

## Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di terza generazione

### Presa di posizione di PRO VELO Ticino

#### Introduzione

Con il presente documento, PRO VELO Ticino (PVT) formula delle proposte per il programma d'agglomerato del Mendrisiotto di terza generazione (PAM 3).

Per favorire l'incremento dell'uso della bici soprattutto per gli spostamenti sistematici (lavoro, scuola, spesa,...), **delle misure di promozione, di servizi o regolamentari accanto al miglioramento delle infrastrutture sono assolutamente necessarie**. Queste misure dovrebbero essere coordinate all'interno di **Piani della mobilità ciclistica**. PVT segnala inoltre che ha pubblicato nel dicembre 2015 un documento divulgativo "*Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino*" disponibile sul suo sito internet<sup>1</sup> che mira all'instaurazione di tali piani negli agglomerati ticinesi.

#### Proposte

Alcune proposte di miglioramento:

- Il PAM 3 deve fissare un **obiettivo di ripartizione modale ambizioso** per la bicicletta, attualmente stimata a meno di 1%<sup>2</sup>.

Si auspica inoltre la definizione di un secondo obiettivo che **riguarda l'aumento delle distanze medie percorse quotidianamente in bici** nel Mendrisiotto. Questi due obiettivi dovranno prendere in considerazione anche il grande potenziale delle biciclette elettriche, che permettono di attrarre nuove categorie di utenza e ampliare sensibilmente il raggio di azione.

- **La Diagnosi della rete ciclabile** attuale e in particolare delle sue debolezze risultano troppo sommarie. Sarebbe davvero utile l'elaborazione di una mappa che mostri la situazione della rete ciclabile attuale, le tratte e gli incroci prioritari da rendere più sicuri (esempio Figura 2, PALM Lausanne-Morges, 2012). Quest'analisi potrebbe essere fatta con la partecipazione di Pro Velo Ticino (per informazione: PVT sta potenziando la piattaforma software per la segnalazione in Internet dei punti-critici; i ciclisti potranno così segnalare i problemi sui percorsi anche via smartphone).

---

<sup>1</sup> [www.proveloticino.ch/2015-12/promuovere-la-mobilita-ciclistica-urbana-in-ticino.html](http://www.proveloticino.ch/2015-12/promuovere-la-mobilita-ciclistica-urbana-in-ticino.html)

<sup>2</sup>Rapporto esplicativo intermedio per l'informazione e la partecipazione a norma dell'art. 11, febbraio 2016, p. 69

