

RVP
Regione Valle di Poschiavo

1. novembre 1998

**Piano direttore
regionale
Valle di Poschiavo**

**Rapporto illustrativo
Traffico regionale**

Oggetti 13.501/2

GIS Plan AG, Tittwiesenstr. 55, Coira

Indice

Traffico regionale	1
1 Trasporti pubblici regionali	2
2 Traffico motorizzato individuale	7
3 Disposizioni del piano direttore	10
4 Decorso della pianificazione, informazione e collaborazione	10

Appendice

Analisi dell'indice d'utilità delle circonvallazioni

Fogli d'Oggetto

13.501 Trasporti pubblici regionali

13.502 Traffico motorizzato individuale

Traffico regionale

I compiti principali del sistema viario della Regione Valle di Poschiavo consistono nel garantire gli **allacciamenti all'interno della Regione** tra i due Comuni di Poschiavo e Brusio risp. tra le loro diverse frazioni e nel collegare la Regione Valle di Poschiavo con la **regione confinante** dell'Engadina Alta, con **Coira**, capoluogo del Cantone nonché con **Tirano**, città italiana di confine.

I concetti per i **trasporti pubblici** e per il **traffico motorizzato individuale**, i quali si completano a vicenda, si fondano sulle **esigenze** della popolazione del luogo, dei turisti e dei viaggiatori in transito. Essi tengono inoltre conto della necessità di far uso parsimonioso delle **fonti naturali** e di **rispettare l'ambiente**. Gli elementi più importanti del futuro "**sistema del traffico Valle di Poschiavo**" sono:

Gli elementi chiave del sistema traffico Valle di Poschiavo

- Un'**infrastruttura esterna** sufficientemente efficace, confortevole e sicura d'inverno per il trasporto delle persone, al fine di collegare la Regione Valle di Poschiavo con l'Engadina Alta, con il capoluogo del Cantone, Coira, e con la vicina Tirano.
- Un'**infrastruttura interna** protetta contro le forze della natura e qualitativamente sufficiente per il trasporto delle persone con opportuni collegamenti tra le diverse frazioni dei Comuni di Poschiavo e Brusio.
- **Itinerari di transito** efficienti e poveri di emissioni per il trasporto persone e merci su strada e ferrovia che colleghino le parti settentrionali del Cantone risp. Livigno da una parte e Tirano dall'altra.
- L'incrementato spostamento dalla strada alla ferrovia del **trasporto merci** da e verso la Regione Valle di Poschiavo e la garanzia di un efficiente trasporto merci all'interno della Regione.
- Offerte allettanti di **collegamenti per veicoli a due ruote** nonché di sentieri e **passaggi pedonali** all'interno degli agglomerati e tra le zone degli agglomerati nella Regione (cfr. gli oggetti 13.302).

I necessari perfezionamenti delle infrastrutture esterne e interne della Regione Valle di Poschiavo tanto per il trasporto delle persone quanto per quello delle merci si basano in sostanza sull'opportuno incremento delle **infrastrutture** per il **traffico motorizzato individuale** e per i **trasporti pubblici**. Là dove simili progetti non sono compito esclusivo dei Comuni interessati di Poschiavo e Brusio oppure intera Regione, essi costituiscono parte integrante del piano direttore cantonale. Nell'attuale versione vincolante del "**Piano di-**

rettore cantonale dei Grigioni" (PDCG), alla Regione Valle di Poschiavo si riferiscono i seguenti progetti del traffico:

Progetti del traffico Valle di Poschiavo giusta il piano direttore cantonale

<u>Progetti viari</u>	<u>Coordinamento</u>	<u>Realizzazione</u>
11.1 sistemazione per la sicurezza invernale della strada del Bernina	informazione preliminare	a media scadenza
11.2 circonvallazione di Poschiavo*	risultato intermedio	a lunga scadenza
11.3 circonvallazione Campocologno*	risultato intermedio	a lunga scadenza
11.4 circonvallazione Le Prese	informazione preliminare	a media scadenza
11.5 circonvallazione San Carlo	informazione preliminare	a lunga scadenza
11.6 nuova strada d'allacciamento per Viano	informazione preliminare	a lunga scadenza
11.7 nuovo tracciato FR Cadera-Priviasco	informazione preliminare	a media scadenza
11.8 trasporto regionale pubblico	a seconda dei provvedimenti previsti	

a breve scadenza: 0-5 anni; a media scadenza: 5-10 anni; a lunga scadenza: oltre 10 anni

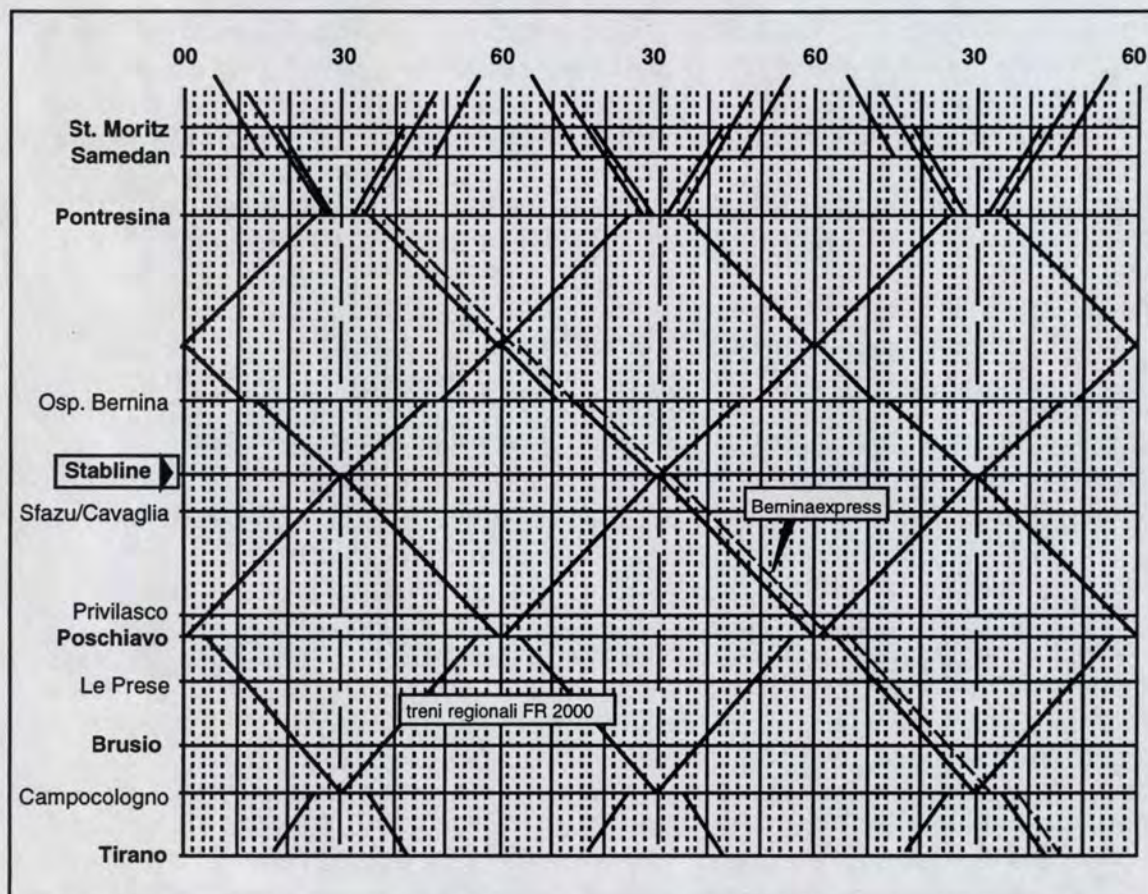
*: Adeguamento degli oggetti del piano direttore in fase di allestimento (circonvallazione Poschiavo: nuovo no. 13.TS.002)

1. Trasporti pubblici regionali

Le constatazioni più importanti del piano direttore regionale circa la futura struttura dei trasporti pubblici regionali si riferiscono al **concetto della FR** relativo al tratto del Bernina, al **tracciato** e all'**offerta** media delle corse quotidiane sulle diverse **linee autopostali** nonché al principio del **coordinamento** tra la FR e le linee autopostali da una parte e tra le stesse linee autopostali dall'altra. Si stabilisce esplicitamente che la determinazione dettagliata degli **orari** non costituisce parte integrante del piano direttore regionale; nei limiti degli obiettivi descritti essi subiscono adeguamenti più o meno rilevanti a ogni cambio d'orario.

Il primo posto nei provvedimenti per migliorare le **infrastrutture esterne** dei trasporti pubblici regionali Valle di Poschiavo spetta al potenziamento della **linea FR del Bernina** giusta il concetto FR 2000 (risp. la prima fase dello stesso, cioè "Neca Retica") offrendo tutto l'anno **treni regionali diretti** con orario cadenzato (un treno ogni ora) tra St. Moritz - Pontresina - Poschiavo - Tirano con direttissimi sovrapposti (Berninaexpress Coira - Tirano). La realizzazione di detti orari ferroviari giusta il concetto FR 2000 richiede la costruzione di un **incrocio supplementare a Stabline** tra l'Ospizio del Bernina e Cavaglia:

Concetto FR 2000 per gli orari ferroviari sul tratto St. Moritz -Tirano



Oltre all'attraente orario ferroviario con treni diretti ad orario cadenzato (un treno ogni ora) sulla linea del Bernina occorrono altre misure per rendere più attraenti i viaggi con la FR. L'accento è posto sulla conduzione di treni **che circolino di prima mattina e in tarda serata**, con coincidenza a Samedan con i treni che circolano di prima mattina e in tarda serata sulla linea dell'Albula, come pure sui provvedimenti atti ad **abbreviare i tempi di viaggio** e a **rispettare meglio gli orari**. A breve scadenza si dovranno soprattutto ridurre i tempi delle **coincidenze** tra la linea dell'Albula e quella del Bernina a Samedan e Pontresina, abolire le infruttuose **soste doganali** a Campocologno nonché eliminare gli **intralci causati ai treni** della FR dal traffico motorizzato individuale a S. Antonio e a Le Prese, installando semafori e adattando altri dispositivi appropriati. A lunga scadenza, per rispettare meglio gli orari occorreranno **ulteriori binari d'incrocio** tra le attuali stazioni ferroviarie e, con estrema urgenza, la fondamentale **modifica del concetto d'esercizio** della FR, introducendo treni diretti Coira - Samedan - Pontresina - Tirano e treni pendolari tra St. Moritz e Pontresina.

