



Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese - PTB

Mobilità



Grado di consolidamento

- Informazione preliminare
 Risultato intermedio
 Dato acquisito (per le singole misure, v. cap. 3)

Stato della procedura

Progetto per la consultazione: 19.10-18.11.1998

Adozione del Consiglio di Stato: 26.01.1999

Entrata in vigore: 4.10.1999

Approvazione federale: 27.02.2003

Aggiornamento parti informative (cap. 1 e 5): 16.04.2012

Le date si riferiscono all'ultima procedura. La cronologia completa di ogni scheda è consultabile sul sito Internet - www.ti.ch/pd - oppure presso l'Ufficio del Piano direttore.

Istanze responsabili

- Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, Sezione della mobilità, Sezione dello sviluppo territoriale

Istanze con compiti da svolgere

- Divisione delle costruzioni
- Divisione dell'ambiente
- Divisione dell'economia
- Servizi generali del DT
- i Comuni interessati (v. elenco al cap. 5)

Obiettivi del Piano direttore

17, 9, 11, 18, 20

Schede correlate


RI, R4, RI I, MI, M2, M6, M8, MI0, VI

Cartografia

Carta di base (foglio 4), Carta tematica Mobilità

Tempi e mezzi

Il Programma d'attuazione - consultabile sul sito Internet, www.ti.ch/pd, oppure presso l'Ufficio del Piano direttore - informa sui tempi e sui mezzi.

 Sfondo bianco:
testo informativo

 Sfondo grigio:
testo vincolante



I. Situazione, problemi, sfide

Situazione generale

Il sistema della mobilità nella regione del Bellinzonese mostra l'esistenza di conflitti e lacune (generalizzati e localizzati) delle varie componenti della gestione dei collegamenti interni ed esterni al sistema urbano bellinzonese:

- la presenza di alcuni nodi problematici non in grado di assorbire il volume di traffico esistente;
- l'offerta di servizi di trasporto pubblico insufficiente, con delle linee e delle fermate poco adeguate alle esigenze della domanda (provenienza e destinazione degli utenti);
- una rete di percorsi pedonali e ciclabili carente, sia dal profilo dell'offerta che da quello della sicurezza;
- una scarsa pianificazione della disposizione dei posteggi.

Questa situazione pregiudica l'accessibilità di Bellinzona, e presenta delle conseguenze negative sulla qualità della vita e sull'attrattività economica dell'intero comprensorio. Si riscontrano infatti:

- mancanza di fluidità del traffico durante le ore di punta lungo le arterie di scorrimento a causa della saturazione degli incroci principali;
- ritardi al traffico pubblico, a causa della mancanza di misure di accelerazione, con conseguente perdita di attrattività soprattutto nelle fasce orarie di massima domanda potenziale;
- traffico parassitario dovuto alla ricerca di posteggi o di percorsi alternativi per aggirare i punti di rallentamento, che crea situazioni di pericolo (presenza di pedoni) e pregiudica la qualità di vita (inquinamento fonico e atmosferico);
- mancanza di sicurezza per il traffico lento (pedoni e ciclisti) in particolare in corrispondenza degli attraversamenti delle strade principali;
- un elevato livello di inquinamento atmosferico (ca. 30 ha di zona edificabile soggetta a valori di NO₂ superiori a 45 µg/m³).

Problematiche queste, che risultano particolarmente evidenti da sud, dove il carico veicolare è continuo sull'arco dell'intera giornata e la struttura del traffico appare meno dipendente della componente sistematica (pendolari).

L'evoluzione dei flussi di traffico, determinato prevalentemente dai fenomeni di suburbanizzazione della residenza sull'insieme del territorio cantonale e di polarizzazione delle attività in pochi centri, tenderà ad acuire i problemi di capacità nei punti critici e gli effetti negativi che ne conseguono (traffico parassitario, pregiudizio dell'efficienza dei mezzi pubblici, conflitti con il traffico lento), conducendo l'intero sistema viario del Bellinzonese verso seri problemi di funzionalità.

Il Cantone ha promosso la realizzazione del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese con l'obiettivo di riorientare la politica dei trasporti verso un approccio integrato che persegua un maggiore equilibrio tra i diversi modi di trasporto.

