

Messaggio

numero

6337

data

30 marzo 2010

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 23 ottobre 2007 presentata da Riccardo Calastri e Giuseppe (Bill) Arigoni “Promozione della mobilità combinata e del traffico lento”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

la mozione parte dal presupposto che vi sia un elevato e ancora poco sfruttato potenziale per gli spostamenti con mezzi di locomozione non motorizzati (bicycletta e a piedi), in particolare poiché non sono ancora date le premesse per muoversi in sicurezza e comodamente.

Analoga constatazione viene fatta anche per ciò che concerne la mobilità combinata.

Lo scrivente Consiglio condivide queste valutazioni e, a riprova di ciò, negli ultimi anni ha posto maggiori energie e risorse per sviluppare una mobilità più sostenibile nel nostro Cantone.

La mozione chiede di:

1. allestire un piano cantonale per la promozione del traffico lento
2. elaborare una scheda di piano direttore sulla mobilità combinata e sul traffico lento
3. promuovere un programma d'agglomerato del Bellinzonese

Alla mozione questo Consiglio non ha dato immediata risposta scritta, ma, come si illustrerà in seguito, ampia risposta nei fatti.

Mobilità lenta (punti 1 e 2 della mozione)

(a) Per quanto riguarda il traffico ciclabile, il Cantone è competente per la realizzazione degli itinerari ciclabili d'interesse nazionale e cantonale. La realizzazione degli itinerari regionali è invece di competenza dei Comuni. La pianificazione di quest'ultimi avviene nell'ambito dei Piani regionali dei trasporti; i percorsi o gli interventi di rilevanza territoriale sono in seguito ripresi nelle schede di Piano direttore.

Il Piano direttore cantonale contempla già una specifica scheda sulla mobilità lenta: la scheda M10 (che sostituisce le schede 12.27 e 12.28 del PD90) riporta i principi pianificatori e progettuali e ha stabilito la rete dei percorsi di importanza cantonale. Si noti come la mobilità lenta è l'unica forma di mobilità (insieme all'aviazione) che dispone di una scheda dedicata.

La sfida futura consiste in una maggiore integrazione della mobilità lenta nella pianificazione territoriale e dei trasporti, promuovendo una visione più completa delle reti dei percorsi pedonali e ciclabili e migliorando l'efficacia dell'insieme dei percorsi.

L'uso quotidiano di tali percorsi è infatti determinato dalla loro qualità, misurabile in termini di continuità, sicurezza e attrattiva.

A riguardo del Piano cantonale della mobilità lenta la stessa scheda M10 del PD riporta quanto segue:

“Le decisioni relative ai tracciati dei percorsi ciclabili di importanza nazionale e cantonale maturati nell’ambito delle schede del PD90 12.27 e 12.28, nonché i contenuti dei PRT, rispettivamente dei Programmi di agglomerato, inerenti alle reti della mobilità lenta, confluiscono nel Piano cantonale dei trasporti (vedi scheda M1) e costituiscono il Piano della mobilità lenta.”

Questo Piano viene sviluppato a tappe nei cinque comprensori di pianificazione in cui è stato suddiviso il Cantone per affrontare lo sviluppo della mobilità e coincidono con i perimetri dei Piani regionali dei trasporti.

- (b) Negli ultimi anni, in collaborazione con il Gruppo di sostegno agli itinerari ciclabili presieduto da Rocco Cattaneo, istituito da questo Consiglio, il Cantone ha intensificato la collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti e con i Comuni per dare corpo ad una rete ciclabile regionale. Per quanto riguarda il Luganese, contestualmente all’allestimento del Piano della viabilità del Polo (PVP) è stata dunque pianificata congiuntamente la rete dei sentieri ciclabili d’importanza regionale e quello di importanza cantonale. È stata così definita una rete di otto percorsi, che serve i principali punti di attrazione e produzione del traffico ciclabile. Questo piano è stato approvato dalla CRTL e da questo Consiglio nel 2008; sulla base delle decisioni del 2009 del Parlamento concernenti la realizzazione del PVP, è stato poi dato avvio alla progettazione di massima.