Peraltro occorre adoperarsi per ridurre i **tempi di coincidenza a Tirano** tra la FR e le Ferrovie dello Stato Italiane da e per Sondrio/Milano, di modo che i

mezzi pubblici acquistino in attrattiva rispetto al trasporto individuale anche per quanto concerne il crescente traffico transfrontaliero.

Per favorire lo spostamento del **traffico merci** dalla strada sul binario, a nord di Campocologno è previsto un **piazzale regionale per il trasbordo delle merci**. La sua realizzazione deve essere **coordinata** con quella della circonvallazione di Campocologno, al fine di prevenire chiusure supplementari della barriera all'ingresso di Campocologno. La quota parte del trasporto merci su strada ferrata deve inoltre essere incrementata con **provvedimenti complementari**, ad esempio con quello del trasporto a mezzo di container.

Il provvedimento più importante per migliorare le **infrastrutture interne** dei trasporti pubblici nella Regione Valle di Poschiavo consiste nel potenziare le **linee autopostali all'interno** della Regione ampliando l'offerta degli orari e perfezionando il **coordinamento** con la FR. L'incrementata offerta delle **autopostali** corrisponde all'incirca alle intenzioni espresse dall'Autopostale Grigioni nel progetto "Autopostale 2000" e nell'offerta prevista dallo studio "Trasporti pubblici nei Grigioni", commissionato dal Governo. S'intende realizzare tutti i provvedimenti **a breve scadenza**, vale a dire più o meno nel giro dei prossimi 10 anni.

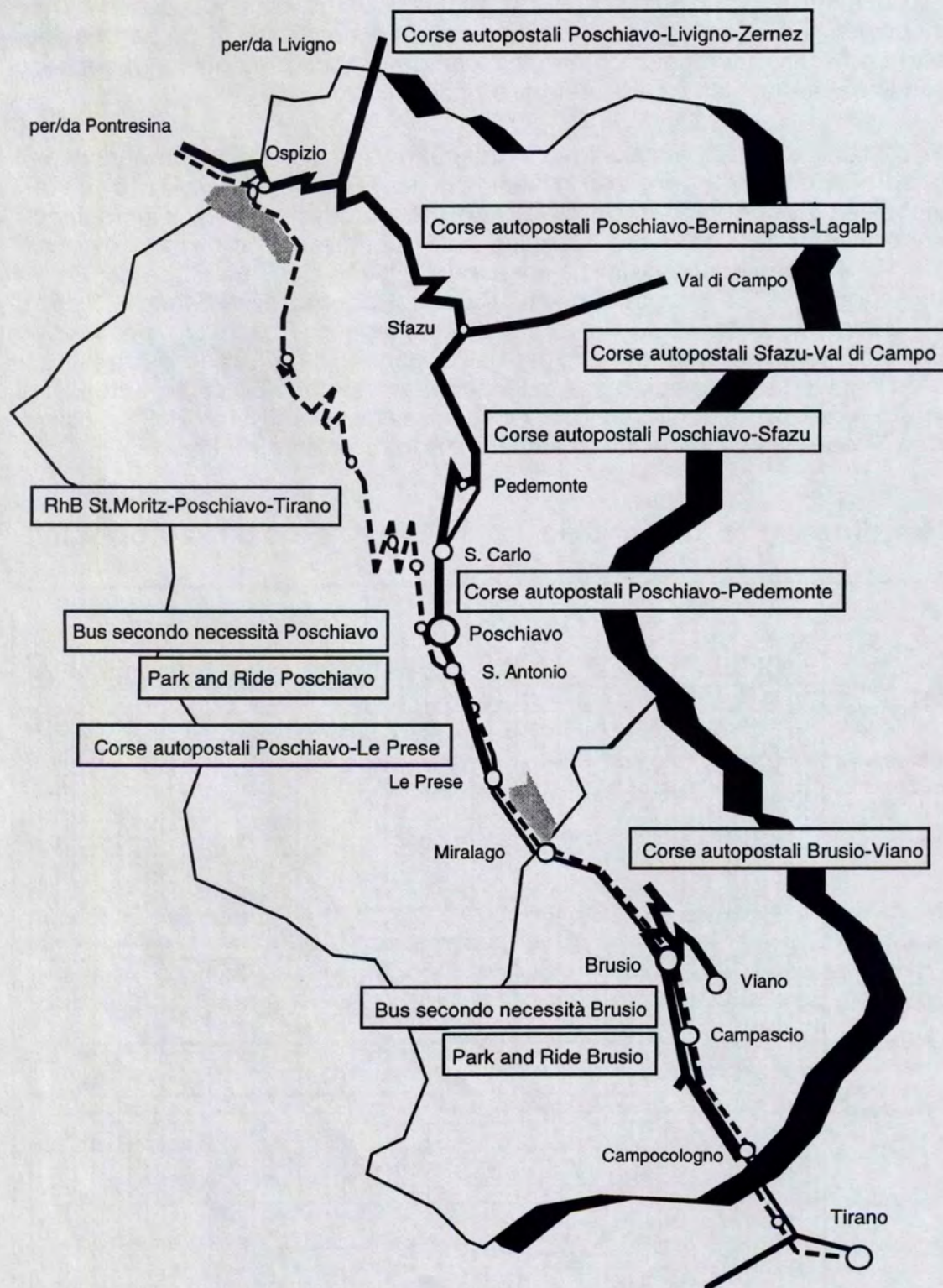
L'**offerta media delle corse** quotidiane giusta la legge cantonale legge sui trasporti pubblici (LTP) farà distinzione tra due tipi diversi di offerta: un'**infrastruttura di base** con un minimo di corse "indipendenti dalla domanda", segnatamente per il trasporto dei pendolari, degli scolari e per gli acquisti, un'**infrastruttura complementare**, in linea di massima con corse appaiate ogni ora, i cui intervalli saranno intensificati o estesi a seconda della stagione e delle ore del giorno in caso di domanda conforme, e al di là di tali offerte, un'**infrastruttura dettagliata** per particolari esigenze del traffico. Per quanto concerne i dettagli, l'incremento delle linee autopostali nella Regione Valle di Poschiavo è previsto in base alla seguente futura **offerta di corse** e secondo le seguenti **priorità**:

Rete regionale delle corse autopostali

<u>collegamento</u>	<u>offerta corse</u>		<u>offerta corse</u>	
	<u>attuale</u>	<u>tipo dell'offerta</u>	<u>domani</u>	<u>priorità</u>
Poschiavo - S. Carlo	9	infrastruttura complementare	12	1
S. Carlo - Pedemonte*	7	infrastruttura complementare	9	2
Poschiavo - Sfazu**	5	infrastruttura di base	6	2
Poschiavo - Bernina - Lagalp***	2	Bus-sport d'estate e d'inverno	3	3
Sfazu - Valle di Campo	-	Bus-sport d'estate	5	3
Poschiavo - Le Prese	4	infrastruttura complementare	4	-
Brusio - Viano	4	infrastruttura di base	6	1
Poschiavo BB	-	Bus secondo necessità	BN	3
Brusio BB (Viano/Cavaione)	-	Bus secondo necessità	BN	3
Brusio BB (Selvaplana/Zalende)	-	Bus secondo necessità	BN	3
Poschiavo - Livigno - Zernez	(1)	Bus-sport d'estate	2	3

BN: collegamenti secondo necessità; *: prolungamento corse Poschiavo - S. Carlo; **: prolungamento parziale corse Poschiavo - Pedemonte; ***: prolungamento corse Poschiavo - Sfazu

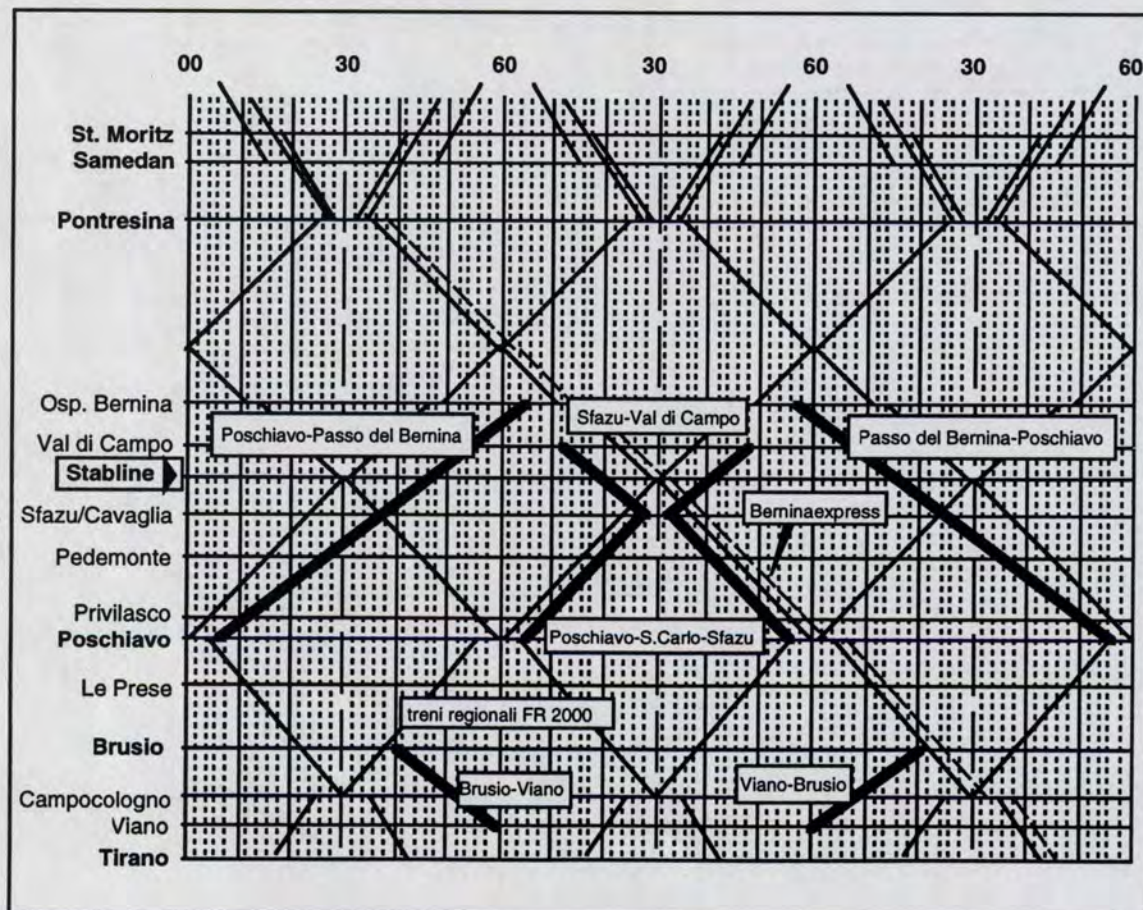
Concetto per le linee dei trasporti pubblici regionali