Nel 1994 il Dipartimento del Territorio informa i Comuni interessati che intende allestire il Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB). I rappresentanti di Arbedo-Castione, Bellinzona, Giubiasco, Monte Carasso formano dunque un comitato provvisorio con lo scopo di costituire la Commissione regionale dei trasporti (CRTB). Nel 1995, dopo la ratifica da parte dei legislativi comunali, la convenzione per la costituzione della CRTB è adottata ufficialmente sia dai delegati

comunali che dall'Autorità cantonale ed è possibile avviare i lavori per l'elaborazione del PTB. Nel corso del 1997 la CRTB approva i contenuti dei rapporti settoriali provvisori e li pone in consultazione presso la popolazione (serate informative e comunicati stampa) e le Autorità cantonali e comunali. Il 31 marzo 1998 la CRTB approva il progetto definitivo del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese.

L'insieme delle misure previste dal PTB potrà favorire l'ottenimento:

- della riduzione generalizzata del traffico sulle strade di quartiere e sulle strade particolarmente toccate dal traffico parassitario;
- della diminuzione di oltre 10'000 veicoli al giorno tra lo svincolo dell'A2 a Bellinzona-sud e Piazza Grande a Giubiasco (- 50%);
- della riduzione del traffico dal 30% fino al 40% lungo i due collegamenti principali tra Bellinzona e Giubiasco;
- della diminuzione delle immissioni nocive nei quartieri residenziali, segnata-mente la contrazione del livello del NO₂ di ca. il 20% rispetto allo stato attuale.

Pianificazione urbanistica a sostegno della politica dei trasporti

Negli ultimi 40 anni il Canton Ticino ha vissuto due fenomeni concomitanti apparentemente antitetici:

- l'evidenziarsi dei fenomeni della suburbanizzazione e della periurbanizzazione (decentramento di residenze e attività), che hanno dilatato gli insediamenti al di là dei centri urbani tradizionali;
- la polarizzazione che durante l'ultimo decennio ha portato a una concentrazione delle attività nei principali centri (e agglomerati) cantonali, in modo da consentire al sistema economico e territoriale ticinese di raggiungere una massa critica minima per rispondere alla globalizzazione.

La dinamica appena descritta determina un assetto organizzativo del Cantone che vede:

- Lugano nel ruolo di polo trainante, dove si concentrano la maggior parte delle attività economiche del Paese (in particolare in campo finanziario);
- Bellinzona come centro dei servizi amministrativi, dove si concentrano dunque la maggior parte delle attività statali e parastatali (o almeno i centri decisionali che gestiscono questi enti) presenti sul territorio cantonale.

Accanto a queste destinazioni, l'agglomerato bellinzonese è fortemente caratterizzato dalla predominanza della funzione residenziale in tutti i Comuni (compreso Bellinzona), contraddistinta in generale da una densità edificatoria abbastanza contenuta e da un buon compromesso tra qualità paesaggistica ed ambientale.

L'analisi delle caratteristiche funzionali e spaziali permette di individuare i punti di forza e di debolezza e quindi di formulare degli obiettivi nell'ambito della mobilità per migliorare le qualità competitive di ogni settore, tenendo presenti le esigenze di utilizzazione del territorio e le necessità di risanamento delle sue condizioni ambientali.

Sono state così individuate:

- le aree strategiche che raggruppano le attività che favoriscono lo sviluppo economico dell'agglomerato:
 - a) Centro amministrativo cantonale (P.za Governo, V.le Stefano Franscini, Via E. Motta)

- b) Comparto tra Via Tatti e Via Chiesa (Scuola di commercio / Archivio cantonale / Swisscom)
 - c) Comparto produttivo Giubiasco/S.Antonino
 - d) Comparto commerciale-logistico Camorino/S.Antonino/Cadenazzo
- le aree sensibili, che presentano funzioni sociali, ambientali e urbanistiche (elementi di attrattività) con elementi di conflitto nei confronti delle necessità di accesso e di transito:
- a) Centro storico di Bellinzona
 - b) Piazza Grande di Giubiasco
 - c) Golene lungo il fiume Ticino
 - d) Gli insediamenti residenziali di sponda destra attraversati dalla strada cantonale.

Mobilità pubblica

L'assenza di corsie preferenziali lungo le arterie con maggiore densità di circolazione e di misure di accelerazione nei punti di aggancio della rete locale all'asse di transito principale, costringe il bus a circolare in condizioni di disagio riducendone l'efficacia e l'attrattiva.

