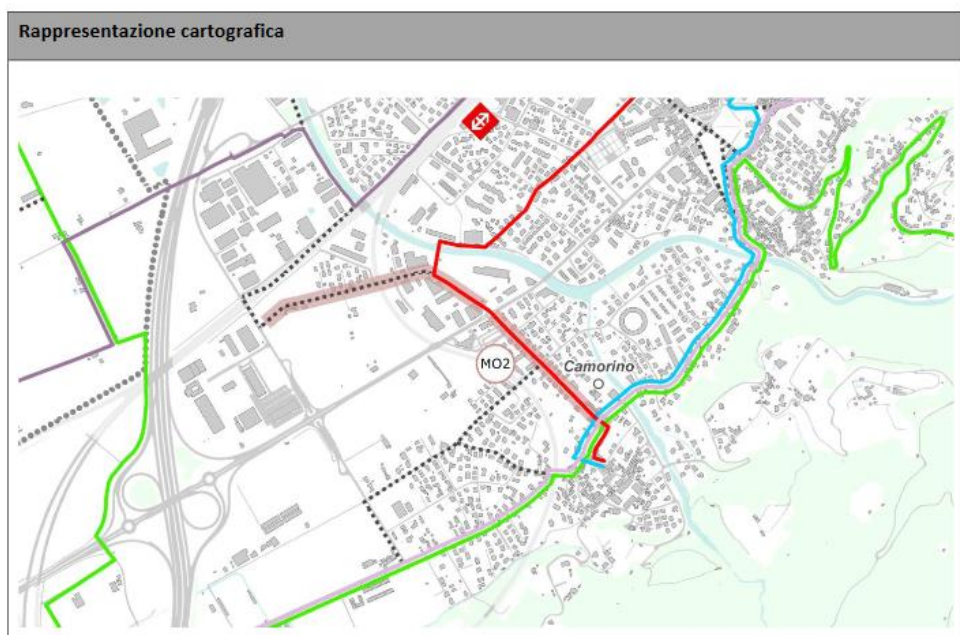
Dopo aver consultato alcune persone addette ai lavori nel settore della pianificazione, desideriamo proporre le seguenti misure:

1. Riprendendo una misura già prevista dal Piano di mobilità ciclistica di Bellinzona, sarebbe auspicabile migliorare i collegamenti ciclabili tra Camorino e le future arterie di collegamento ciclabili verso il resto della città. Per questo motivo, sarebbe utile proporre una misura simile al PMC (anche per semplificare l'iter pianificatorio e di finanziamento). Il costo complessivo ammonterebbe a soli 40'000 CHF, a fronte di un chiaro beneficio per la zona. Di seguito la misura:

---

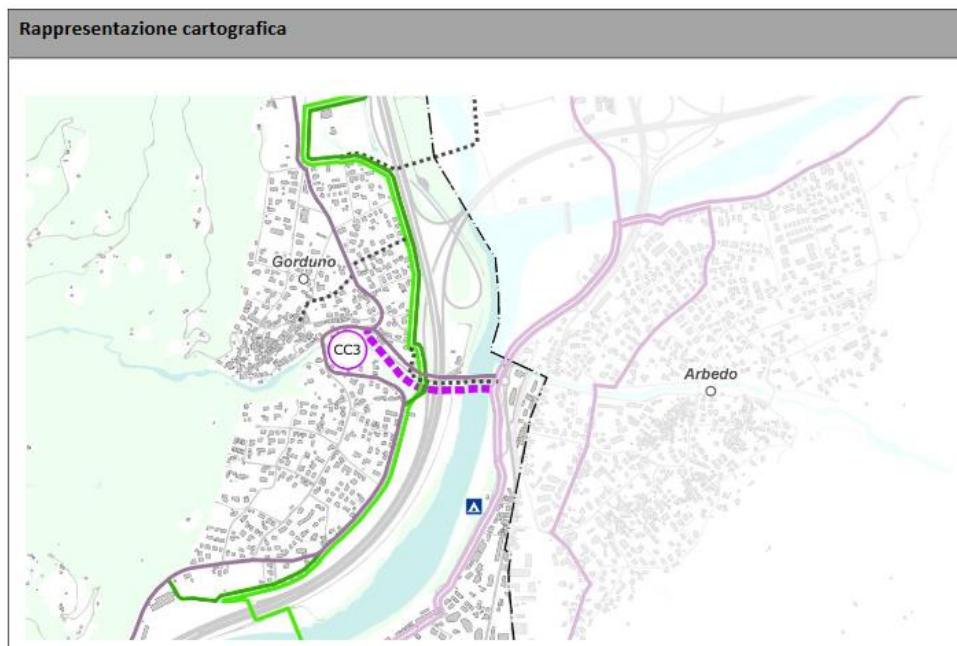
<sup>4</sup> Cfr. Impulsi per una Svizzera adatta al clima (2017); Ondate di calore in città (2018); Acqua piovana negli insediamenti (2022); Adattamento ai cambiamenti climatici in termini concreti (2023)