Offrendo collegamenti via **bus da Poschiavo e Brusio secondo necessità** ci si propone di garantire il collegamento delle frazioni adiacenti e il loro allacciamento alla FR anche fuori del regolare orario d'esercizio delle linee autopostali. Sono collegamenti via bus secondo necessità le corse che, pur essendo fissate nel regolare orario, circolano soltanto su richiesta. Il concetto delle linee autopostali è raffigurato alle pagine 4/5.

Per realizzare catene funzionanti di trasporto, è di particolare importanza il **coordinamento d'esercizio** ottimale tra la FR e le corse autopostali. Siccome a **Poschiavo, nodo dei trasporti e collegamenti**, s'incrociano i treni regionali della FR, esso è predestinato a offrire **coincidenze ottimali** tra la FR e le corse autopostali da e verso tutte le direzioni. Le corse del Servizio viaggiatori PTT **Poschiavo - S. Carlo - Pedemonte - Sfazu - Passo del Bernina** e **Poschiavo - Le Prese** lasciano Poschiavo poco dopo l'arrivo dei treni regionali provenienti dall'Engadina o da Tirano e raggiungono Poschiavo breve tempo prima della partenza dei treni. Le corse autopostali **Brusio - Viano** si conformano con priorità assoluta agli orari dei treni da e verso Tirano e in secondo luogo a quello dei treni verso e da Poschiavo.

Coordinamento d'esercizio tra la FR e le corse autopostali



Presso le stazioni ferroviarie di **Poschiavo** e **Brusio** sono previsti piccoli **impianti Park and Ride**, destinati soprattutto ai viaggiatori da e verso le frazioni circostanti e a chi vive nei singoli poderi privi di regolari collegamenti via autopostale o corse da e verso la FR fuori degli orari d'esercizio delle corse autopostali.

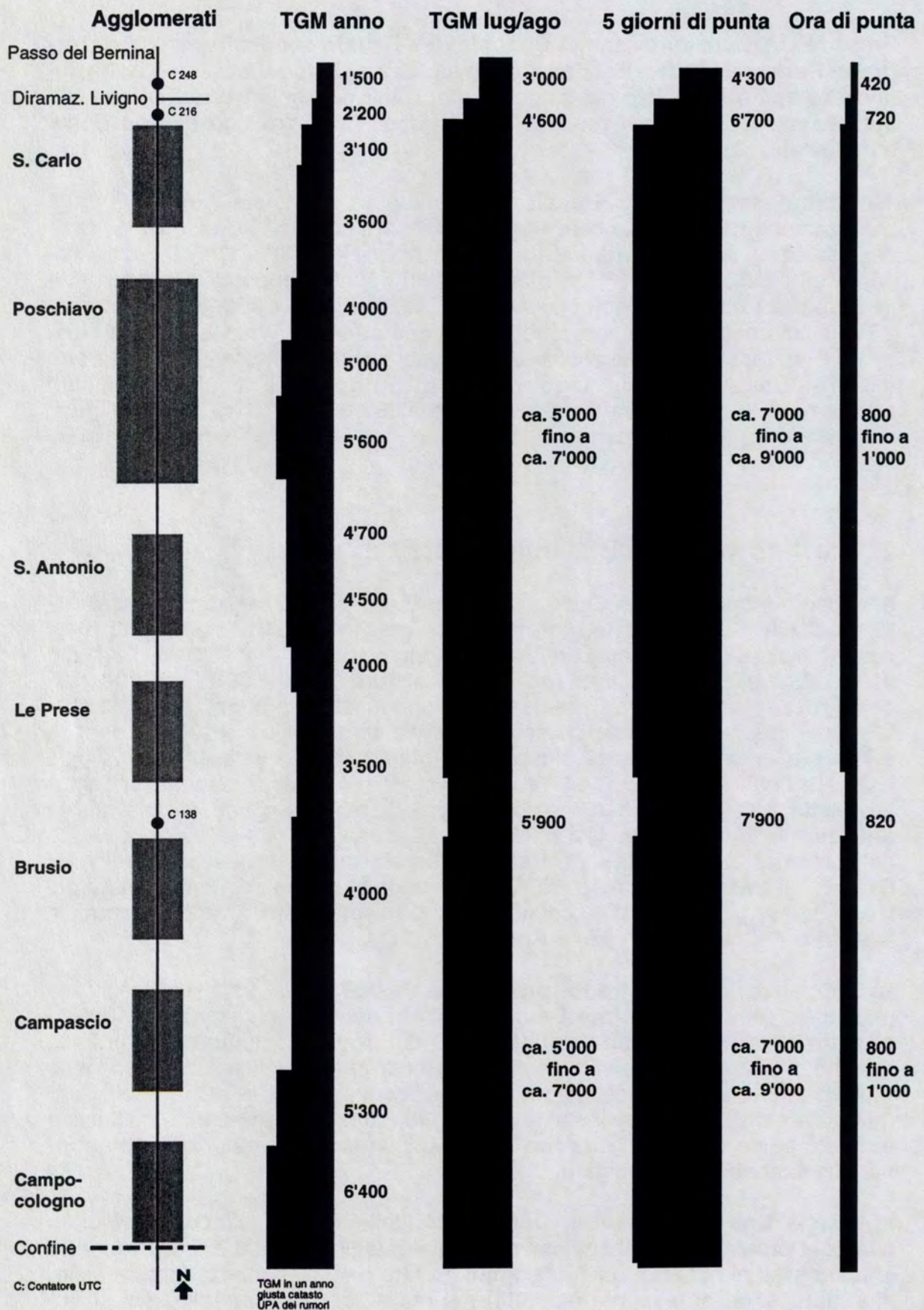
Attualmente non è possibile stabilire un preventivo attendibile dei **costi** della realizzazione del presente concetto per i trasporti pubblici della Regione Valle di Poschiavo. **Attualmente** le autopostali nella Regione Valle di Poschiavo percorrono **circa 65'000 km** all'anno. Con l'offerta proposta alla pagina 4 in avvenire i chilometri percorsi saranno all'incirca 115'000 km, di cui ca. 25'000 km concernono collegamenti puramente turistici, vale a dire collegamenti il cui disavanzo d'esercizio dovrà essere coperto interamente dal committente. Sulla rete delle regolari **corse autopostali** risulta quindi un **aumento** delle prestazioni annue dagli attuali 65'000 km a **ca. 90'000 km**, vale a dire un aumento del **38 % ca.**

2. Traffico motorizzato individuale

Il traffico motorizzato individuale nella Valle di Poschiavo registra una **densità** assai elevata. Il "**Traffico giornaliero medio**" (TGM) attualmente tra il confine svizzero e la diramazione per Livigno varia **tra i 3'000 e i 4'000** veicoli circa al giorno nei tratti **fuori degli abitati** e **tra 4'000 e 6'000** circa **all'interno** degli stessi. Durante la stagione turistica di punta, cioè **d'estate**, la densità quotidiana del traffico oscilla **tra circa 5'000 e 7'000** veicoli e in alcuni **giorni di punta** si registrano impatti fino a **circa 9'000** veicoli. L'attuale entità del traffico nella Valle di Poschiavo è rappresentata schematicamente alla pagina 8. Pregiudizi supplementari vengono regolarmente arrecati alla qualità della vita nei pressi del confine, dove i veicoli a causa delle **formalità doganali** e di **altri ostacoli** come il passaggio a livello della FR, il trasbordo merci dalla FR alla strada e viceversa nonché strettoie locali, spesso formano una colonna che attraversa tutta Campocologno e talvolta si protrae persino fino a Brusio.

La sistemazione della **strada principale A 029** nella Valle di Poschiavo nell'ottica della Regione deve fondarsi su un concetto che metta in luce il **coordinamento** tra le **circonvallazioni** dei singoli agglomerati. La messa a punto di tale concetto non deve in alcun modo pregiudicare il decorso della progettazione o della costruzione delle circonvallazioni di Campocologno (pubblica esposizione avvenuta) e Poschiavo (studio delle varianti concluso e tracciato a livello di pianificazione locale aggiornato), da realizzarsi con priorità assoluta come da pagina 9.