La situazione è analoga nel Mendrisiotto. I sei percorsi ciclabili, l’uno di importanza cantonale e gli altri di importanza regionale individuati nel Piano dei trasporti (PTM), sono stati precisati per mezzo di un piano di indirizzo; è ora in corso l’attribuzione dei mandati per l’elaborazione dei progetti di massima.

Questo approccio è ora richiesto anche dalla Confederazione, che nell’ambito dei Programmi d’agglomerato assegna a questa modalità di spostamento un ruolo importante.

Giova infine qui ricordare che è al momento in corso l’allestimento dei programmi d’agglomerato del Bellinzonese (PAB) e del Locarnese (PALOC) e che nei prossimi mesi prenderà avvio la preparazione della seconda generazione dei programmi d’agglomerato del Luganese (PAL) e del Mendrisiotto (PAM). Questi strumenti vengono allestiti e aggiornati dalle rispettive Commissioni regionali dei trasporti con la collaborazione del Dipartimento del territorio e dei Comuni e pongono un accento sempre più importante alla mobilità lenta.

- (c) Per quanto riguarda gli spostamenti a piedi, la Legge cantonale sui percorsi pedonali e i sentieri escursionistici (LCPS), regola il campo d’azione e le competenze del Cantone e degli altri Enti. Sulla base di questa legge, è stato elaborato il Piano cantonale dei sentieri escursionistici, che definisce ca. 3600 km di sentieri di interesse cantonale, la cui manutenzione compete agli enti turistici locali. Si tratta di sentieri di diverso tipo, dai più impegnativi percorsi di montagna con valore prettamente turistico ai sentieri accessibili a chiunque senza equipaggiamento particolare che costituiscono un elemento essenziale dello svago di prossimità.

La legge assegna ai Comuni la competenza di sviluppare un piano di percorsi pedonali sul proprio territorio, coordinandolo con i Comuni limitrofi, nell’ambito dei propri Piani Regolatori. In esso dovrebbero trovare posto, oltre ai sentieri per collegare luoghi discosti del territorio comunale, anche gli accorgimenti per una

mobilità pedonale sicura e priva di ostacoli all'interno delle zone edificabili. Questo Consiglio ritiene appropriata la suddivisione di competenze stabilita dalla Legge, in quanto lo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità lenta richiede un lavoro particolarmente capillare e una conoscenza dettagliata del territorio e dei bisogni della popolazione. Gli spostamenti pedonali avvengono infatti in generale su distanze inferiori a 1 km. L'analisi dei piani regolatori in vigore permette di constatare che ad oggi purtroppo solo pochi Comuni hanno concretizzato questo obiettivo. Tuttavia i Programmi d'agglomerato costituiscono ora l'occasione per rilanciare il tema. In questo ambito infatti, considerata l'importanza assegnata dalla Confederazione al tema nella valutazione complessiva del programma, i Comuni sono nuovamente invitati a sviluppare la propria rete di percorsi pedonali locali.

- (d) L'accessibilità pedonale alle fermate del TILO e del trasporto pubblico in generale, è una problematica che concerne generalmente il Comune in cui è ubicata la fermata. Pertanto per la pianificazione degli accessi alle stazioni va affrontata con lo strumento del Piano regolatore. Il Cantone ha il compito e la possibilità di verificare la disponibilità di percorsi pedonali attrattivi e sicuri verso le fermate del trasporto pubblico nell'ambito dell'esame preliminare o dell'approvazione dei Piani regolatori.
- (e) Come si può quindi constatare, le richieste 1 e 2 (per la mobilità lenta) della mozione sono di fatto già state in larga parte evase dal profilo dei principi e della pianificazione. Evidentemente la realizzazione di quanto contenuto nei piani è ancora molto impegnativa dal profilo finanziario e procedurale. Le risorse vanno ora concentrate in questa fase. In linea di principio questo Consiglio intende operare attraverso lo strumento dei crediti-quadro.

Mobilità combinata

- (a) Elemento centrale della mobilità combinata sono gli impianti P+R, i nodi intermodali, le stazioni e le relative modalità di accesso.