Anche l'offerta di servizi di trasporto pubblico è insufficiente, con delle linee e delle fermate poco adeguate alle esigenze della domanda (provenienza e destinazione degli utenti), uno scarso coordinamento tra i servizi urbani e quelli regionali ed una struttura degli orari poco attrattiva e limitata nel tempo (debolezza dell'offerta nella fascia serale). Questa situazione pregiudica l'apporto del mezzo pubblico nella ripartizione modale (ca. 8%) nelle relazioni interne all'agglomerato.

Mobilità privata

L'analisi dell'attuale sistema della mobilità nella regione del Bellinzonese mostra situazioni di disagio sugli assi di penetrazione urbana che, in particolare da Sud, si prolungano oltre le ore di punta. La presenza di alcuni nodi problematici – corrispondenti per lo più ai punti di aggancio della rete locale all'asse di transito principale non sono in grado di assorbire il volume di traffico esistente. Questa situazione pregiudica l'accessibilità di Bellinzona e conseguentemente l'attrattiva della sua piazza economica. Essa presenta inoltre delle importanti conseguenze negative per i quartieri residenziali di Bellinzona, per gli insediamenti principali dell'agglomerato attraversati dagli assi di penetrazione alla città (formazione di traffico parassitario) e per gli altri vettori di trasporto.

Il potenziamento dei mezzi di trasporto pubblico e le misure di moderazione del traffico – non sono sufficienti a garantire l'efficienza dell'intero sistema e il risanamento delle aree maggiormente esposte alle sollecitazioni ambientali. I risultati simulati con il modello cantonale del traffico mostrano come i volumi di traffico giornalieri permangano elevati.

Sulla scorta di queste considerazioni e tenuto conto del previsto sviluppo della domanda globale di mobilità dovuta alla polarizzazione di attività di servizio (statali e parastatali) nel Bellinzonese, la viabilità risulterà compromessa.

È quindi necessario agire anche radicalmente sulla struttura della rete viaria, in modo da garantire una sostanziale riduzione del traffico lungo gli assi principali e nelle aree sensibili di Bellinzona e negli insediamenti principali dell'agglomerato attraversati dagli assi di penetrazione alla città. In questo senso si propone di

utilizzare la strada nazionale A2 come circonvallazione dell'agglomerato, predisponendo un allacciamento mediano del centro urbano all'altezza di via Tatti. Questo allacciamento, combinato con l'intervento viario previsto nel Piano di Magadino, permetterà di liberare dal traffico di transito i comuni posti lungo le arterie esistenti di sponda destra e sinistra del fiume Ticino.

In considerazione delle situazioni di traffico descritte, dell'evoluzione della domanda di mobilità, della struttura dell'insediamento urbano rispetto alla rete stradale e dell'efficacia delle citate misure di razionalizzazione del sistema di trasporto (in particolare nell'area di Arbedo - Prato Carasso), è necessario intervenire unicamente all'accesso Sud.

Mobilità lenta e moderazioni del traffico

Il contesto morfologico e le distanze ridotte del Bellinzonese (soprattutto dell'agglomerato urbano tra Arbedo e Camorino) risultano estremamente favorevoli agli spostamenti pedonali e con le 2 ruote. L'attuale sistema della mobilità lenta mostra comunque l'esistenza di conflitti e lacune delle percorrenze pedonali e ciclabili determinati da:

- una rete di percorsi pedonali e ciclabili carente, sia dal profilo dell'offerta che della sicurezza;
- attraversamenti delle strade principali con misure di protezione insufficienti;
- traffico parassitario di transito nelle aree residenziali, alla ricerca di percorsi alternativi e di posteggi.

Stazionamento

La regione del Bellinzonese denota una scarsa pianificazione della disposizione dei posteggi sia di corta che di lunga durata. Molti sono ubicati in prossimità di aree sensibili e distribuiti in una moltitudine di aree di stazionamento di modeste dimensioni. Non sono sfruttate le possibilità di decentrare i posteggi (soprattutto di lunga durata) all'esterno del centro urbano.

Le tariffe applicate non sono unitarie e non sono correlate alla vicinanza o meno del centro cittadino.

Al fine di migliorare le condizioni di mobilità e la qualità dell'ambiente, il Cantone ha emanato disposizioni che determinano il numero dei posteggi sui fondi privati attraverso l'adozione di un apposito Regolamento cantonale posteggi privati in vigore dal 1.1.2006.