<b>MO 2</b>	<b>Camorino via Busciurina / Giubiasco via Campagna</b>
<b>Itinerari coinvolti</b>	Percorso mobilità quotidiana 1 (Camorino – Giubiasco – Bellinzona piazza Governo). Collegamento trasversale: connessione tra il percorso mobilità quotidiana 1 (Camorino – Giubiasco – Bellinzona piazza Governo) e l'asse di via Ala Munda/via Mondari.
<b>Correlazione con altre misure</b>	Continuità con le misure: <ul style="list-style-type: none"> <li>• GT 1 (misure di gestione del traffico su via Campagna (sottopasso FFS) a Giubiasco);</li> <li>• SC 3 (strada ciclabile lungo via Campagna a Giubiasco).</li> </ul>
<b>Rapporto con PAB</b>	--
<b>Priorità PMC</b>	A (2024 – 2029)



2. L'altra proposta arriva anch'essa dal PMC e si riferisce invece piuttosto alla zona nord della città. Essa riguarda infatti il collegamento della sponda destra-nord della città con le maggiori piste ciclabili nazionali passanti per Molinazzo. Come sopra, l'unione di misure PMC e PAB5 non può che essere d'aiuto, con un finanziamento in questo caso ancora più contenuto, ovvero attorno ai 10'000 CHF. Di seguito la misura:

<b>CC 3</b>	<b>Via Cantonale tra Arbedo e Gorduno</b>
<b>Itinerari coinvolti</b>	Collegamento trasversale: connessione tra il percorso SvizzeraMobile 3 (Basilea – Chiasso) risp. il percorso SvizzeraMobile 6 (Coira - Bellinzona) e il percorso regionale Be2 (Giubiasco – Moleno) risp. il percorso tempo libero 1 (Sant’Antonio – Ticino – Claro monastero).
<b>Correlazione con altre misure</b>	Continuità con le misure: <ul style="list-style-type: none"> <li>• SC 15 (strada ciclabile lungo via Ripari Tondi (lato Ticino) / via Greina a Bellinzona).</li> </ul>
<b>Rapporto con PAB</b>	--
<b>Priorità PMC</b>	A (2024 – 2029)



Passando a delle osservazioni più generali, vorremmo affrontare le seguenti tematiche:

1. Il Rapporto esplicativo intermedio pone l’accento sull’importanza dello sviluppo della mobilità lenta in occasione della nuova generazione di Programma di agglomerato. In particolare, si auspica una riduzione del -10% entro il 2040 del Traffico Individuale Motorizzato (TIM). In contrapposizione, tuttavia, per lo stesso periodo si prevede anche un aumento del +12% circa dell’indice di trend della popolazione. La riduzione del TIM è stata calcolata tenendo conto dell’aumento della popolazione? Quali calcoli hanno permesso di giungere a questo valore? Come si intende armonizzare questo obiettivo con i progetti di circa 500 posteggi sul futuro sedime delle Officine e di un autosilo in Viale Motta? Nel rapporto viene citata la risposta dell’ARE al PAB3, ovvero che *“il programma non garantisce la gestione del TIM, e non propone nessuna soluzione concreta per contenere il consumo di superfici”*. Dove si vedono queste soluzioni nel PAB5? È auspicabile lo sviluppo di un obiettivo più concreto.
2. Il Programma di agglomerato si concentra sulla regione del Bellinzonese. Come vengono affrontate le interconnessioni con altri Programmi di agglomerato e con le regioni limitrofe (regioni di montagna, vallate superiori)?