In base a **una valutazione dell'utilità** delle diverse circonvallazioni in quanto a protezione degli agglomerati nonché degli abitanti e dei turisti contro le ripercussioni negative del traffico motorizzato (vedi al riguardo le esposizioni in appendice al presente rapporto) nel realizzare le circonvallazioni si dovranno osservare le seguenti priorità (vedi pagina 9):



Priorità nella realizzazione delle circonvallazioni

Priorità	circonvallazione	nell'orizzonte del piano direttore di 15-30 anni	in un secondo tempo
1	Poschiavo	pianificazione, progettazione, costruzione	
1	Campocologno	progettazione, costruzione	
1	Le Prese	pianificazione, progettazione, costruzione	
1	San Carlo	pianificazione, progettazione, costruzione	
2	Brusio	pianificazione, progettazione, costruzione	
3	S. Antonio*	pianificazione	progettazione, costruzione
3	Campascio	pianificazione	progettazione, costruzione

*: a secondo della soluzione decisa per Poschiavo eventualmente parte integrante di una "grande" circonvallazione di Poschiavo

La determinazione delle priorità per se non permette una valutazione delle incidenze territoriali. Eventuali **conflitti territoriali** relativi alle circonvallazioni delle località dovranno pertanto essere evidenziati nell'ambito dell'ordinaria procedura di esposizione pubblica giusta la legge stradale nonché della procedura di dissodamento giusta la legge forestale.

Di estrema urgenza, oltre che la costruzione delle circonvallazioni, è la **sistemazione della strada del Bernina** per renderla **sicura durante l'inverno**. Secondo una statistica dell'Ufficio tecnico del circondario Samedan, il Passo del Bernina dal 1981 al 1991 in media risultava chiuso durante 5-6 giorni all'anno, negli anni 1985 e 1986 con condizioni fuori del normale addirittura durante 12 e 14 giorni.

Alla sicurezza invernale del Passo del Bernina contribuiscono segnatamente le rispettive **gallerie** nelle note zone di formazione delle valanghe **Susom Arlas** e **Baracon**. Nell'interesse del traffico interregionale esse devono essere progettate e realizzate a breve termine indipendentemente dagli altri progetti del traffico regionale. La costruzione di una galleria di valico tra La Rösa e Lagalp offre la soluzione piu appropriata per la sicurezza invernale del Passo del Bernina.

A migliorare l'infrastruttura per il traffico motorizzato individuale (e per i mezzi di trasporto pubblici) servono il potenziamento e la parziale nuova costruzione della strada cantonale d'allacciamento **Brusio-Viano** giusta il piano direttore cantonale.

3. Disposizioni del piano direttore

Vedasi cifr. 5 dei fogli d'oggetto no. 13.501 e 13.502

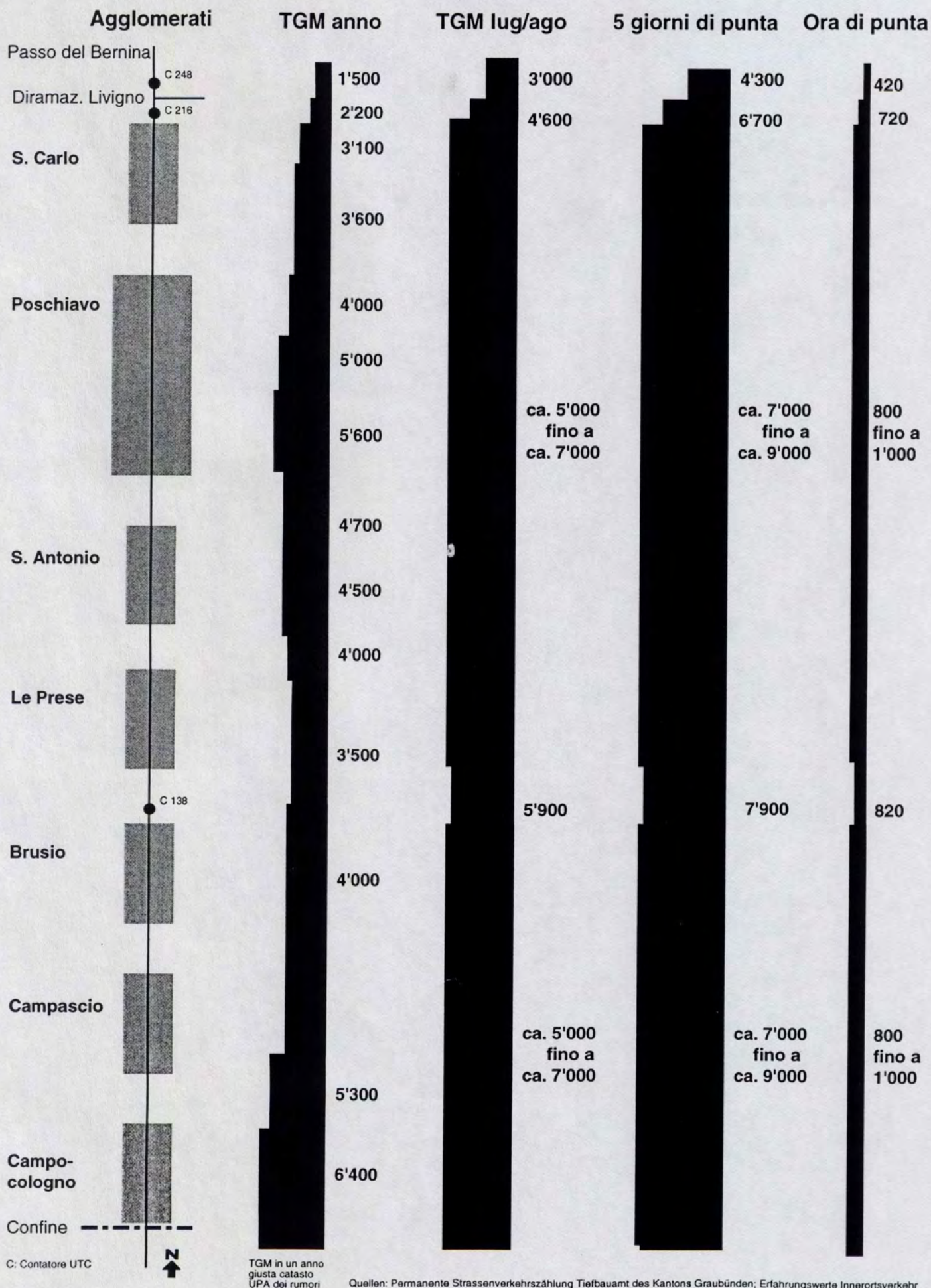
4. Decorso della pianificazione, informazione e collaborazione

- a. Ottobre - dicembre 1992: Analisi delle basi ed elaborazione della prima bozza
- b. Seduta Commissione esecutiva del 23 febbraio 1993: Presentazione e discussione della bozza
- c. Seduta Commissione esecutiva del 20 aprile 1993: Approvazione degli oggetti a mano dell'esame preliminare cantonale
- d. Esame preliminare cantonale, rapporto del 12 luglio 1994
- e. Seduta Commissione esecutiva del 7 marzo 1995: Esame del rapporto d'esame preliminare cantonale e decisione sulle modifiche degli oggetti
- f. Seduta Commissione esecutiva del 17 dicembre 1996: Approvazione degli oggetti a mano dell'esposizione pubblica
- g. Esposizione pubblica dal 20 gennaio al 20 febbraio 1997
- h. Seduta della Commissione esecutiva del 18 giugno 1997: Esame delle osservazioni inoltrate