Il regolamento stabilisce il fabbisogno massimo di riferimento, il numero dei posteggi privati necessari e il numero dei posteggi privati da realizzare per singoli edifici e impianti, in base alle norme dell'Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS), tenuto conto delle circostanze locali e, in particolare della qualità del trasporto pubblico e del livello dell'inquinamento ambientale.

Le norme di attuazione di piano regolatore, di piano particolareggiato e di regolamenti dei Comuni interessati che definiscono il fabbisogno di posteggi privati sono decadute con l'entrata in vigore del regolamento cantonale, eccezion fatta per eventuali norme più restrittive volte alla tutela del paesaggio, del patrimonio architettonico o di altre esigenze specifiche.

2. Indirizzi

2.1 Indirizzi generali

Il PTB persegue l'ottimizzazione del sistema regionale dei trasporti, in particolare per:

- a. migliorare le condizioni di mobilità nella regione e verso l'esterno;
- b. potenziare il trasporto pubblico;
- c. ridurre le immissioni foniche e atmosferiche favorendo un miglioramento della ripartizione modale;
- d. concentrare il traffico privato su di un numero limitato di arterie al di fuori dei quartieri residenziali;
- e. trasferire il traffico proveniente da sud, dalle strade locali all'autostrada, tramite la realizzazione di un semisvincolo centrale agganciato a Via Tatti e connesso a un posteggio di stazionamento di lunga durata (ampliamento posteggio Scuola Arti e Mestieri);
- f. migliorare le infrastrutture per il traffico ciclabile e pedonale in modo da sfruttare la morfologia favorevole del comprensorio;
- g. promuovere una politica selettiva dei posteggi, riducendo i posti auto di lunga durata nel centro cittadino, trasferendoli nelle immediate vicinanze delle arterie principali.

2.2 Pianificazione urbanistica a sostegno della politica dei trasporti

- a. Garantire una buona accessibilità ai servizi amministrativi di interesse cantonale;
- b. permettere la concentrazione delle attività dell'amministrazione e dei nuovi progetti in pochi comparti, al fine di ottimizzare la gestione dei contatti con l'utenza e della mobilità;
- c. consentire la riduzione degli influssi negativi sulle aree residenziali causati dalla mobilità dei pendolari e degli utenti.

2.3 Mobilità pubblica

Potenziare il trasporto pubblico, adeguando l'offerta alla domanda potenziale, per garantire un sistema concorrenziale (frequenze, fermate, servizi innovativi tipo "boxi", ecc.) lungo l'asse longitudinale Nord/Sud e su quelli trasversali, tra le due sponde del Ticino, attraverso:

- a. misure di intervento sulla rete viaria in modo da velocizzare i mezzi pubblici;
- b. misure di gestione nella riorganizzazione della rete e degli orari;
- c. realizzazione di posteggi intermodali che favoriscono il trasporto integrato.

2.4 Mobilità privata

Attuazione del semisvincolo sud, tassello necessario per permettere lo sviluppo armonico del sistema di trasporto (traffico pubblico, privato e lento) nella regione Bellinzonese al fine di:

- a. concentrare in un primo tempo il traffico privato su un numero limitato di arterie, rendendo nel contempo i flussi più omogenei;
- b. ridurre in seguito sostanzialmente il traffico lungo gli assi principali e nelle aree sensibili della città;
- c. ridurre il traffico di transito negli insediamenti principali dell'agglomerato attraversati dagli assi di penetrazione alla città.

2. Indirizzi

Questa infrastruttura è da coordinare strategicamente (funzioni e tempi) con il collegamento A2/ A13 (vedi scheda R1 I sul Piano comprensoriale del Piano di Magadino), di cui rappresenta la tratta finale di accesso all'agglomerato di Bellinzona.

2.5 Mobilità lenta e moderazioni del traffico

- a. Migliorare le condizioni di sicurezza per pedoni e ciclisti, sia nelle aree residenziali che alle intersezioni con i principali assi di transito del traffico motorizzato;
- b. rendere più fitta e attrattiva la rete dei percorsi ciclabili e pedonali;
- c. ridurre nella massima misura possibile il traffico parassitario di transito nelle aree residenziali, concentrando il traffico privato su un numero limitato di arterie.

