Piano Particolareggiato del quartiere Officine (PP-QO)

Note dell'Associazione traffico e ambiente all'attenzione dei Consiglieri comunali

Bellinzona, 8 marzo 2023

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. 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 trasmettervi le nostre osservazioni sul Piano particolareggiato del quartiere Officine (PP-QO) visto che sappiamo state lavorando sul Messaggio municipale no 685. Non vi nascondiamo infatti, che il grande numero di parcheggi previsti, al minimo 488, ci preoccupa molto.

La trasformazione della zona delle Officine costituisce a nostro modo di vedere un'occasione unica per la Città di Bellinzona per pianificare da zero un'area centrale posta a due passi dalla stazione ferroviaria. Si ricorda che uno degli obiettivi della pianificazione di questo comparto è quello di realizzare un quartiere modello in cui privilegiare lo sviluppo centripeto di qualità e l'impiego di vettori di mobilità sostenibili. Visti gli obiettivi posti dall'autorità e la particolare ubicazione della zona, sono dati a nostro modo di vedere tutti i presupposti per fare di questo quartiere un **"Quartiere senz'auto".**
In questo breve documento cercheremo di convincervi della fattibilità tecnica di questa soluzione a cui auspichiamo possa seguire anche la volontà politica per realizzarla.

Vi ringraziamo per l'attenzione che vorrete dedicare al documento allegato e restiamo a disposizione per ulteriori chiarimenti o per una presentazione durante una vostra prossima riunione.

Cordiali saluti.

Bruno Storni
Presidente ATA

Caroline Camponovo Berardi
Segretaria ATA

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
Piazza Indipendenza 6, Casella postale 1084, 6501 Bellinzona
tel. 076 443 02 63 - info@ata-ti.ch
www.ata.ch

Piano Particolareggiato del quartiere Officine (PP-QO)

Note dell'Associazione traffico e ambiente

1. Situazione iniziale

Come ben evidenzia il Rapporto ambientale il NQO si sviluppa accanto ad un importante nodo di scambio dei trasporti pubblici ed è anche nelle strette vicinanze di strutture che permettono la mobilità lenta (piste ciclabili, marciapiedi, rete sentieristica). Il pedone/ciclista può muoversi in sicurezza in Città ed accedere alla rete di mezzi di trasporto pubblico per raggiungere il resto del Ticino.
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. L'avvento delle auto elettriche non risolverà i problemi viari e nemmeno le emissioni foniche visto che a partire da 20 km/h il rumore prodotto è quello degli pneumatici sulla strada e non quello del motore. La riduzione dei posteggi in centro è un modo efficace per ridurre i movimenti e quindi i problemi citati sopra.
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 un 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 recente 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.
Nella valutazione dei bisogni degli abitanti del nuovo quartiere Officine occorre sicuramente tenere conto anche di queste tendenze.

2. Vantaggi di un quartiere senz'auto

2.1 Per il Comune

Sono molti i vantaggi della creazione di un quartiere senz'auto, soprattutto se si tratta di un quartiere di queste dimensioni. Ne ricordiamo solo alcuni. Per Bellinzona una simile scelta porterebbe ad una grande visibilità perché in Ticino non esiste ancora un quartiere senz'auto. Il Comune avrebbe un ruolo pionieristico nell'ambito dei progetti che contribuiscono ad aumentare la qualità della vita e al raggiungimento della società a 2000 watt.
Sulla rete stradale locale si assiste ad una riduzione del traffico con diminuzione di rumore e inquinamento e i quartieri riprendono vitalità visto che chi non possiede un'automobile predilige i commerci, le strutture per il tempo libero e per l'aggregazione locali.

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
Piazza Indipendenza 6, Casella postale 1084, 6501 Bellinzona
tel. 076 443 02 63 - info@ata-ti.ch
www.ata.ch

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

2.2 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

3. Posteggi privati per automobili

3.1 Basi legali e valutazione del fabbisogno

Spesso, e anche in questo caso, il calcolo del fabbisogno di posteggi privati viene fatto in base alla Norma VSS 40 281 che fissa un numero di posteggi minimo a dipendenza della destinazione degli spazi edificati. Questa norma prevede la possibilità che in "particolari circostanze locali" il numero di posti auto possa essere modificato al ribasso o eventualmente che si possa rinunciare del tutto alla creazione di parcheggi. Tali eccezioni devono essere previste nei regolamenti comunali. In questo senso sono inclusi nel Regolamento edilizio del PP-QO che all'art. 27 fissa il numero dei posteggi privati e pubblici. A nostro modo di vedere le riduzioni ammesse sono del tutto arbitrarie e non si riesce a capire su che basi oggettive siano fatte. Dire che i posteggi per i contenuti abitativi debbano essere diminuiti solo del 30% in una zona così ben servita dal trasporto pubblico ci sembra totalmente in contrasto con quanto scritto un po' ovunque, ossia che siamo davanti ad un "progetto innovativo", a un "quartiere modello".
La riduzione del numero di stalli per automobili si può giustificare anche allo scopo di diminuire le emissioni foniche ed atmosferiche, ma i documenti che accompagnano il progetto del QO non considerano nemmeno questo aspetto. Ricordiamo che nel 1995, ad esempio, il Tribunale cantonale amministrativo aveva parzialmente accolto un nostro ricorso contro la costruzione dell'autosilo di Piazza del Sole, imponendo al Comune la soppressione di un certo numero di posteggi di superficie nelle vicinanze dello stesso. Questo per rientrare nei parametri imposti dalla legislazione federale in materia di inquinamento atmosferico.
L'ATA è preoccupata per la creazione dei posteggi previsti, troppi anche se fossero 488 unità, cioè il minimo calcolato sulla base dell'art. 27 del Regolamento edilizio.