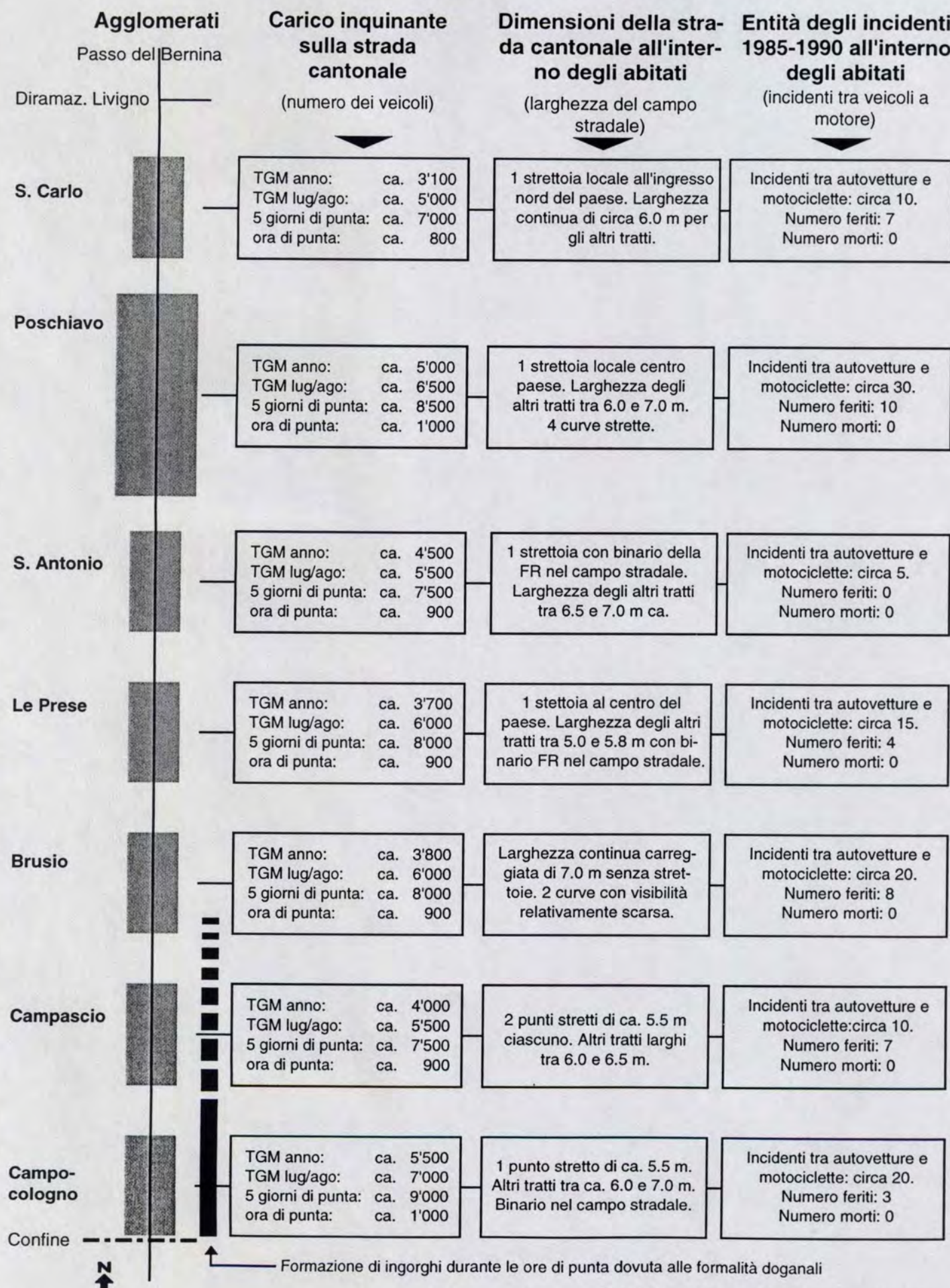
Appendice

**Analisi dell'indice d'utilità
delle circonvallazioni**

Sviluppo del traffico 1991 nella Valle di Poschiavo



Caratteristiche traffico individuale



Caratteristiche traffico pedonale

Agglomerati	Marciapiedi all'interno degli agglomerati (Lunghezza marciapiedi)	Importanti attraversamenti pedonali (numero passaggi)	Entità degli incidenti 1985-1990 all'interno degli abitati (incidenti con pedoni)
Passo del Bernina			
Diramaz. Livigno			
S. Carlo	In prevalenza marciapiede su entrambi i lati. Rimanenti tratti in gran parte con marciapiede su un lato.	3 importanti passaggi pedonali colleganti le parti dell'agglomerato su entrambi i lati della strada.	Incidenti tra autovetture e pedoni: 0 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Poschiavo	Marciapiede in gran parte su entrambi i lati. Altri tratti in parte con marciapiede su un lato, in parte senza.	7 importanti passaggi pedonali colleganti le parti dell'agglomerato su entrambi i lati della strada.	Incidenti tra autovetture e pedoni: ca. 10 Numero feriti: 10 Numero morti: 0
S. Antonio	In gran parte marciapiede su un lato. Altri tratti in gran parte senza marciapiede.	2 importanti passaggi pedonali colleganti le parti dell'agglomerato su entrambi i lati della strada.	Incidenti tra autovetture e pedoni: 0 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Le Prese	In prevalenza marciapiede su un lato. Altri tratti in parte con marciapiede su entrambi i lati, in parte senza.	4 importanti passaggi pedonali colleganti le parti dell'agglomerato su entrambi i lati della strada.	Incidenti tra autovetture e pedoni: 0 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Brusio	In prevalenza marciapiede su un lato, altri tratti in parte su entrambi i lati, in parte senza.	3 importanti passaggi pedonali colleganti le parti dell'agglomerato su entrambi i lati della strada.	Incidenti tra autovetture e pedoni: 0 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Campascio	In prevalenza marciapiede su un lato. Altri tratti in parte senza marciapiede.	2 importanti passaggi pedonali colleganti le parti dell'agglomerato su entrambi i lati della strada.	Incidenti tra autovetture e pedoni: 0 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Campocologno	In prevalenza marciapiede su un lato. Altri tratti in parte con marciapiede su entrambi i lati, in parte senza.	2 importanti passaggi pedonali colleganti le parti dell'agglomerato su entrambi i lati della strada.	Incidenti tra autovetture e pedoni: 1 Numero feriti: 1 Numero morti: 0
Confine			