2.6 Stazionamento

- a. Concentrare i posteggi in pochi luoghi strategici ai margini di Bellinzona;
- b. creare posteggi di interscambio;
- c. ridurre progressivamente il numero di posteggi di lunga durata nei centri;
- d. riorganizzare la distribuzione dei posteggi dello Stato;
- e. gestire in modo coordinato i posteggi pubblici all'interno dell'agglomerato;
- f. stabilire il numero dei posteggi privati da realizzare per singoli edifici e impianti tenuto conto delle circostanze locali e, in particolare della qualità del trasporto pubblico e del livello dell'inquinamento ambientale, applicando il Regolamento cantonale posteggi privati del 14.6.2005.

3. Misure

3.1 Indirizzi generali

Nessuna misura. Vedi punti successivi.

3.2 Pianificazione urbanistica a sostegno della politica dei trasporti

a. Aree strategiche

3.2	Oggetto	Prior.	Cons.
a.1	Centro amministrativo cantonale: sistemazione (accessi e posteggi) per evitare che i problemi di traffico impongano nel futuro ulteriori decentramenti degli uffici.	1 e 2	Da
a.2	Comparto tra Via Tatti e Via Chiesa: sistemazione degli accessi in modo da sgravare il tratto Via Zorzi – Portone.		
a.3	Comparto produttivo Giubiasco / S. Antonino: miglioramento urbanistico.		
a.4	Comparto commerciale-logistico Camorino/ S.Antonino/Cadenazzo: miglioramento della sicurezza con l'attuazione degli interventi previsti dalla scheda RI I (v. punto 3.g).		

b. Aree sensibili

3.2	Oggetto	Prior.	Cons.
b.1	Centro storico di Bellinzona: chiusura al traffico privato secondo lo spirito del controprogetto accolto in votazione popolare nel 1991.	1 e 2	Da
b.2	Piazza Grande di Giubiasco: ripensamento urbanistico al fine di realizzare la porta d'entrata sud all'agglomerato bellinzonese.		
b.3	Golene lungo il fiume Ticino: mantenimento delle caratteristiche di zona verde dedicata allo svago. Miglioramento dell'accessibilità per il traffico lento.		
b.4	Insedimenti residenziali di sponda destra attraversati dalla strada cantonale: misure dissuasive per il traffico parassitario.		

3. Misure

3.3 Mobilità pubblica

3.3	Oggetto	Prior.	Cons.
a.	Riorganizzazione dell'interscambio alla stazione di Bellinzona: - definizione di un terminale e organizzazione delle fermate per il traffico passante; - sistemazione degli spazi pedonali; - concentrazione dei posteggi pubblici e riorganizzazione della loro gestione.	1	Da
b.	Interventi per la velocizzazione dei trasporti pubblici: - riorganizzazione degli impianti semaforici lungo l'asse principale N-S, con la posa di pedane di chiamata per mezzi pubblici; - corsie preferenziali di approccio ai semafori e alle intersezioni principali.	1 e 2	Da
c.	Fermata FFS di Piazza Indipendenza: realizzazione di una fermata passeggeri al servizio del Centro Amministrativo cantonale all'altezza di Piazza Indipendenza.	3	Ip
d.	Posteggi di interscambio: realizzazione di posteggi di interscambio a Molinazzo di Arbedo e alle stazioni FFS (sedimi FFS) di Castione, Cadenazzo e Giubiasco (cfr. punto successivo).	1 e 2	Da

3.4 Mobilità privata

3.4	Oggetto	Prior.	Cons.
a.	Semisvincolo sud: realizzazione di un accesso autostradale a Bellinzona, da e verso sud, agganciato a Via Tatti con un intervento infrastrutturale contenuto. Esso non comporta conflitti con le arginature, le componenti naturali ed antropiche del territorio e l'attività agricola. Il collegamento tra il semisvincolo sud e il posteggio d'attestamento di via Tatti è reso più attrattivo rispetto alla penetrazione verso il centro città tramite una gestione del traffico che lo renda il più possibile prioritario rispetto alle altre correnti di traffico, nel rispetto dell'accessibilità da e per la sponda destra. Il semisvincolo sud è da coordinare strategicamente (funzione e tempi) con l'ampliamento del posteggio di Via Tatti (v. punto 3.6.a).	1 e 2	Da
b.	Correzione delle intersezioni: ottimizzazione della gestione semaforica e degli accessi, in funzione di una maggiore scorrevolezza lungo gli assi principali e della penalizzazione dei percorsi attraverso i quartieri residenziali.	1 e 2	Da
c.	Prolungamento di Via dei Gaggini verso via Tatti: riorganizzazione dell'accesso all'area strategica (v. punto 3.2.a) da via Tatti (sud) e via Murate (nord). Si prevede	1	Da