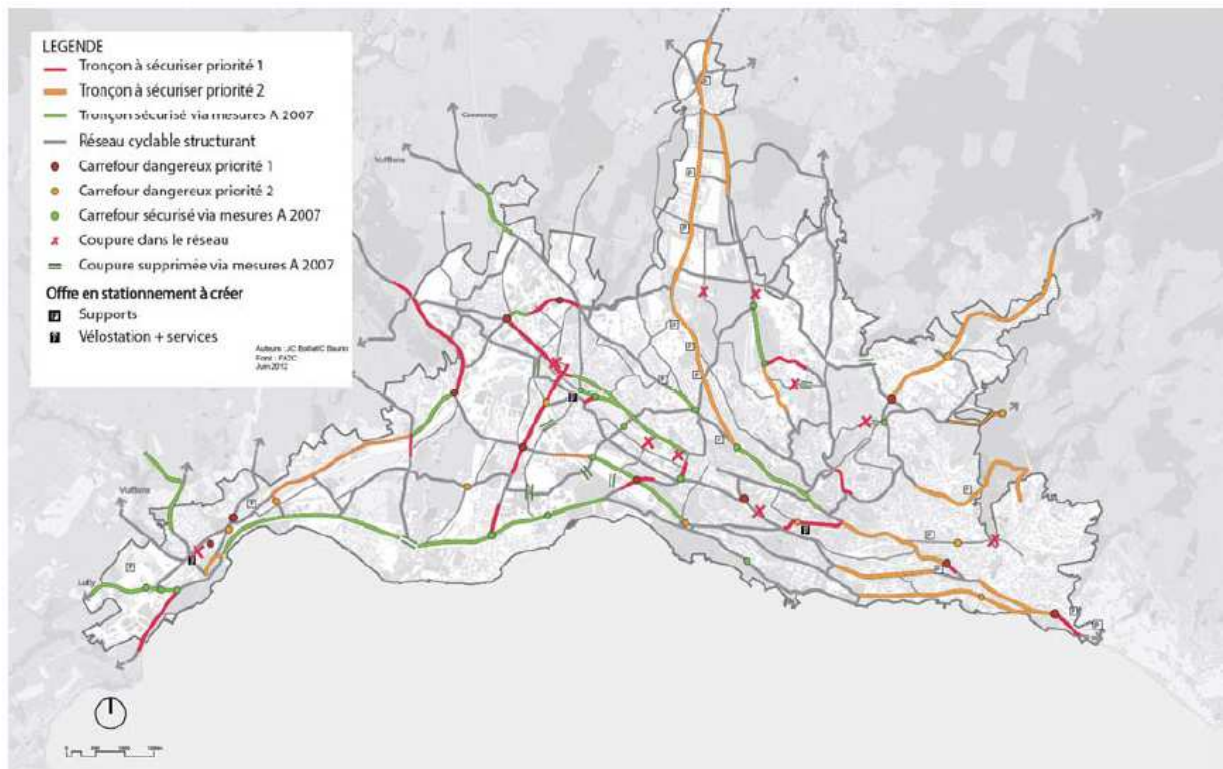


Figura 2: Esempio di diagnosi della situazione attuale della rete ciclabile pianificata dell'agglomerazione Lausanne-Morges (Projet d'agglomération Lausanne-Morges -PALM-, Stratégie de développement de la mobilité douce PALM 2012, Rapport définitif, 21 mai 2012)

- Necessità di un **concetto per gli spostamenti in bici nel Mendrisiotto più strutturato e più dettagliato a diversi livelli** dell'agglomerato. La pianificazione della rete ciclabile deve essere definita da itinerari strutturanti fino agli itinerari con vocazione prettamente locale (esempio Figura 3, PALM Lausanne-Morges, 2012). Sarebbe inoltre utile la realizzazione di una mappa che raffiguri la tempistica di realizzazione delle diverse migliorie previste (ad esempio: opere in corso, orizzonte 2020 e orizzonte 2030).