3. Le misure riguardanti gli insediamenti affrontano alcune situazioni puntuali all'interno dei comuni. Tuttavia, la metà di esse proviene dal PAB3 e la CRTB ha dichiarato di lasciare libertà ai comuni ed allo stesso tempo di non incentivare la pratica del dezonamento. Come si intende affrontare il tema della densificazione degli insediamenti? Il contenimento e la delimitazione delle zone edificabili come verrà realizzata?
4. Le misure riguardanti le riqualifiche degli assi urbani prevedono una progettazione improntata al contenimento del TIM a favore di una maggiore permeabilità del terreno e di più spazio alla mobilità lenta. Tuttavia, non viene specificato come tali riqualifiche possano essere realizzate. Esempi recenti hanno dimostrato come troppo spazio all'interpretazione generi progetti non in linea con quanto auspicato. Sarebbe quindi opportuno specificare come si intende intervenire su tali assi.
5. Il tema delle isole di calore è descritto all'interno delle misure ma senza proposte concrete dal punto di vista territoriale. Sarebbe utile avere un'indicazione, anche approssimativa, riguardante la tipologia di luogo dove sarebbe opportuno apportare le modifiche proposte, così come degli indici di misurazione utili a valutare l'efficacia di tali azioni.
6. La questione della permeabilità del suolo e di conseguenza dello sviluppo (dall'alto valore innovativo) della città spugna non viene accennato all'interno delle misure. Sarebbe utile avere degli esempi concreti riguardo le strategie da adottare, nonché anche in questo caso uno strumento di misura per valutare l'impatto positivo delle misure.

Oltre alle sopraccitate osservazioni di carattere generale, desideriamo porre l'attenzione sulle seguenti misure specifiche:

1. ML 9.5/9.6: percorso ciclopedonale tra Gorduno e Gnosca e tra Gnosca ed il ponte tra Claro e Preonzo  
Le misure sono state registrate con classe di priorità B, ovvero con realizzazione non prima del 2030. La CRTB ha giustificato la classificazione con la mancanza di progetti e varianti di Piano regolatore. Tuttavia, al momento va ricordato come nel tratto interessato non sia presente nessuna alternativa alla strada cantonale, attualmente sprovvista di corsie ciclabili, illuminazione e con velocità elevate (80 km/h). L'importante situazione di pericolo dovrebbe determinare un'urgenza nella realizzazione delle misure citate, auspicando perlomeno una riduzione della classificazione riguardo i tempi di realizzazione.
2. GT2: elaborazione di un regolamento per i posteggi privati  
La misura è stata registrata con classe di priorità A, ed orizzonte di realizzazione 2028-2031. Ciò non è però in linea con quanto previsto dalla misura 5.3 all'interno del Programma d'azione comunale della città di Bellinzona, il quale anticipa leggermente i

tempi. È auspicabile procedere con un anticipo delle tempistiche, nonché con un'ulteriore misura che vada a toccare altri comuni della regione (Cadenazzo, Arbedo-Castione) in maniera analoga, così da avere una regolamentazione capillare riguardo i posteggi privati. Parallelamente, attraverso un regolamento per i posteggi privati sarebbe auspicabile incentivare un maggior contenimento degli stalli previsti.

3. RSS1: Riqualifica urbana multimodale dell'asse urbano di Viale G. Motta

La misura prevede la riqualifica dell'asse stradale a favore della mobilità lenta. In particolare, la tratta est (verso Piazza Mesolcina) prevede la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale con conseguente spostamento del filare alberato situato a sud della strada. Questa misura implica l'abbattimento di tutti gli alberi situati a sud della strada dall'incrocio con via Mirasole a Piazza Mesolcina? Come si prevede di compensare un eventuale abbattimento? Qualora esso venga messo in atto, si prevede la ripiantumazione dello stesso numero di alberi ad alto fusto, al fine di mitigare gli effetti delle isole di calore? Le bici possono già passare in sicurezza ed in senso bidirezionale sul tratto di strada parallelo a Viale Motta sulla tratta est.