3. Misure

	d'introdurre le necessarie misure di moderazione e di polizia per evitare la formazione di traffico parassitario di attraversamento.		
--	--	--	--

3.5 Mobilità lenta e moderazioni del traffico

3.5	Oggetto	Prior.	Cons.
a.	Itinerario ciclabile svizzero, asse longitudinale di sponda sinistra (v. scheda M10).	v. scheda M10	
b.	Percorsi ciclabili regionali: - realizzazione, sistemazione e segnalazione dell'asse longitudinale pedemontano di sponda destra, allacciato agli itinerari del Piano di Magadino e della Riviera; - realizzazione, sistemazione e segnalazione dell'asse longitudinale pedemontano di sponda sinistra, tra Castione e Cadenazzo, allacciato agli itinerari della Riviera, del Piano di Magadino e del Ceneri; - realizzazione della passerella ciclabile pedonale tra Monte Carasso e i Saleggi di Bellinzona; - sistemazione compatibile del Ponte di via Lepori, tra Carasso e Bellinzona e del ponte tra Gorduno e Molinazzo; - miglioramento del collegamento pedonale e ciclabile tra Sementina e Giubiasco, nell'ambito del rifacimento del ponte.	1 e 2	Da
c.	Moderazioni del traffico: - moderazioni lungo gli assi di sponda destra e gli assi di collegamento secondario in sponda sinistra; - introduzione di zone 30 nei quartieri residenziali di Bellinzona toccati da traffico parassitario.	1 e 2	Da
d.	Riduzione della capacità dell'asse di penetrazione da sud, tra Camorino e Giubiasco (dopo la realizzazione del semisvincolo sud) in modo da conseguire un limite tendenziale di ca. 1 l'000 veicoli/giorno.	2	Da
e.	Percorsi ciclabili di accesso alle scuole medie e superiori: sistemazione di percorsi ciclabili sicuri nelle direttrici casa/scuola d'intesa con le istituzioni scolastiche interessate.	1 e 2	Da

3.6 Stazionamento

3.6	Oggetto	Prior.	Cons.
a.	Ampliamento posteggio Via Tatti e posteggi pubblici nell'area centrale dell'agglomerato: - ampliamento a tappe del posteggio di Via Tatti, fino a 1'000 posti auto, accompagnato da una riorganizzazione del sistema dei posteggi pubblici dell'area centrale di Bellinzona e presso l'Amministrazione cantonale. L'ampliamento del posteggio è da coordinare strategicamente (funzione e tempi) con il semisvincolo sud;	1 e 2	Da

3. Misure

	<p>- l'ampliamento del posteggio Via Tatti va accompagnato dalla soppressione o trasformazione del medesimo numero di posteggi (lateralmente dispersi, ecc.) di lunga durata – attrattivi per i pendolari – a Bellinzona. Questa misura viene attuata attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'eliminazione di aree di posteggio private o dell'Amministrazione cantonale; - la trasformazione di posteggi di lunga durata - attrattivi per pendolari - in posteggi di corta durata, se necessario destinati in parte per residenti - la loro soppressione se l'offerta fosse sovrabbondante rispetto ai principi che regolano il dimensionamento dei posteggi pubblici. 		
b.	<p><u>Principi per la pianificazione dei posteggi pubblici di competenza dei comuni:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - per garantire l'utilizzazione del posteggio di attestamento di via Tatti e del posteggio-filtro a nord, i nuovi posteggi pubblici concentrati sono ammessi in linea di principio in sostituzione di quelli esistenti (posteggi laterali dispersi, ecc.) oppure se si dimostra che in un determinato comprensorio c'è un fabbisogno di posteggi non coperto. Per il calcolo del fabbisogno di posteggi di un determinato comprensorio si deve considerare, oltre ai contenuti, il grado di allacciamento alla rete di trasporto pubblico e l'accessibilità pedonale e ciclabile. Inoltre per il calcolo si dovrà considerare il principio di complementarità; - la gestione dei posteggi ad uso pubblico esistenti deve essere coordinata per l'insieme dei comuni dell'agglomerato in modo da evitare divergenze tra zone confinanti; i posteggi pubblici nella parte centrale di Bellinzona non devono essere attrattivi per i pendolari; - i posteggi pubblici già previsti dai Piani regolatori in vigore ma non ancora realizzati devono essere verificati alla luce dei principi sovraesposti e, se del caso, devono essere adattati. 	1 e 2	Da
c.	<p><u>Posteggi privati:</u> applicare il Regolamento cantonale sui posteggi privati del 14 giugno 2005.</p>	1 e 2	Da

