

Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione

Presa di posizione di PRO VELO Ticino

Introduzione

Con il presente documento PRO VELO Ticino prende posizione sugli aspetti legati alla mobilità ciclistica nel programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB 3) formulando al contempo, con lo spirito propositivo che vuole caratterizzare l'azione di PRO VELO Ticino, suggerimenti migliorativi.

Il presente scritto è stato redatto in seguito alla consultazione dei seguenti documenti:

- “PAB 3 – Rapporto esplicativo intermedio per l'informazione e la partecipazione della popolazione a norma dell'art. 11 Lst” (Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità e CRTB, 5 aprile 2016);
- “PAB 3 – Schede misure per l'informazione e la partecipazione della popolazione a norma dell'art. 11 Lst” (Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità e CRTB, 5 aprile 2016).

Commento generale sugli indirizzi legati alla mobilità ciclistica

Il cap. 7.2 del rapporto intermedio indica, tra gli obiettivi del PAB 3:

- il miglioramento dell'infrastruttura per la mobilità dolce;
- il contenimento del trasporto individuale motorizzato a vantaggio di una migliore ripartizione modale;
- l'orientamento degli spostamenti utilitari verso vettori di mobilità sostenibile.

Il seguente cap. 7.3 precisa gli indirizzi operativi del PAB 3 per quanto concerne la mobilità dolce (o mobilità lenta).

“Favorire lo sviluppo di una rete continua, sicura e attrattiva anche per gli spostamenti utilitari, a complemento di quella già oggi presente ed orientata prevalentemente allo svago, intervenendo su fattori quali:

- *il miglioramento dell'infrastruttura e della sicurezza della rete (illuminazione, eliminazione punti pericolosi, misure di priorità e messa in sicurezza agli incroci, attraversamenti facilitati, percorsi diretti);*
- *il miglioramento dell'interfaccia rete ML-rete TP, in relazione all'accessibilità dei nodi intermodali, all'offerta di parcheggi coperti e sicuri per bici/cicli;*
- *il miglioramento dell'accessibilità della rete pedonale/ciclabile alle aree centrali e suburbane, alle scuole a altri edifici pubblici e alle aree di svago di prossimità”.*

PRO VELO Ticino prende atto con grande soddisfazione dell'indirizzo programmatico del PAB 3 sulla mobilità dolce in generale e su quella ciclistica in particolare, incoraggiando le autorità preposte a perseguire gli obiettivi prefissati e mettendosi a disposizione, nei limiti

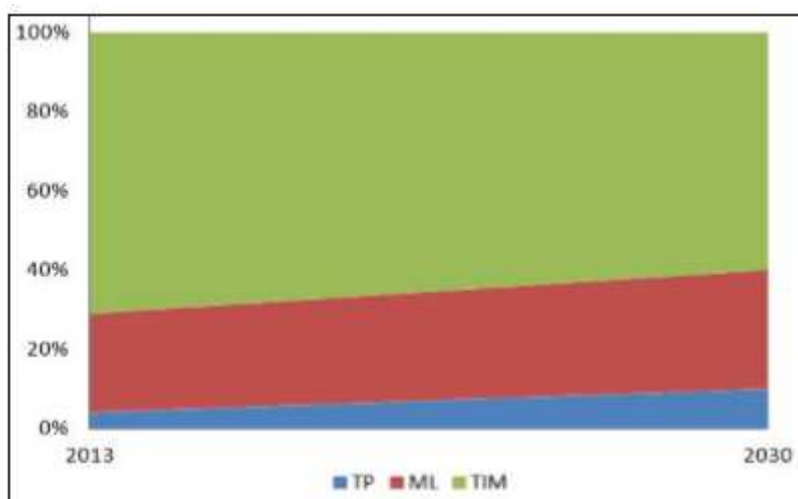
delle proprie capacità, delle proprie competenze e nel rispetto dei ruoli istituzionali, quale supporto per agire in tal senso.

Suggerimenti e proposte in relazione agli obiettivi e alle misure relative al traffico ciclistico

Proprio nell'ottica di contribuire al raggiungimento degli obiettivi individuati dalle autorità all'interno del PAB 3, PRO VELO Ticino si permette di far pervenire i suggerimenti di seguito elencati, rendendosi fin d'ora disponibile per ulteriori approfondimenti.