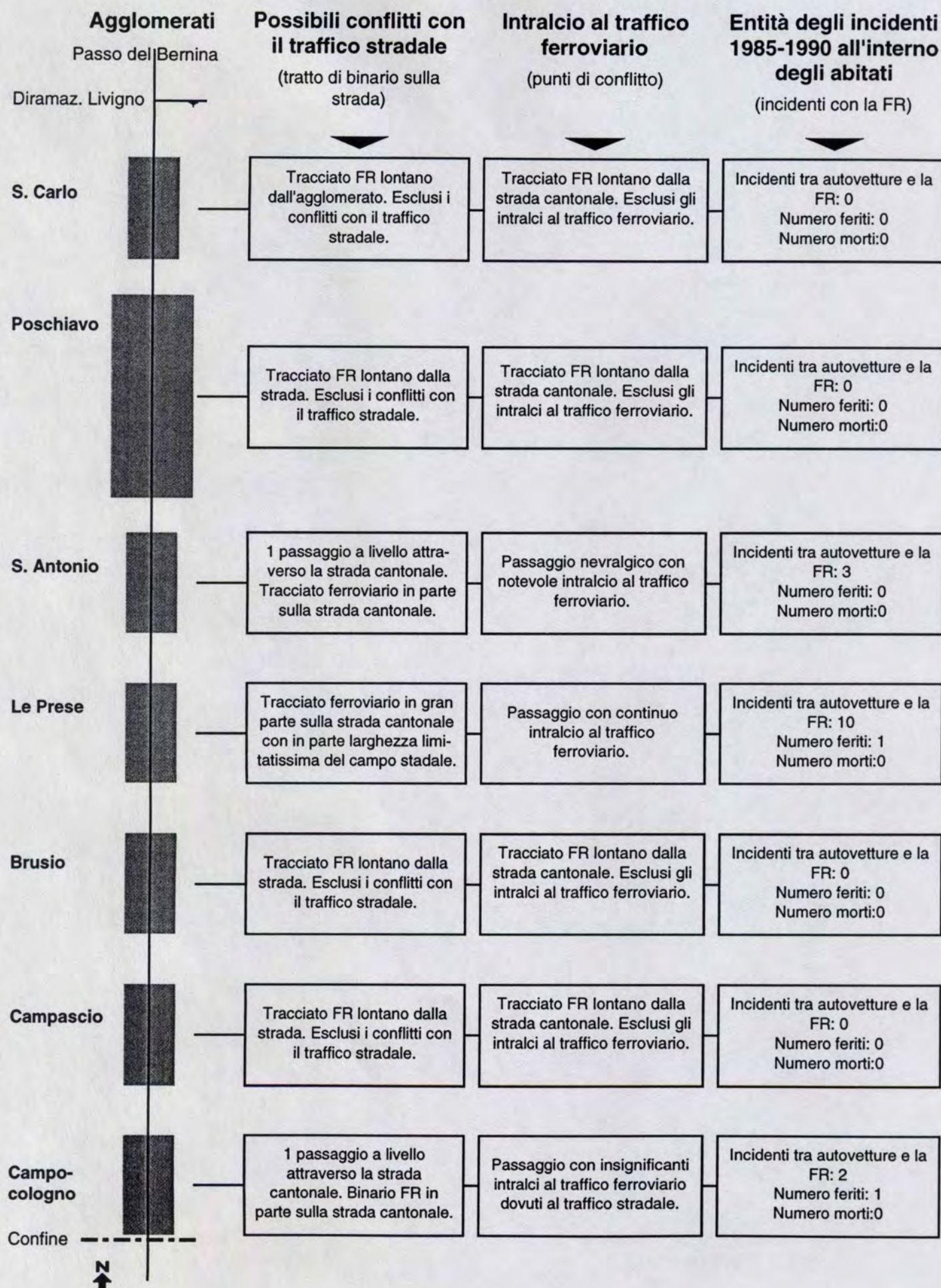


Caratteristiche del traffico dei veicoli a due ruote

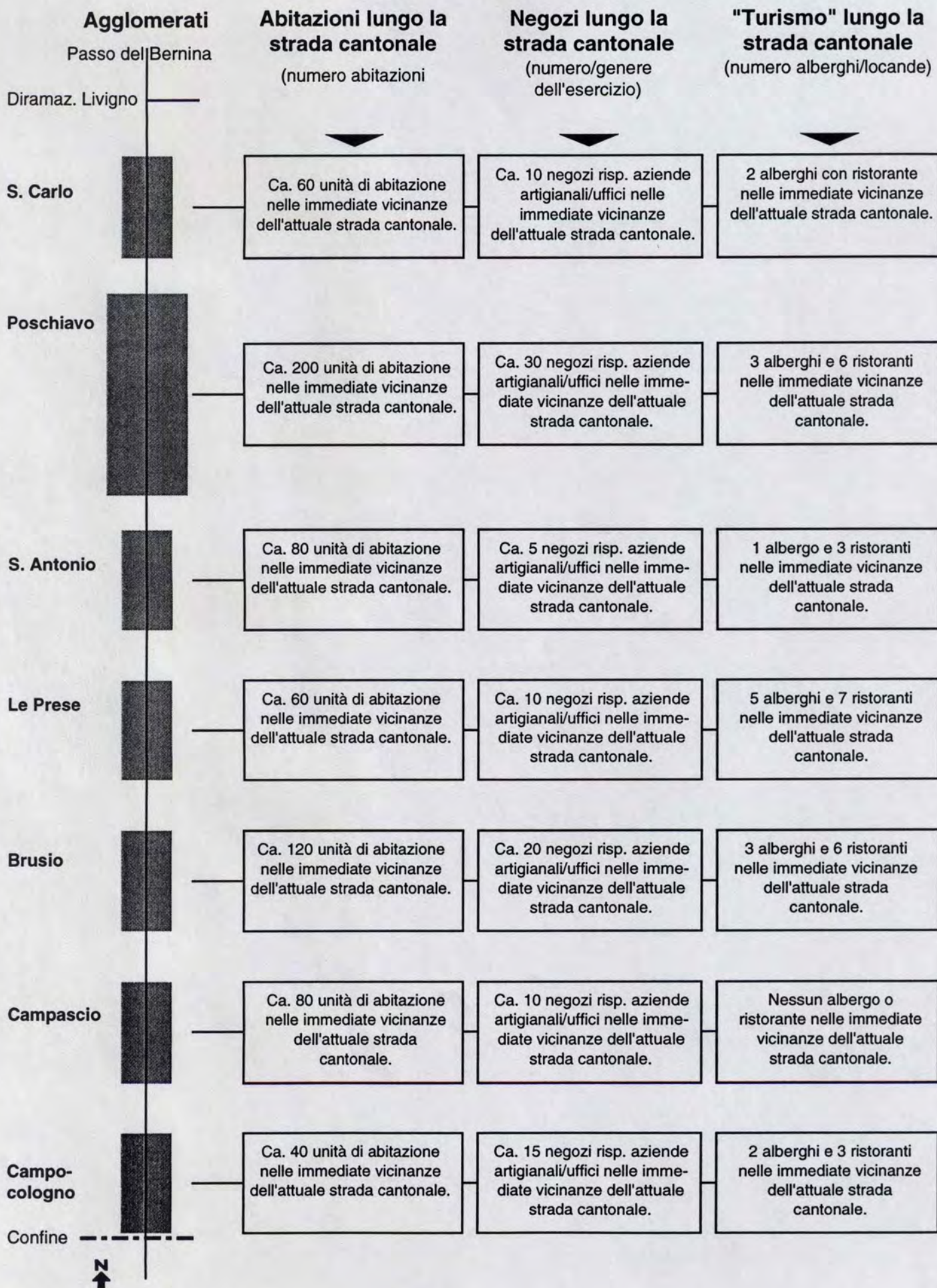
Agglomerati	Sistemazione della strada cantonale all'interno degli abitati (larghezza del campo stradale)	Alternative discoste dalla strada cantonale (piste ciclabili separate)	Entità degli incidenti 1985-1990 all'interno degli abitati (incidenti con veicoli a due ruote)
Passo del Bernina Diramaz. Livigno			
S. Carlo	1 strettoia locale all'ingresso nord del paese. Larghezza continua dei rimanenti tratti ca. 6.0 m.	Nessun itinerario alternativo per il traffico locale. Parziali alternative per il traffico regionale.	Incidenti tra autovetture e biciclette/motocicli: 0 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Poschiavo	1 strettoia locale al centro del paese. Rimanenti tratti tra 6.0 e 7.0 m. 4 curve strette.	Itinerari alternativi sia per il traffico locale che per quello regionale.	Incidenti tra autovetture e biciclette/motocicli: 2 Numero feriti: 1 Numero morti: 0
S. Antonio	1 strettoia con binario della FR nel campo stradale. Altri tratti larghi tra 6.5 e 7.0 m.	Alternativa parziale per il traffico locale. Itinerario alternativo per il traffico regionale.	Incidenti tra autovetture e biciclette/motocicli: 0 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Le Prese	1 strettoia al centro del paese. Per il resto larghezza tra 5.0 e 5.8 m con binario FR nel campo stradale.	Alternative parziali sia per il traffico locale che per quello regionale.	Incidenti tra autovetture e biciclette/motocicli: 1 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Brusio	Larghezza continua di ca. 6.0 m senza strettoie. 2 curve con visibilità relativamente scarsa.	Praticamente nessun' alternativa per il traffico locale. In parte alternative per il traffico regionale.	Incidenti tra autovetture e biciclette/motocicli: 2 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Campascio	2 punti stretti di ca. 5.5 m ciascuno. Altri tratti larghi tra 6.0 e 6.5 m.	Nessuna itinerario alternativo per il traffico locale. Itinerario alternativo per il traffico regionale.	Incidenti tra autovetture e biciclette/motocicli: 0 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Campocologno	1 punto stretto di ca. 5.5 m. Altri tratti larghi tra 6.0 e 7.0 m. Posto di frontiera.	Nessun itinerario alternativo, né per il traffico locale né per quello regionale.	Incidenti tra autovetture e biciclette/motocicli: 0 Numero feriti: 0 Numero morti: 0
Confine			



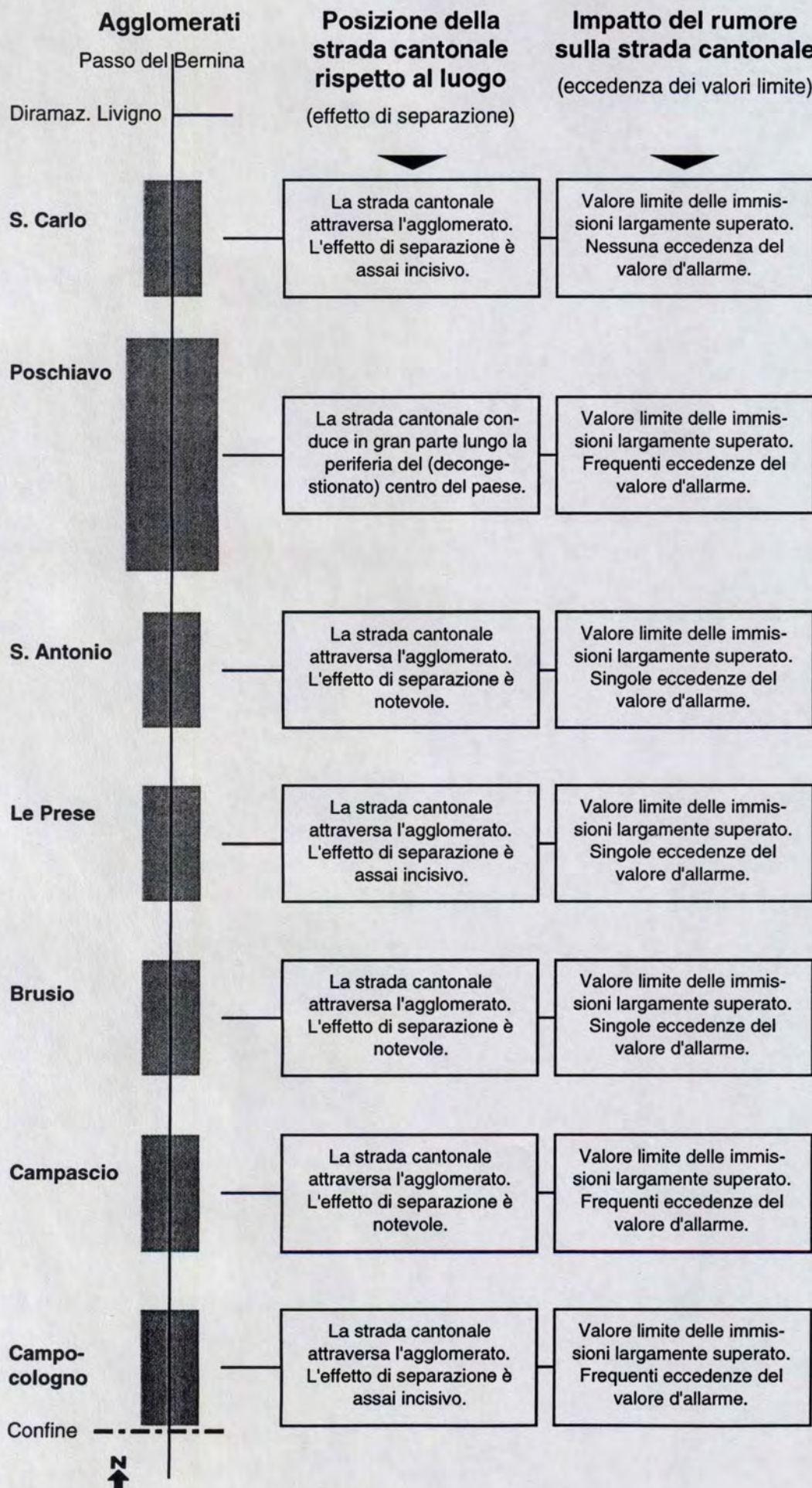
Caratteristiche dei trasporti pubblici (FR)



Caratteristiche delle utilizzazioni



Caratteristiche della qualità della vita e dell'ambiente



Fogli d'Oggetto

13.501 Trasporti pubblici regionali

13.502 Traffico motorizzato individuale

Foglio d'oggetto: 13.501

Settore: **Traffico regionale**

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Trasporti pubblici regionali

Rapporto illustrativo, cifra 1
Piani allegati no.

1

1. PROGETTO

1.0 Generalità

Progetto: **Concetto trasporti pubblici regionali**

Coordinate:

Coordinamento
con l'oggetto: **13.301 Turismo invernale; 13.502 Traffico motorizza-
to individuale**

Piani allegati: nessuno

Urgenza: **grande**

Fabbisogno finanziario: **medio**

Sostituisce il foglio
d'oggetto no.:

1.1 Situazione iniziale

Con i presenti concetti "FR 2000" e "Autopostale 2000" nonché con il "Concetto dei trasporti pubblici nei Grigioni" commissionato dal Governo, negli ultimi anni sono stati messi a punto importanti fondamenti per la struttura dei trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni. Unitamente al postulato del vigente "Piano direttore cantonale dei Grigioni", per l'allestimento di concetti per il traffico pubblico regionale essi costituiscono la base per la determinazione dettagliata delle future strutture dei trasporti pubblici a livello regionale.

1.2 Necessità

La necessità di incrementare e strutturare i trasporti pubblici regionali al fine di ottenere un'alternativa attraente al traffico motorizzato individuale in linea di massima è indiscussa e viene comprovata giusta i concetti di cui sopra anche per la Regione Valle di Poschiavo.

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Trasporti pubblici regionali

Rapporto illustrativo, cifra 1
Piani allegati no.

2

1.3 Concetto

Il primo posto nei provvedimenti per migliorare le **infrastrutture esterne** dei trasporti pubblici regionali Valle di Poschiavo spetta al potenziamento della **linea FR del Bernina** giusta il concetto FR 2000 (risp. la prima fase dello stesso, cioè "Neca Retica") offrendo tutto l'anno **treni regionali diretti** con orario cadenzato (un treno ogni ora) tra St. Moritz - Pontresina - Poschiavo - Tirano con direttissimi sovrapposti (Berninaexpress Coira - Tirano). La realizzazione di detti orari ferroviari giusta il concetto FR 2000 richiede la costruzione di un **incrocio supplementare a Stabline** tra l'Ospizio del Bernina e Cavaglia.