4. Compiti

4.1 Livello cantonale

Il Cantone:

in accordo con le Autorità federali competenti, la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB), i Comuni e le aziende di trasporto per quanto di loro competenza:

- a. progetta le opere di categoria “dato acquisito” e “risultato intermedio” in vista delle loro attuazione, in ossequio alla legislazione vigente; il passaggio al livello “dato acquisito” avviene, di regola, dopo una verifica della compatibilità territoriale e ambientale del singolo intervento, rispettivamente del suo corretto inserimento in una strategia di attuazione per fasi;
- b. allestisce gli studi pianificatori per la verifica dell'opportunità e della fattibilità delle opere di categoria “risultato intermedio” e “informazione preliminare”.

La Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (DSTM):

per il tramite della Sezione della mobilità (SM):

- c. rappresenta il partner di riferimento della CRTB per l'elaborazione del PTB;
- d. promuove e coordina le opere di valenza cantonale e regionale in collaborazione con la Divisione delle costruzioni;
- e. assicura – con la Sezione dello sviluppo territoriale - i contatti con le Autorità federali che esaminano e decidono le richieste di finanziamento dei Programmi d'agglomerato;
- f. elabora il Piano dei percorsi ciclabili d'interesse cantonale, con la collaborazione della CRTB;

per il tramite della Sezione dello sviluppo territoriale (SST):

- g. verifica la conformità dei Piani regolatori comunali (PR) con i contenuti del PD e fornisce ai Comuni le indicazioni per l'adattamento dei PR;
- h. accompagna la progettazione delle opere e verifica il coordinamento tra gli interventi a favore della mobilità e l'organizzazione degli insediamenti;
- i. assicura – con la Sezione della mobilità – i contatti con le Autorità federali che esaminano e decidono le richieste di finanziamento dei Programmi d'agglomerato;
- j. per il tramite dell'Ufficio della pianificazione locale, veglia affinché i Comuni adeguino i loro PR conformemente alle indicazioni della presente scheda.

La Divisione delle costruzioni (DC):

- k. progetta le opere di valenza cantonale e regionale di categoria “dato acquisito” e “risultato intermedio”;
- l. è responsabile della realizzazione delle opere.

I seguenti Servizi cantonali, nell'ambito delle loro mansioni, collaborano con la Sezione della mobilità e con la Sezione dello sviluppo territoriale nell'applicazione degli indirizzi di questa scheda:

- Divisione dell'ambiente;
- Divisione dell'economia;
- Servizi generali del DT.

4. Compiti

4.2 Livello intercomunale

La Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) su delega del Consiglio di Stato, allestisce il PTB in stretta collaborazione con i Servizi cantionali. Inoltre:

- a. assicura la base di consenso per la realizzazione delle opere;
- b. verifica il rispetto dei programmi di realizzazione;
- c. completa e aggiorna il PTB;
- d. accompagna la DSTM e la DC nell'attuazione del PTB;
- e. elabora il Piano dei percorsi ciclabili d'interesse regionale, con la collaborazione della Sezione della mobilità;
- f. promuove gli studi pianificatori per la verifica dell'opportunità e della fattibilità delle opere di categoria "risultato intermedio" e "informazione preliminare".