A nostro modo di vedere, in sintonia con quanto previsto dalla norma VSS citata, per il QO si dovrebbe rinunciare alla creazione di parcheggi ad eccezione di quelli da adibire ai fornitori, ai servizi di pronto intervento o ad eventuali abitanti che ne abbiano le necessità (medici, disabili, ecc).

3.2 Parcheggi sfitti

Vorremmo anche 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 sub-affittati. 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 del QO, 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 nel quartiere nelle ore di punta.

4. Posteggi per biciclette

Come scritto a più riprese nei vari rapporti che accompagnano il progetto Quartiere Officine, uno degli obiettivi è la promozione della mobilità attiva e quindi anche dell'uso della bicicletta. Per raggiungere questo obiettivo occorre prestare particolare attenzione ai posteggi per biciclette previsti nel nuovo quartiere. Questo a prescindere dal fatto se venga accettato così come presentato dal Messaggio municipale, o se si preveda un quartiere senz'auto.
Il calcolo degli stalli per biciclette per i contenuti abitativi non è a nostro modo di vedere soddisfacente, visto che prevede due posteggi per ogni appartamento. Secondo la norma VSS 640065-2011 occorre prevedere per ogni locale un posteggio per biciclette (max 4 per appartamento), in questo numero sono già contenuti i posteggi per i visitatori.
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 QO. 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) e 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.

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
Piazza Indipendenza 6, Casella postale 1084, 6501 Bellinzona
tel. 076 443 02 63 - info@ata-ti.ch
www.ata.ch

5. Criteri per valutare l'idoneità di un luogo a diventare quartiere senz'auto

Prima di discutere a livello politico dell'opportunità o meno di pianificare un quartiere senz'auto occorre capire se la zona è oggettivamente idonea allo scopo. Le molte esperienze fatte in Germania hanno aiutato a sviluppare una matrice di valutazione che è stata utilizzata anche per analizzare l'idoneità di progetti nel resto della Svizzera. Qui sotto si può vedere il punteggio complessivo raggiunto dal quartiere Officine. Per informazione possiamo ricordare che quartieri senz'auto che hanno raggiunto 130-140 punti e sono stati realizzati si sono mostrati funzionali (es. Quartiere Oberfeld, Ostermundigen).

Il QO raggiunge un ragguardevole punteggio pari a 169 punti.

Per le spiegazioni delle singole posizioni si veda la descrizione seguente.

Criteri	Ponderazione %	Punteggio massimo possibile	Valutazione quartiere Officine
Grandezza minima	15%	30	30
Trasporti pubblici e Carsharing	30%	60	60
- allacciamento ai TP e frequenza		54	54
- Carsharing		6	6
Percorsi ciclabili	15%	30	30
- Distanza dal centro		26	26
- Topografia		4	4
Infrastrutture/Attrezzature	20%	40	29
- Negozi di prima necessità		7	4
- Altri negozi		7	6
- Scuola dell'infanzia		7	4
- Scuole elementari		7	7
- Nido d'infanzia		6	6
- Tempo libero/Zone verdi		6	2
Inquinamento	20%	40	20
- dell'aria		20	20
- fonico		20	0
Totale	100%	200	**169**

Matrice di valutazione (Fonte: Standortevaluation Oberfeld, April 2003)

5.1 Grandezza minima

Secondo le esperienze un quartiere senz'auto, per ben funzionare, dovrebbe avere una grandezza minima di 1,5-2 ha o rispettivamente 150-200 appartamenti. Più è grande il quartiere più è facile inserire tutta una serie di correttivi che permettono ad esempio l'uso condiviso di un certo numero di automobili, la creazione di una fermata bus dedicata, l'insediamento di un negozio di alimentari piuttosto che di un asilo nido.

Il nuovo quartiere Officine con i suoi 50'000 m2 di SUL abitativa (valore base considerando nei lotti B il 95% di abitazioni) supera di molto il minimo. Per questo il punteggio assegnato è pari a 30.

5.2 Trasporti pubblici e Carsharing

Come ben evidenziato nel Rapporto Ambientale che accompagna il PP-QO (pagine 8 e 9) l'allacciamento ai trasporti pubblici è ottimo. A meno di 300m di distanza abbiamo infatti la stazione FFS e il terminale Autopostale, da dove raggiungere con cadenze invidiabili il resto del Ticino e della Svizzera. Ai limiti del quartiere esistono poi due fermate della linea bus urbana.
La possibilità di usufruire del Carsharing esiste già ora visto che in stazione sono dislocate delle automobili della Mobility. Inoltre, come detto nel paragrafo precedente, vista la grandezza del quartiere sarà possibile sviluppare un sistema ad hoc per gli abitanti del QO.
Per quanto detto sopra sono assegnati 60 punti.