Oltre all'attraente orario ferroviario con treni diretti ad orario cadenzato (un treno ogni ora) sulla linea del Bernina occorrono altre misure per rendere più attraenti i viaggi con la FR. L'accento è posto sulla conduzione di treni **che circolino di prima mattina e in tarda serata**, con coincidenza a Samedan con i treni che circolano di prima mattina e in tarda serata sulla linea dell'Albula, come pure sui provvedimenti atti ad **abbreviare i tempi di viaggio** e a **rispettare meglio gli orari**. A breve scadenza si dovranno soprattutto ridurre i tempi delle **coincidenze** tra la linea dell'Albula e quella del Bernina a Samedan e Pontresina, abolire le infruttuose **soste dognali** a Campocologno nonché eliminare gli **intralci causati ai treni** della FR dal traffico motorizzato individuale a S. Antonio e a Le Prese, installando semafori e adattando altri dispositivi appropriati. A lunga scadenza, per rispettare meglio gli orari occorreranno **ulteriori binari d'incrocio** tra le attuali stazioni ferroviarie e, con estrema urgenza, la fondamentale **modifica del concetto d'esercizio** della FR, introducendo treni diretti Coira - Samedan - Pontresina - Tirano e treni pendolari tra St. Moritz e Pontresina.

Peraltro occorre adoperarsi per ridurre i **tempi di coincidenza a Tirano** tra la FR e le Ferrovie dello Stato Italiane da e per Sondrio/Milano, di modo che i mezzi pubblici acquistino in attrattiva rispetto al trasporto individuale anche per quanto concerne il crescente traffico transfrontaliero.

Per favorire lo spostamento del **traffico merci** dalla strada sul binario, a nord di Campocologno è previsto un **piazzale regionale per il trasbordo delle merci**. La sua realizzazione deve essere **coordinata** con quella della circunvallazione di Campocologno, al fine di prevenire chiusure supplementari della barriera all'ingresso di Campocologno. La quota parte del trasporto merci su strada ferrata deve inoltre essere incrementata con **provvedimenti complementari**, ad esempio con quello del trasporto a mezzo di container.

Il provvedimento più importante per migliorare le **infrastrutture interne** dei trasporti pubblici nella Regione Valle di Poschiavo consiste nel potenziare le **linee autopostali all'interno** della Regione ampliando l'offerta degli orari e perfe-

Foglio d'oggetto: 13.501

Settore: Traffico regionale

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Trasporti pubblici regionali

Rapporto illustrativo, cifra 1
Piani allegati no.

3

zionando il **coordinamento** con la FR. L'incrementata offerta delle **autopostali** corrisponde all'incirca alle intenzioni espresse dall'Autopostale Grigione nel progetto "Autopostale 2000" e nell'offerta prevista dallo studio "Trasporti pubblici nei Grigioni", commissionato dal Governo. S'intende realizzare tutti i provvedimenti a **breve scadenza**, vale a dire più o meno nel giro dei prossimi 10 anni; al riguardo ai fini dell'incremento delle linee autopostali regionali nella Regione Valle di Poschiavo si prevede la seguente offerta di corse in base alle seguenti priorità:

Rete regionale delle corse autopostali

<u>collegamento</u>	<u>offerta corse attuale</u>	<u>tipo dell' offerta</u>	<u>offerta corse domani</u>	<u>priorità</u>
Poschiavo - S. Carlo	9	infrastruttura complementare	12	1
S. Carlo - Pedemonte*	7	infrastruttura complementare	9	2
Poschiavo - Sfazu**	5	infrastruttura di base	6	2
Poschiavo - Bernina - Lagalp***	2	Bus-sport d'estate e d'inverno	3	3
Sfazu - Valle di Campo	-	Bus-sport d'estate	5	3
Poschiavo - Le Prese	4	infrastruttura complementare	4	-
Brusio - Viano	4	infrastruttura di base	6	1
Poschiavo BB	-	Bus secondo necessità	BN	3
Brusio BB (Viano/Cavaione)	-	Bus secondo necessità	BN	3
Brusio BB (Selvapiana/Zalende)	-	Bus secondo necessità	BN	3
Poschiavo - Livigno - Zernež	(1)	Bus-sport d'estate	2	3

BN: collegamenti secondo necessità; *: prolungamento corse Poschiavo - S. Carlo; **: prolungamento parziale corse Poschiavo - Pedemonte; ***: prolungamento corse Poschiavo - Sfazu

Offrendo collegamenti via **bus da Poschiavo e Brusio secondo necessità** ci si propone di garantire il collegamento delle frazioni adiacenti e il loro allacciamento alla FR anche fuori del regolare orario d'esercizio delle linee autopostali.

Per realizzare catene funzionanti di trasporto, è di particolare importanza il **coordinamento d'esercizio** ottimale tra la FR e le corse autopostali. Siccome a **Poschiavo, nodo dei trasporti e collegamenti**, s'incrociano i treni regionali della FR, esso è predestinato a offrire **coincidenze ottimali** tra la FR e le corse autopostali da e verso tutte le direzioni. Le corse del Servizio viaggiatori PTT **Poschiavo - S. Carlo - Pedemonte - Sfazu - Passo del Bernina e Poschiavo - Le Prese** lasciano Poschiavo poco dopo l'arrivo dei treni regionali provenienti dall'Engadina o da Tirano e raggiungono Poschiavo breve tempo prima della partenza dei treni. Le corse autopostali **Brusio - Viano** si conformano con priorità assoluta agli orari dei treni da e verso Tirano e in secondo luogo a quello dei treni verso e da Poschiavo.

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Trasporti pubblici regionali

Rapporto illustrativo, cifra 1
Piani allegati no.

4

Presso le stazioni ferroviarie di **Poschiavo** e **Brusio** sono previsti piccoli **impianti Park and Ride**, destinati soprattutto ai viaggiatori da e verso le frazioni circostanti e a chi vive nei singoli poderi privi di regolari collegamenti via autopostale o corse da e verso la FR fuori degli orari d'esercizio delle corse autopostali.

1.4 Basi

- Piano direttore cantonale dei Grigioni del giugno 1982 (oggetto 11.8)
- Concetto "FR 2000" e "Autopostale 2000"
- Studio sul traffico "I trasporti pubblici nei Grigioni"

2. INCIDENZA TERRITORIALE E PROBLEMI

Migliorare le infrastrutture esterne e interne della Regione Valle di Poschiavo dotandola di mezzi pubblici di trasporto significa contribuire a rafforzare le strutture regionali, in modo particolare migliorando l'accessibilità del centro regionale di Poschiavo (e in parte anche di Brusio) ottenendo una concentrazione decentralizzata.

3. INFORMAZIONE/PARTECIPAZIONE/COLLABORAZIONE

Esame preliminare cantonale del 12 luglio 1994
Esposizione pubblica dal 20 gennaio al 20 febbraio 1997

4. AUTORITÀ E SERVIZI INTERESSATI

Responsabile: FR / SAP GR

Comuni: Poschiavo e Brusio

Regioni: Valle di Poschiavo, Engadina Alta

Cantone: UCPT, UTP, UTC

Confederazione: UFT

Altri: FR, SAP GR, Italia

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Trasporti pubblici regionali

Rapporto illustrativo, cifra 1
Piani allegati no.

5

5. DISPOSIZIONI DEL PIANO DIRETTORE

5.1 Stato del coordinamento

Dati acquisiti:

- Principi e concetto per l'incremento giusta il pto. 1.3
- Concetto d'esercizio e d' incremento della FR (punto d'incrocio Stabline) giusta FR 2000
- Incremento dell'offerta dell'orario dell' Autopostale Grigioni giusta il pto. 1.3
- Coordinamento FR/Autopostale Grigioni a Poschiavo e Brusio giusta il pto. 1.3

Risultato intermedio:

- Abbreviazione dei tempi per cambiare mezzo di trasporto a Samedan e Pontresina
- Riduzione degli intralci causati alla FR dal traffico motorizzato individuale
- Costruzione di piccoli impianti Park and Ride a Poschiavo e Brusio
- Costruzione di un punto regionale ped il trasbordo merci a Campocologno

Informazione preliminare:

- Costruzione di binari d'incrocio supplementari presso la FR
- Nuovo concetto d'esercizio della FR con treni diretti Samedan - Tirano

5.2 Attività e ulteriore modo di procedere

- Realizzare il concetto d'esercizio della FR impostando gli orari tra St. Moritz e Tirano come dal pto. 1.3 e costruire gli appositi binari d'incrocio Stabline: responsabile: FR; termine: a breve scadenza.
- Accorciare i tempi di viaggio sulla FR introducendo tempo più brevi per le coincidenze per Samedan e Pontresina, provvedimenti per ridurre gli intralci causati alla FR dal traffico motorizzato individuale (segnatamente a S. Antonio e Le Prese) e costruire ulteriori binari d'incrocio. Responsabile: FR; termini: a breve, media e lunga scadenza.

Foglio d'oggetto: 13.501

Settore: Traffico regionale

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Trasporti pubblici regionali

Rapporto illustrativo, cifra 1
Piani allegati no.

6

- Progettare e realizzare piccoli parcheggi presso le stazioni ferroviarie di Poschiavo e Brusio. Responsabilità: FR; termini: da breve a media scadenza.
- Allestire un apposito concetto per la futura conduzione di treni diretti (Coira) - Samedan - Pontresina - Tirano. Responsabile: FR; termini: per la pianificazione e progettazione a media e lunga scadenza, per la realizzazione secondo l'orizzonte stabilito nel piano direttore di 15-30 anni.
- Progettare e realizzare un punto regionale per il trasbordo merci nell'area di Campocologno in coordinamento con la costruzione della circonvallazione di Campocologno. Responsabile: FR/UTC; termini: breve a media scadenza.
- Incrementare l'offerta sulle linee auopostali regionali e coordinarle con la FR giusta il pto. 1.3. Responsabile: SAP GR; termine: a breve scadenza.

Foglio d'oggetto: 13.501

Settore: Traffico regionale

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Trasporti pubblici regionali

Rapporto illustrativo, cifra 1
Piani allegati no.