Inoltre, qualora si preveda l'introduzione di una zona 30 su tutto Viale Motta, non solo quindi sulla tratta ovest, sarebbe possibile spostare direttamente la ciclopista sulla carreggiata. In zona Stadio e davanti alle Scuole elementari nord sarebbe auspicabile una zona 20, visto il grande numero di passanti.

4. TP7: Sviluppo di un sistema "S-Bahn" d'agglomerato

La misura tratta la realizzazione delle future fermate TILO nel Bellinzonese. Se da un lato sia comprensibile l'attesa della circonvallazione di Bellinzona per la fermata di S. Paolo e Saleggi, le altre possono già essere progettate con un minimo intervento infrastrutturale. In particolare, Camorino è già situata in una zona esterna alla NEAT e di conseguenza a bassa frequenza, dove sarebbe possibile procedere con la realizzazione senza impatto sulla capacità della linea. Allo stesso modo, Claro dispone di un binario libero a lato della linea in prossimità della vecchia stazione, il quale potrebbe fungere da posto di fermata senza quindi ingombrare la direttrice nord-sud durante l'arresto. Con minimi adattamenti infrastrutturali (posa di scambi ad alta velocità), le capacità della linea non subirebbero limitazioni.

5. IN 8.2: Ospedale Regionale del Sopraceneri – La Saleggina

Si propone la correzione della frase "Il progetto proposto si inserisce in modo armonioso nel contesto urbanistico, territoriale e paesaggistico." In realtà, verrà edificata una zona attualmente verde e la realizzazione di 260 stalli porterà inevitabilmente ad un aumento del TIM nell'area.

#### 6. IN 4.2: Nuovo quartiere Officine

Si propone la correzione della frase “Indipendentemente dallo scenario di edificazione (parziale o completa), il traffico indotto dal PP-QO non comporta un peggioramento tangibile delle condizioni di viabilità lungo l’asse principale della rete viaria (Via San Gottardo); questa sia per lo scenario ad edificazione parziale, sia per l’orizzonte a edificazione completa secondo le ipotesi di sviluppo futuro; i superamenti di capacità rilevati dalla simulazione sono conseguenti agli incrementi di traffico previsti all’orizzonte 2040 (evoluzione del traffico) e non all’indotto del PP-QO”. Concretamente si realizzeranno circa 500 stalli in centro città, e ciò rende difficilmente attuabile una riduzione del livello di TIM. La frase è nettamente in contrasto con gli obiettivi del PAB5, tra i quali si annovera una diminuzione dei livelli di TIM. Secondo quali studi la realizzazione degli stalli previsti per il Nuovo quartiere Officine non contribuirà negativamente al livello di TIM? Oltre a ciò, quale sarà la dimensione effettiva prevista per l’”Almenda”, ovvero l’area verde del futuro Quartiere?

Per quanto riguarda poi la parte in cui si approfondisce “a livello di rete locale (innesti secondari), durante le ore di maggior carico della giornata (OPS), il traffico indotto nelle ipotesi di sviluppo futuro potrebbe causare qualche problema di capacità ai seguenti innesti secondari:

- da Via Mirasole in entrata alla rotonda Portone;
- dal Vicolo St. Marta e dal Viale Motta in entrata al nodo Mesolcina;
- da Via Vallone e da Via Pantera in entrata al nodo Via Vallone”, non si può far a meno di porre l’attenzione sulla presenza di circa 700 allieve ed allievi presso le Scuole elementari Nord, i quali subirebbero direttamente gli effetti nocivi di un aumento del livello di TIM, sia per l’inquinamento, sia per una minore sicurezza derivante dal traffico intenso. In questa zona bisognerebbe prevedere misure atte alla riduzione del TIM, soprattutto a ridosso di istituti scolastici così come di pubblica utilità (infrastrutture sportive, case anziani, ...).

Ringraziandovi per il comunque grande lavoro svolto, in attesa di un vostro gentile riscontro, rimango volentieri a disposizione per ulteriori informazioni riguardo le proposte formulate nel presente documento.

Cordiali saluti,

Per i Verdi del Bellinzonese,

Kevin Simao Ograbek  
kesimao@hotmail.com

Marco Noi  
marco.noi@bluewin.ch