5.3 Percorsi ciclabili

Anche in questo caso è utile rifarsi al rapporto Ambientale che a pagina 6 evidenzia una buona disponibilità di ciclopiste. Come abbiamo evidenziato nel Quaderno per le biciclette redatto dall'ATA nel settembre 2022, ci sono dei punti da migliorare ma in generale si può dire che già ad oggi è possibile spostarsi a Bellinzona in bicicletta con una certa facilità.
Per assegnare il punteggio occorre guardare la distanza dal centro che nel nostro caso è di 500m (noi abbiamo considerato anche la distanza dai posti di lavoro quali l'amministrazione cantonale 1200m o l'IRB 800m). Con questa distanza, molto contenuta, si assegna il numero massimo di punti pari a 26.
La topografia riveste anche una certa importanza e visto che il territorio è per lo più pianeggiante i punti assegnati sono 4.
Per sviluppare l'utilizzo della bicicletta da e per il QO occorrerà realizzare degli attraversamenti protetti della Via San Gottardo, predisporre un collegamento ciclabile sicuro per la Piazza del Sole lungo la Via Cancelliere Molo (eliminando i posteggi esistenti) e progettare un numero sufficiente di stalli per biciclette situati in luoghi adatti (si veda anche il capitolo dedicato al posteggio per le biciclette).

5.4 Vicinanza con le infrastrutture e i servizi

Il QO è molto vasto e al suo interno sono previsti anche commerci e infrastrutture per il tempo libero e la cultura. Per questa valutazione abbiamo però considerato solo quello che esiste già a Bellinzona, quindi il punteggio raggiunto sarà anche superiore qualora tutto ciò che è previsto verrà veramente insediato nel QO.
In un raggio di 300-400 m troviamo negozi di alimentari (4 punti), altri negozi in un raggio che va da 300 a 600 m (6 punti), la scuola dell'infanzia è a 400 m (4 punti), la scuola elementare a meno di 200 m (7 punti), esiste un asilo nido privato a 300 m (6 punti), le infrastrutture per lo sport (calcio, piscina, skatepark) sono a circa 400-500m metri e le aree di svago di una certa dimensione si trovano verso la Golena (ca 1 km) o sulla collina di Daro (500m) (2 punti).

5.5 Inquinamento

Nel rapporto ambientale (pag. 14) si legge che "Nel quadro futuro (orizzonte 2050) non saranno presenti sul sedime attività industriali che comportino emissioni in atmosfera. L'abbondanza di aree verdi, la presenza di coperture rinverdite e finanche di boschi verticali, garantiranno un'importante capacità di assorbimento degli inquinanti atmosferici, configurando il nuovo quartiere come un vero e proprio polmone per la città". Per questo motivo viene assegnato il punteggio massimo al comparto (20 punti). Purtroppo nel rapporto ambientale non abbiamo trovato la valutazione dettagliata delle emissioni atmosferiche (sostanze inquinanti e CO2) provocate dalla creazione del nuovo quartiere.
Per quanto riguarda il rumore, ai lotti B1, B2 e B3, Ep3, Ep4 è assegnato un GdS II, conformemente ai contenuti previsti. Alla parte restante del sedime viene assegnato un GdS III.
Il rumore ferroviario non rappresenta un problema per i contenuti residenziali posti in zona GdS II, infatti secondo il Rapporto ambientale essi non presenteranno superamenti dei VLI.
L'influsso del traffico stradale considerato dal Rapporto ambientale considera anche il traffico indotto dal nuovo quartiere che però nell'ipotesi di un quartiere senz'auto viene a mancare. Per questo i valori di immissione dell'inquinamento fonico saranno minori di quanto prospettato nel documento. Per prudenza, considerata anche la costruzione a tappe che provocherà delle emissioni foniche di una certa portata viene assegnato all'aspetto fonico 0 punti.

5.6 Valutazione complessiva

Il quartiere Officine si dimostra oggettivamente idoneo alla creazione di un quartiere senz'auto. 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,..).
La situazione locale favorevole è sicuramente un punto di partenza molto importante a cui dovrà far seguito la volontà politica di realizzarlo.
In un secondo tempo sarà poi necessario implementare tutta una serie di misure gestionali che permetteranno ad un simile quartiere di ben funzionare. Le esperienze fatte negli ultimi decenni all'estero e nel resto della Svizzera offrono a questo scopo tutte le informazioni necessarie che non stiamo a citare in questo documento. L'Associazione traffico e ambiente è comunque sempre a disposizione per approfondire un eventuale modello futuro di gestione.

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
Piazza Indipendenza 6, Casella postale 1084, 6501 Bellinzona
tel. 076 443 02 63 - info@ata-ti.ch
www.ata.ch