Il Cantone, in collaborazione con CRT, Comuni e imprese di trasporto, già da tempo lavora per migliorare l'offerta del trasporto pubblico. In quest'ottica, dagli inizi degli anni '90 ad oggi, è stata attuata tutta una serie di misure: dal potenziamento dell'offerta su ferro a quella su gomma, dal miglioramento delle infrastrutture ferroviarie e d'interscambio alla realizzazione di misure per l'accelerazione dei bus, dal coordinamento degli orari all'integrazione tariffale delle diverse aziende. Ulteriori misure sono in fase di realizzazione o sono allo studio.

Lo sviluppo del sistema TILO è il frutto di un lavoro congiunto Cantone-FFS. Partendo dalle esigenze di mobilità odierne e future, è stato definito il servizio per i vari orizzonti temporali e gli interventi infrastrutturali necessari, tra cui le nuove stazioni. Già nella fase iniziale è stata prestata particolare attenzione all'accessibilità alle fermate esistenti o previste: questa può avvenire a piedi, in bicicletta, con altri mezzi pubblici o in automobile (accompagnato o non). Oltre che le esigenze d'interscambio bus-treno, per ogni fermata sono definiti gli scenari di sviluppo dell'offerta di posteggi P+R, le infrastrutture che richiedono maggior disponibilità di spazi. Inoltre in ogni fermata sono da prevedere adeguati stalli per biciclette (B+R). Nel caso di fermate esistenti sono principalmente le FFS ad assumersi l'onere di adeguare costantemente l'offerta, in particolare di P+R e B+R. Nel caso di nuove fermate o ristrutturazioni complete (come ad esempio per la stazione di Castione), le esigenze di mobilità combinata vengono da subito considerate nella progettazione e sono sostenute finanziariamente anche dal Cantone e dai Comuni.

Nell'ambito dell'aggiornamento del Piano direttore è stata inserita una nuova scheda specifica (M7) che tratta il "Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia - TILO". Nel capitolo sugli indirizzi e sulle misure è stato considerato anche l'aspetto dell'accessibilità alle fermate.

- (b) Oltre ai principi indicati in questa scheda, quelle relative ai Piani regionali dei trasporti (M2-M5) precisano le esigenze e le ubicazioni relative ai nodi di interscambio e ai posteggi di tipo Park and ride.

In conclusione, anche per la mobilità combinata la richiesta della mozione tendente all'elaborazione di una scheda di piano direttore sulla mobilità combinata è da considerare evasa nell'impostazione e nei principi operativi.

Programma d'agglomerato del Bellinzonese

Al momento della formulazione della mozione era già in corso l'allestimento dei programmi d'agglomerato del Luganese e del Mendrisiotto, consegnati alla Confederazione a fine 2007. Non essendoci allora le premesse politiche, tecniche e finanziarie per elaborare un Programma d'agglomerato conforme alle richieste per le regioni del Bellinzonese e del Locarnese se ne era stabilito l'avvio in una seconda fase.

Dal 2009 è stato possibile dare avvio all'allestimento di questi ultimi, grazie anche ai crediti votati dal Parlamento cantonale.

Per la prossima scadenza indicata dalla Confederazione (fine 2011) sarà così possibile consegnare entrambi i programmi. Come richiesto dai mozionanti e in linea con l'impostazione data dalla Confederazione, particolare attenzione viene dedicata alla mobilità lenta.

Aggiungiamo pure che nel frattempo questo Consiglio ha adottato la scheda di Piano direttore relativa al Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese (COTAB), i cui contenuti verranno approfonditi e precisati nell'ambito del succitato programma d'agglomerato.

La terza richiesta della mozione è quindi anch'essa di fatto già evasa positivamente.

Conclusione

Le tre richieste formulate dai mozionanti sono state assunte da questo Consiglio, che ne ha di fatto avviato la fase operativa, motivo per cui la mozione è diventata priva di oggetto.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Gendotti

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 23.10.2007

MOZIONE

Promozione della mobilità combinata e del traffico lento

del 23 ottobre 2007

Il rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sugli obiettivi pianificatori cantonali approvati dal Gran Consiglio il 26 giugno 2007 indica che la messa in esercizio delle gallerie ferroviarie del San Gottardo e del Monte Ceneri, con la bretella per Locarno, rappresenta l'occasione concreta per riequilibrare la ripartizione modale tra il trasporto privato motorizzato e il trasporto pubblico in Ticino. In funzione di questo evento si dovranno pianificare e realizzare tempestivamente tutte le misure atte a favorire lo sviluppo della mobilità combinata e del traffico lento¹.