4.3 Livello comunale

I Comuni:

- a. partecipano all'allestimento del PTB per il tramite della CRTB;
- b. adeguano i loro piani regolatori alle indicazioni scaturite dal PTB (azzonamenti, politica dei posteggi, ...);
- c. si adoperano per intraprendere tempestivamente i passi necessari per la realizzazione degli interventi di loro competenza (moderazione del traffico, gestione della circolazione, segnaletica, piste ciclabili, ...);
- d. nel quadro dei loro strumenti di intervento, armonizzano gli indirizzi in materia di organizzazione del territorio con le impostazioni e i provvedimenti stabiliti per i trasporti, secondo le indicazioni della presente scheda;
- e. elaborano il Piano della rete ciclabile e pedonale di interesse locale;
- f. in accordo con la CRTB e con la collaborazione del Cantone, progettano e realizzano le opere di categoria "dato acquisito" previste su strade comunali;
- g. attuano da subito le misure della pianificazione regionale dei posteggi del Bellinzonese (v. cap. 5, Documenti di riferimento);
- h. adottano, entro la messa in esercizio del semisvincolo, le misure di riduzione dei posteggi all'interno del perimetro di influenza del posteggio di Via Tatti.

4.4 Altri

Regioni, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale dei trasporti, Ufficio federale dell'ambiente, Ufficio federale delle strade, Ferrovie federali svizzere, Commissione intercomunale di trasporti del Locarnese e Vallemaggia, Aziende di trasporto regionali.

5. Documenti di riferimento e allegati

Delimitazione del comprensorio di riferimento per il PTB

Elenco dei comuni interessati dal PTB:

Arbedo-Castione, Bellinzona, Cadenazzo, Camorino, Giubiasco, Gnosca, Gorduno, Gudo, Lumino, Monte Carasso, Pianezzo, S. Antonino, S. Antonio e Sementina

Norme legislative principali

Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), 22.6.1979.

Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), 21.6.2011.

Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst), 20.12.2011.

Decreto legislativo concernente l'adozione degli Obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore, 26.6.2007

Legge sulle strade (LS), 23.3.1983.

Legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici (LCPS), 9.2.1994.

Legge sui trasporti pubblici, 6.12.1994.

Decreto legislativo concernente l'istituzione di una Comunità tariffale nel Cantone Ticino e nel Moesano, 17.12.1996.

Decreto legislativo concernente la realizzazione della Comunità tariffale integrale Ticino e Moesano per tutti i servizi di trasporto pubblico (estensione dell'esistente Comunità per abbonamenti Arcobaleno ai biglietti singoli, alle carte per più corse, alle carte giornaliere e ai biglietti di gruppo), 22.2.2006.

Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), 14.6.2005

Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, 12.3.1997.

Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti, 10.7.2001.

Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT), 6.10.2006.

Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb), 7.10.1983.

Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA), 16.12.1985.

Documenti di riferimentoRapporti esplicativi

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL BELLINZONENSE (CRTB), *Piano di trasporti del Bellinzonese. Rapporto finale* (a cura di Studi Associati SA, Lugano), marzo 1998

CRTB, *Piano di trasporti del Bellinzonese. Rapporto finale - rappresentazioni grafiche* (a cura di Studi Associati SA, Lugano), marzo 1998.

Altri documenti

BRUGNOLI E GOTTARDI, *Autosilo Turrita - Analisi di opportunità*, novembre 1997.

CRTB, *Pianificazione regionale dei posteggi del Bellinzonese - principi operativi e misure d'accompagnamento al semisvincolo A2 di Bellinzona centro*, settembre 2001.

CRTB, *Piano del traffico lento* (a cura di Bonalumi e Custer), marzo 1998.

CRTB, *Trasporti pubblici - piano d'indirizzo* (a cura di M. Giacomazzi), marzo 1998.

CRTB, *Trasporti pubblici - proposte operative a breve termine (1999-2002)* (a cura di M. Giacomazzi), marzo 1998.

CRTB, *Valutazione dell'impatto ambientale* (a cura di Studi Associati SA, Lugano), giugno 1998.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, DIVISIONE DELL'AMBIENTE, SEZIONE PROTEZIONE ARIA ACQUA E SUOLO, UFFICIO PROTEZIONE ARIA, *Piano di risanamento dell'aria 2007-2016*, Bellinzona, giugno 2007.

SEZIONE PROTEZIONE ARIA ACQUA, *Rapporto sullo stato dell'aria*, 1996.

Link utili

www.ti.ch/DT/DSTM/SM

www.ti.ch/dt/dstm/Temi/Portale/default.asp?Temi=SM

www.ti.ch/dt/dstm/sm/Temi/Mobilita

Sui Programmi d'agglomerato della Confederazione:

www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it

Sul Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato:

www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it