Suggerimento no. 1

Nel cap. 7.2 del rapporto intermedio si riporta il grafico, di seguito ripreso, indicante obiettivi di ripartizione modale degli spostamenti (suddivisi per il trasporto pubblico, la mobilità dolce (o mobilità lenta) e il trasporto individuale motorizzato) da conseguire per l'orizzonte temporale 2030.



In questo grafico non è possibile leggere la quota modale del solo traffico ciclistico. PRO VELO Ticino suggerisce di:

- individuare un obiettivo ambizioso ma realistico della percentuale degli spostamenti in bicicletta nel 2030, da raggiungere (anche) con la realizzazione delle misure previste nel PAB 3;
- monitorare ad intervalli regolari nel tempo la ripartizione modale degli spostamenti, in modo da verificare il progressivo avvicinamento degli obiettivi prefissati e, in caso contrario, studiare interventi correttivi.

Suggerimento no. 2

Il PAB 3 prevede quale misura per la mobilità dolce la messa in rete dei Piani di mobilità scolastica nei Comuni dell'agglomerato del Bellinzonese. PRO VELO Ticino sostiene e

incoraggia questa misura. Tuttavia, i Piani di mobilità scolastica non possono assurgere al ruolo di coordinamento degli interventi in favore della mobilità ciclistica, sia perché riguardano solo una parte, sia pure molto importante, dei potenziali ciclisti, sia perché si concentrano soltanto sulle direttrici di spostamento che riguardano gli scolari, tralasciandone altre.

Un approccio complessivo sul tema degli spostamenti in bicicletta necessita dell'implementazione di un **Piano della mobilità ciclistica**, adottato con successo in diverse realtà sia in Svizzera sia all'estero. In merito, PRO VELO Ticino ha pubblicato nel dicembre 2015 il documento divulgativo "*Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino*", disponibile sul suo sito internet¹, che mira all'introduzione di questi piani negli agglomerati ticinesi. Si rammenta che nei Piani della mobilità ciclistica, **accanto agli interventi infrastrutturali, è indispensabile prevedere misure coordinate di comunicazione, promozione e marketing.**

PRO VELO Ticino suggerisce quindi l'elaborazione per l'intero agglomerato del Bellinzonese o almeno per la nuova Bellinzona di un Piano della mobilità ciclistica, senza il quale vi è il rischio che le misure infrastrutturali previste nel PAB 3 per il traffico ciclistico si risolvano in una "shopping list" con un'efficacia minore alle aspettative per il riequilibrio della ripartizione modale degli spostamenti.

Suggerimento no. 3

Nel cap. 9.2 del rapporto intermedio si elencano le misure per la mobilità dolce riprese dal PAB 2 e da attuare entro il 2018. Tra queste figura il completamento di diversi percorsi ciclopedonali nell'agglomerato. PRO VELO Ticino non è a conoscenza dell'evoluzione dei relativi progetti. In linea generale, si suggerisce tuttavia di evitare il più possibile soluzioni a carattere misto pedonale e ciclabile in ambito urbano, in particolare percorsi ciclopedonali lato strada, per almeno le seguenti ragioni:

- queste soluzioni, spesso realizzate con l'obiettivo di aumentare la sicurezza dei ciclisti, sono invece molto pericolose per gli stessi soprattutto in prossimità delle intersezioni laterali;
- salvo situazioni con un numero di pedoni molto basso lungo tutto l'arco della giornata, si creano situazioni di conflitto tra pedoni e ciclisti, che possono peggiorare la sicurezza dei pedoni (a causa del differenziale di velocità con i ciclisti) e pregiudicare l'attrattività del percorso per i ciclisti, con la scelta da parte di questi ultimi di impegnare nuovamente la carreggiata.

Questo suggerimento è valido anche per le misure previste nel PAB 3.

Suggerimento no. 4

Nel PAB 3 si eredita dal PAB 2 la realizzazione di un percorso ciclabile di attraversamento dell'agglomerato del Bellinzonese (da Cadenazzo a Castione), destinato prioritariamente agli spostamenti utilitari (casa-lavoro, casa-scuola e simili). A causa del ruolo di asse portante della mobilità ciclistica urbana che questo collegamento assumerà, PRO VELO Ticino suggerisce l'attribuzione di numero specifico per questo percorso e la sua identificazione tramite la segnaletica opportuna, così come avviene per i percorsi no. 3 (percorso nazionale Nord-Sud), no. 31 (percorso regionale della valle Maggia) e no. 311 (percorso locale

¹ www.proveloticino.ch/2015-12/promuovere-la-mobilita-ciclistica-urbana-in-ticino.html

Pedemontano).