7

6. DECISIONI

6.1 Regione Valle di Poschiavo

Approvato dalla Commissione esecutiva nella seduta del **21.4.1998**

Il Presidente:

Il Segretario:

6.2 Comuni

Comune di Brusio:

Approvato dal Consiglio comunale nella seduta del **20.7.1998**

Il Presidente:

Il Cancelliere:



Comune di Poschiavo:

Approvato dal Consiglio comunale nella seduta del **21.9.1998**

Il Podestà:

Il Cancelliere:



Preso atto (in senso d'approvazione) secondo decreto
DG n°. 1936 del 2.11.1999
AMT FÜR RAUMPLANUNG
GRAUBÜNDEN

6.3 Governo

Approvato con decisione no. **1936** del **2.11.1999**

Il Presidente del Governo:

K. Huber

Il Cancelliere:



Foglio d'oggetto: 13.502

Settore: **Traffico regionale**

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Traffico motorizzato individuale

Rapporto illustrativo cifra 2
Piani allegati no. 13.502-1

1

1. PROGETTO

1.0 Generalità

Progetto: **Traffico motorizzato individuale**

Coordinate:

Coordinamento
con l' oggetto: **13.301 Turismo invernale; 13.501 Trasporti pubblici regionali**

Piani allegati: nessuno

Urgenza: **grande**

Fabbisogno finanziario: **esiguo**

Sostituisce il foglio
d'oggetto no.:

1.1 Situazione iniziale

Nel vigente "Piano direttore cantonale dei Grigioni" per la Valle di Poschiavo sono previste 4 circonvallazioni e precisamente per le località di Poschiavo, Campocologno, Le Prese e San Carlo. A tal riguardo oggi si pone la questione, quali delle stesse dovrà essere progettata e quando realizzata.

1.2 Necessità

La densità del traffico motorizzato individuale nella Valle di Poschiavo è assai elevata. Attualmente il TGM durante tutto l'anno oscilla tra i 3'000 e i 4'000 veicoli fuori degli abitati e tra 4'000 e 6'000 all'interno degli stessi; il traffico estivo (TGM luglio/agosto) si aggira tra i 5'000 e i 7'000 veicoli e durante i singoli giorni di punta raggiunge fino a 9'000 veicoli. Dato che l'attuale strada cantonale principale A 029 conduce attraverso la maggior parte degli agglomerati della Valle di Poschiavo, detta densità del traffico esercita effetti negativi sulla sicurezza del traffico e l'abitabilità dei paesi colpiti. La necessità di costruire apposite circonvallazioni è indiscus-

Foglio d'oggetto: 13.502

Settore: Traffico regionale

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Traffico motorizzato individuale

Rapporto illustrativo cifra 2
Piani allegati no. 13.502-1

2

sa. Dati i costi di costruzione presumibilmente elevati le circonvallazioni di Poschiavo dovranno essere realizzate passo per passo durante un periodo di tempo prolungato; occorre pertanto stabilire delle priorità.

1.3 Concetto

Sulla base di un'analisi dell'indice di utilità - la quale valuti, soppesandole tra di loro, tutte le possibili circonvallazioni della Valle di Poschiavo nell'ottica della risultante sicurezza e del comfort per i diversi utenti del traffico, come pure in quella della protezione degli agglomerati nonché dei loro abitanti e turisti contro le ripercussioni negative del traffico automobilistico (vedi anche l'appendice del rapporto illustrativo) - la sistemazione e il potenziamento della A 029 nella Valle di Poschiavo dovranno essere fondati su un **concetto** che preveda il **reciproco coordinamento delle circonvallazioni** dei singoli agglomerati. Il concetto non deve in alcun modo pregiudicare la tempificazione della progettazione o della costruzione delle circonvallazioni da realizzarsi con priorità assoluta come qui di seguito specificato. La Regione di Poschiavo propone all'attenzione del Governo di pianificare, progettare e realizzare le singole circonvallazioni locali nell'ambito del presente concetto e in base alle seguenti priorità:

Priorità nella realizzazione delle circonvallazioni

Priorità	circonvallazione	nell'orizzonte del piano	
		direttore di 15-30 anni	in un secondo tempo
1	Poschiavo	pianificazione, progettazione, costruzione	
1	Campocologno	progettazione, costruzione	
1	Le Prese	pianificazione, progettazione, costruzione	
1	San Carlo	pianificazione, progettazione, costruzione	
2	Brusio	pianificazione, progettazione, costruzione	
3	S. Antonio*	pianificazione	progettazione, costruzione
3	Campascio	pianificazione	progettazione, costruzione

*: a secondo della soluzione decisa per Poschiavo eventualmente parte integrante di una "grande" circonvallazione di Poschiavo

Di estrema urgenza, oltre che la costruzione delle circonvallazioni, è la **sistemazione della strada del Bernina** per renderla **sicura durante l'inverno**. Secondo una statistica dell'Ufficio tecnico del circondario Samedan, il Passo del Bernina dal 1981 al 1991 in media risultava chiuso durante 5-6 giorni all'anno, negli anni 1985 e 1986 con condizioni fuori del normale addirittura durante 12 e 14 giorni.

Foglio d'oggetto: 13.502

Settore: Traffico regionale

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Traffico motorizzato individuale

Rapporto illustrativo cifra 2
Piani allegati no. 13.502-1

3

A breve termine la sicurezza invernale del Passo del Bernina potrà essere migliorata in modo particolare realizzando apposite **gallerie** nell' area delle note zone di formazione valangarie **Susom Arlas** e **Baracon**. Nell' interesse del traffico interregionale esse dovranno essere progettate e costruite quanto prima, indipendentemente dai progetti viari regionali. La costruzione di una galleria di valico tra La Rōsa e Lagalp offre la soluzione piu appropriata per la sicurezza invernale del Passo del Bernina.

A migliorare l'infrastruttura per il traffico motorizzato individuale (e per i mezzi di trasporto pubblici) servono il potenziamento e la parziale nuova costruzione della strada cantonale d'allacciamento **Brusio-Viano** giusta il piano direttore cantonale.

1.4 Basi

- Piano direttore cantonale dei Grigioni del giugno 1982
- Studio delle varianti per la circonvallazione Poschiavo (concluso e in fase di realizzazione nell' ambito della pianificazione locale, esposizione dell'adeguamento del Piano direttore cantonale 6.1. - 5.2. 1997)
- Progetto d' esposizione per la circonvallazione di Campocologno (portato a termine)
- Analisi dell'indice di utilità concernente le possibili circonvallazioni nella Valle di Poschiavo (ricapitolata nell'appendice del rapporto illustrativo sul traffico regionale)

2. INCIDENZA TERRITORIALE E PROBLEMI

Con la determinazione vincolante delle priorità per la pianificazione e progettazione nonché la costruzione delle diverse circonvallazioni si creano tra l'altro i fondamenti per la tempificazione nello stabilire le premesse inerenti alla pianificazione locale, al fine di riservare i necessari tracciati.

3. INFORMAZIONE/PARTECIPAZIONE/COLLABORAZIONE

Esame preliminare cantonale del 12 luglio 1994
Esposizione pubblica dal 20 gennaio al 20 febbraio 1997
Completazione in base alle osservazioni inoltrate

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Traffico motorizzato individuale

Rapporto illustrativo cifra 2
Piani allegati no. 13.502-1

4

4. AUTORITÀ E SERVIZI INTERESSATI

Responsabile: UFC

Comuni: Poschiavo e Brusio

Regioni: Valle di Poschiavo, Engadina Alta

Cantone: UCPT, DCTF, UTC

Confederazione: UFS, UFT

Altri: Italia

5. DISPOSIZIONI DEL PIANO DIRETTORE

5.1 Stato del coordinamento

Dati acquisiti:

- Graduatoria delle priorità per la realizzazione delle circonvallazioni locali osservando i periodi di tempo giusta il pto. 1.3

Risultato intermedio:

- Sistemazione della strada del Bernina per renderla sicura d'inverno
- Galleria di valico La Rösa - Lagalp

Informazione preliminare:

- Nuova strada d'allacciamento per Viano

Foglio d'oggetto: 13.502

Settore: Traffico regionale

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Traffico motorizzato individuale

Rapporto illustrativo cifra 2
Piani allegati no. 13.502-1

5

5.2 Attività e ulteriore modo di procedere

- Allestimento di un concetto per il reciproco coordinamento delle circonvallazioni dei diversi paesi. Responsabile: UTC; termine: a breve scadenza.
- Pianificazione, progettazione e costruzione di singole circonvallazioni nella Valle di Poschiavo secondo le priorità stabilite al pto. 1.3. Responsabile: UTC; termini giusta la graduatoria della priorità di cui al pto. 1.3.
- Progettazione e costruzione delle necessarie gallerie Susom Arlas e Baracon per incrementare la sicurezza invernale della strada del Bernina. Responsabile: UTC; termini: progettazione a breve scadenza, realizzazione a breve scadenza.
- Progettazione e nuova costruzione della strada d'allacciamento per Viano. Responsabile: UTC; termini: a breve scadenza per la progettazione, a media scadenza per la realizzazione.
- Pianificazione, progettazione e costruzione di una galleria di valico La Rösa - Lagalp; UTC; Termini: accertamenti: a medio termine. Progettazione e costruzione: a lungo termine.

Foglio d'oggetto: 13.502

Settore: Traffico regionale

Progetto per il piano direttore:

Altre parti integranti:

Pagina:

Traffico motorizzato individuale

Rapporto illustrativo cifra 2
Piani allegati no. 13.502-1

6

6. DECISIONI

6.1 Regione Valle di Poschiavo

Approvato dalla Commissione esecutiva nella seduta del 21.4.1998

Il Presidente:

Il Segretario:

6.2 Comuni

Comune di Brusio:

Approvato dal Consiglio comunale nella seduta del 20.7.1998

Il Presidente:

Il Cancelliere:



Comune di Poschiavo:

Approvato dal Consiglio comunale nella seduta del 21.9.1998

Il Podestà:

Il Cancelliere:



6.3 Governo

Approvato con decisione no. 1936 del 2.11.1999

Il Presidente del Governo:

K. Huber

Il Cancelliere:



Allestimento: 10.12.1992

Aggiornamento: 1.11.1998

Dr. C. Riesen

Preso atto (in senso d'approvazione) secondo decreto
DG n° 1936 del 2.11.1999

COM. F. V. TR. PLANON
GRAUBÜNDEN