Il 16 ottobre 2007 il Dipartimento del territorio e le Ferrovie federali svizzere hanno presentato l'offerta del sistema regionale TILO agli orizzonti temporali 2008, 2009, 2010, 2012 e 2018 - data dell'entrata in funzione di AlpTransit - e illustrato gli investimenti infrastrutturali previsti dalle FFS; in particolare, le nuove fermate.

Le offerte di mobilità combinata riguardano le infrastrutture, l'informazione e i servizi, che, assieme, aumentano la flessibilità e favoriscono una migliore utilizzazione di tutti i mezzi di trasporto. Nel 2018 il sistema regionale TILO offrirà un servizio di trasporto pubblico di alta qualità; affinché questa offerta possa veramente essere sfruttata in modo ottimale, è però necessaria un'infrastruttura adeguata per gli utenti della rete stradale (pedoni, ciclisti, automobilisti) nei luoghi di interscambio.

A questo scopo si chiede di:

1. allestire un piano cantonale per la promozione del traffico lento;
2. elaborare una scheda di piano direttore sulla mobilità combinata e sul traffico lento;
3. promuovere un programma d'agglomerato del Bellinzonese.

Nella concezione odierna della mobilità, il traffico lento ha la funzione di garantire i collegamenti all'interno degli agglomerati, nonché l'accesso alle attività di svago e agli altri mezzi di trasporto. Gli sforzi del Cantone si sono finora concentrati sugli itinerari ciclabili d'importanza nazionale e cantonale e sui sentieri escursionistici. Altre iniziative riguardano la sicurezza stradale («Strade più sicure»), il percorso casa-scuola («Meglio a piedi») e la medicina scolastica (salute e movimento). Per sviluppare le premesse territoriali per una mobilità più sostenibile entro il 2018 è necessario un piano cantonale per la promozione del traffico lento. Il traffico ciclabile, in particolare, è economicamente efficiente e ha un alto potenziale di crescita.

Il traffico lento va promosso attraverso una rete di percorsi sicuri, diretti e attrattivi. Questa rete deve collegare zone residenziali, posti di lavoro, scuole, stazioni e fermate, edifici e attrezzature pubbliche e negozi. In un ambito costruito, il traffico lento deve essere integrato nel sistema dei trasporti. I Comuni investono somme ingenti nella moderazione del traffico. Affinché queste misure non restino interventi isolati, con l'unico scopo di ridurre la velocità dei mezzi di trasporto motorizzato, ma permettano anche di aumentare l'attrattiva del traffico lento, è necessario

¹ Cfr. 5843R, punto 10.6 Mobilità, Considerazioni particolari.

L'agglomerato del Bellinzonese non dispone ancora di un "concetto d'organizzazione territoriale". Il Piano regionale dei trasporti è incentrato sul semisvincolo dell'autostrada di Bellinzona. Il progetto generale per la costruzione di quest'opera è stato approvato dal Consiglio federale il 15 dicembre 2006, ma il contributo finanziario della Confederazione sarà decisamente inferiore alle aspettative. Nel frattempo sono previste opere, come il rifacimento del ponte tra Giubiasco-Sementina o la costruzione della nuova Scuola media 2, che avranno conseguenze - dirette o indirette, desiderate o indesiderate - sul sistema dei trasporti. L'elaborazione di un programma d'agglomerato del Bellinzonese incentrato sulla promozione del traffico lento permetterebbe di sfruttare le caratteristiche favorevoli della regione, di rafforzare il Piano regionale dei trasporti e di accedere ai sussidi del Fondo infrastrutturale.

considerare le caratteristiche tecniche delle biciclette e le esigenze di pedoni e di ciclisti. La formalizzazione degli indirizzi e delle misure in una scheda di Piano direttore è la premessa indispensabile per creare una rete di percorsi che vada oltre i confini comunali, per finalmente uniformare modalità e colori delle misure di moderazione del traffico e per aumentare la vivibilità di nuclei e di quartieri.

Riccardo Calastri
Giuseppe (Bili) Arigoni