Suggerimento no. 5

L'Allegato 27 del rapporto intermedio mostra lo schema dei percorsi ciclabili previsti all'intero dell'agglomerato del Bellinzonese nello scenario auspicato. PRO VELO Ticino suggerisce di integrare nella rappresentazione anche la rete stradale interessata da interventi di moderazione del traffico (zone 30 e zone d'incontro), in quanto uno degli scopi di queste zone è proprio quello di facilitare la condivisione della sede stradale a vantaggio del traffico dolce in generale e di quello ciclistico in particolare. Le zone 30 e le zone d'incontro sono indispensabili nell'ottica di sviluppare una ciclabilità diffusa in ambito urbano: in tal senso, PRO VELO Ticino auspica una rapida generalizzazione del modello UPI 50/30 per l'intero agglomerato. Per quanto concerne le zone a traffico moderato, si suggerisce di monitorare l'evoluzione del traffico veicolare parassitario, intervenendo se e laddove necessario con misure volte ad impedire l'attraversamento di queste zone da parte degli automobilisti in alternativa alle arterie stradali principali.

Suggerimento no. 6

PRO VELO Ticino suggerisce l'estensione generalizzata, salvo eccezioni motivate, del doppio senso ciclabile nelle strade a senso unico per i veicoli motorizzati all'interno delle zone 30 e delle zone d'incontro. Questo tema non è trattato nel rapporto intermedio del PAB 3.

Suggerimento no. 7

In linea generale, le misure per la mobilità dolce presentate nel rapporto intermedio sono sviluppate come concetto generale e, in quanto tali, di difficile valutazione dal punto di vista della tecnica del traffico. PRO VELO Ticino suggerisce di introdurre dette analisi quanto prima nelle successive fasi di progettazione.

Suggerimento no. 8

Tra le misure del PAB 3 figura la sistemazione di percorsi ciclopedonali golenali, in particolare:

- tra le scuole medie 2 e viale Motta a Bellinzona;
- tra via Franscini a Bellinzona e Giubiasco (Saleggi),

con la realizzazione del fondo in terra stabilizzata.

PRO VELO Ticino è favorevole al miglioramento di questi percorsi. Si esprime tuttavia qualche perplessità sulle motivazioni addotte, in quanto si giustifica l'intervento in via prioritaria per gli spostamenti pedonali utilitari e solo in seconda battuta per gli spostamenti legati al tempo libero.

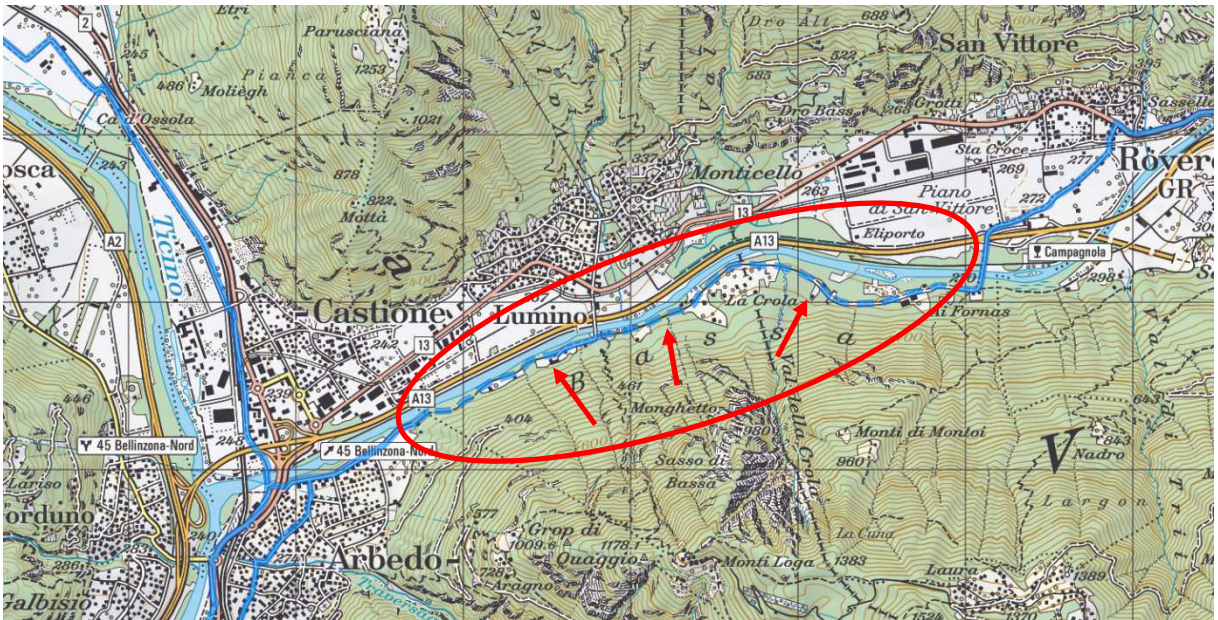
La presenza del parallelo percorso nazionale no. 3, interamente asfaltato e più vicino al nucleo abitato di Bellinzona e di Giubiasco, rende quest'ultimo itinerario di più facile e veloce percorrenza, con un vantaggio ulteriore in termini di transitabilità durante le giornate di pioggia e umidità, nonché con una prevedibile maggiore manutenzione durante il periodo