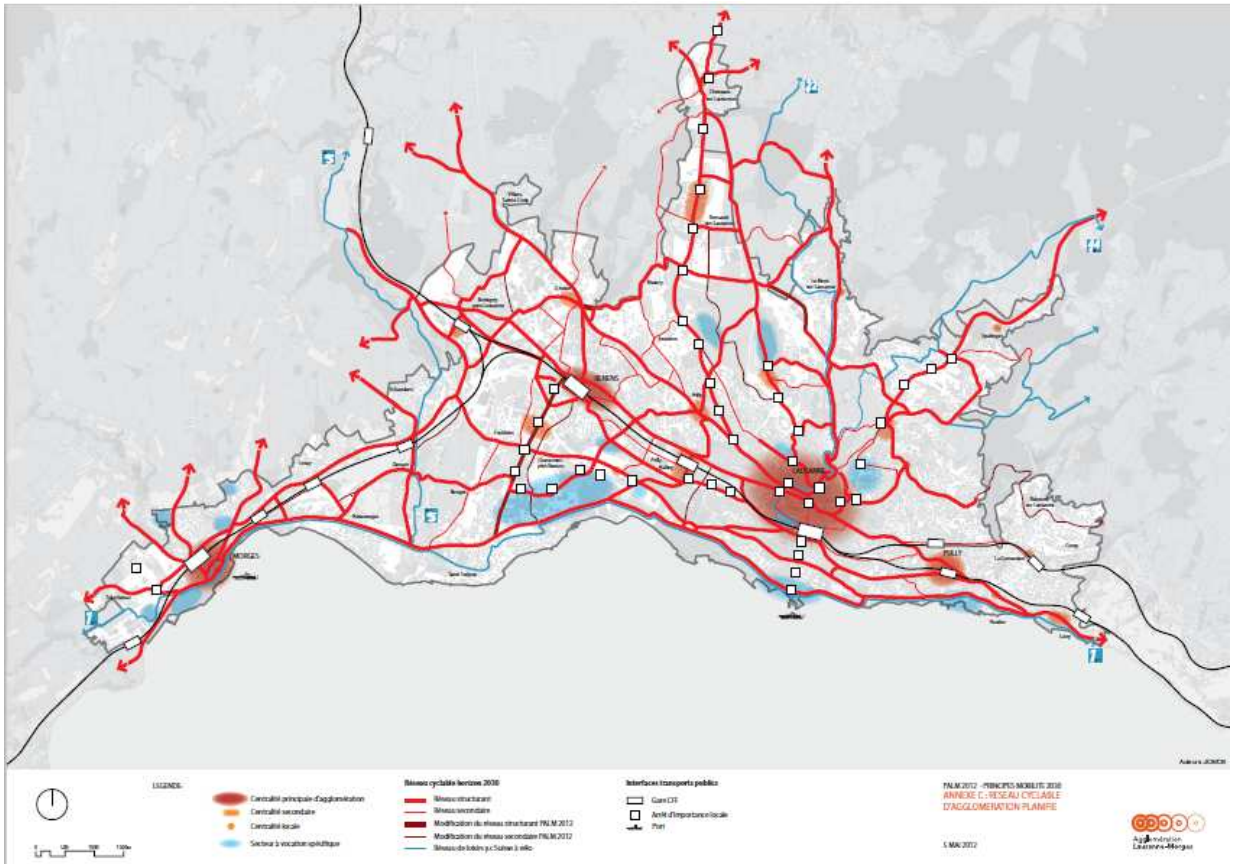


Figura 3: Pianificazione della rete ciclabile Lausanne-Morges orizzonte 2030 (*Projet d'agglomération Lausanne-Morges –PALM–, Stratégie de développement de la mobilité douce PALM 2012, Rapport définitif, 21 mai 2012*)

- A Chiasso, i **sensi unici** (senza eccezione per le bici) sono molto penalizzanti per i ciclisti perché particolarmente numerosi. L'impossibilità di utilizzare gli itinerari diretti diminuisce l'attrattiva della "piccola regina" e può portare a dei **conflitti con i pedoni** (quando i ciclisti utilizzano in modo illecito i marciapiedi). PVT auspica dunque **un piano generale per realizzare, nei sensi unici, eccezioni bici e doppi sensi (per bici) demarcati**.
- PVT constata, che nel proporre soluzioni per la mobilità dolce, troppo spesso si accomuna la mobilità pedonale con quella ciclabile. La convivenza delle due tipologie di mobilità, utile in molte circostanze non deve diventare uno standard per ovviare all'assenza di infrastrutture. Negli standard internazionali odierni la bici è un attore riconosciuto nella mobilità integrata e come tale ha pienamente diritto a infrastrutture proprie, anche a scapito della sovra-dimensionata mobilità motorizzata.
- PVT propone l'adozione di totem informativi che segnalano il tempo di percorrenza per gli spostamenti non solo pedonali (come a Giubiasco o Mendrisio) ma anche ciclabili. Questi elementi a supporto della mobilità dolce si possono già trovare in diverse città oltre Gottardo come in Europa.

## **Conclusione**

Rimanendo a disposizione per ogni chiarimento e per ottimizzare le proposte, PRO VELO Ticino auspica che il PAM 3 prenda meglio in considerazione i fabbisogni della mobilità ciclistica.

PRO VELO Ticino, aprile 2016

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

Copia su carta è stata inviata a:

- Dipartimento del Territorio, Sezione della Mobilità
- Città di Mendrisio, Centralino, Via Municipio 13, 6850 Mendrisio
- Comune di Chiasso, Piazza Bernasconi , 6830 Chiasso