invernale.

Il timore di PRO VELO Ticino è che, presentando la sistemazione dei percorsi golenali come finalizzati prioritariamente agli spostamenti sistematici (afferma, come precedentemente scritto, passibile di contestazioni), possa essere messa in discussione la stessa realizzazione del percorso ciclopedonale. Si suggerisce quindi di modificare le relative schede delle misure del PAB 3 invertendo l'ordine dei beneficiari.

Suggerimento no. 9

Tra gli interventi in favore della mobilità ciclistica legata al tempo libero e al cicloturismo, non viene fatto cenno al tratto per percorso nazionale no. 6 tra Arbedo, Lumino e San Vittore (cfr. immagine seguente, tratta dal portale map.veloland.ch).



Questo percorso, sterrato, è molto sconnesso e praticabile con un certo agio soltanto con una mountain bike. Per contro, il transito in sella a una bici da turismo, magari con bagaglio al seguito, può risultare talvolta proibitivo.

PRO VELO Ticino suggerisce di prevedere a breve termine la sistemazione di questo tratto del percorso nazionale no. 6 in modo da renderlo transitabile senza fatica ad una cerchia più ampia di utenti rispetto alla situazione odierna. Quale misura a medio termine, si suggerisce di classificare il percorso come tracciato per mountain bike, spostando il percorso nazionale no. 6 sul previsto collegamento ciclabile tra Castione e Lumino sfruttando il sedime della ex ferrovia Retica.

Suggerimento no. 10

Tra le misure del PAB 3 rientra anche l'elaborazione di Piani di mobilità aziendali per i comparti strategici di Castione, Giubiasco/Camorino e Cadenazzo/Sant'Antonino. PRO VELO Ticino suggerisce di tenere in debita considerazione il potenziale della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro di breve raggio, anche alla luce degli interventi infrastrutturali

previsti. In tal senso, un coordinamento con un Piano della mobilità ciclistica sarebbe di grande utilità (cfr. Suggerimento no. 2).

Conclusione

In base al proprio statuto, PRO VELO Ticino ha come finalità prioritaria la promozione e la diffusione dell'impiego della bicicletta come mezzo di trasporto ad uso quotidiano e per il tempo libero. Ciò rientra anche tra gli obiettivi fissati dal PAB 3.

PRO VELO Ticino saluta quindi positivamente l'indirizzo del PAB 3 in merito alla mobilità ciclistica e ritiene che i suggerimenti formulati nel presente documento possano contribuire in modo determinante alla realizzazione degli obiettivi comuni alla nostra associazione e al PAB 3.

PRO VELO Ticino, maggio 2016

P.S. La presente presa di posizione sarà pubblicata sul sito internet di PRO VELO Ticino.

Copia su carta è stata inviata a:

- Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del Territorio, Sezione della Mobilità
Via Franco Zorzi 13 – 6500 Bellinzona
- Comune di Bellinzona, Dicastero Territorio e mobilità
Vicolo Von Mentlen 3 – 6500 Bellinzona
- Comune di Giubiasco
Piazza Grande 1 – Casella postale 1066 – 6512 Giubiasco
- Comune di Arbedo-Castione
Via Centro Civico – 6517 Arbedo