

Piazza Grande 18
Casella postale
6601 Locarno
Telefono 091 756 31 11
Fax 091 756 32 61
e-mail citta@locarno.ch

Ns. rif.

Locarno, 14 maggio 2018

Osservazioni del Municipio alla mozione del 6 febbraio 2017 del signor Alessandro Spano (a nome del gruppo PLR) “Piano della mobilità ciclistica: Locarno Città amica della bici” e al relativo rapporto della Commissione del Piano Regolatore del 29 gennaio 2018

Egregio signor Presidente, Egregi signori e Gentili signore Consiglieri comunali,

con riferimento alla mozione evidenziata a margine, mediante la presente vi comunichiamo che il Municipio, richiamate le proprie osservazioni preliminari del 31 agosto 2017, aderisce alle conclusioni della Commissione del Piano Regolatore.

Ci riferiamo in particolare ai punti n. 1 e 2 della mozione in oggetto, conformemente a quanto contenuto nel citato rapporto commissionale (il Municipio si dota di un Piano di mobilità ciclistica, elaborato considerando le linee guida), ritenuto come il punto n. 3 della stessa sia da considerarsi ritirato da parte dei mozionanti.

Con la massima stima.

Per il Municipio

Il Sindaco:

Il Segretario:

ing. Alain Scherrer

avv. Marco Gerosa

Allegato: Osservazioni preliminari del Municipio del 31 agosto 2017

Commissione del Piano Regolatore

Rapporto sulla Mozione presentata dall'on. Alessandro Spano e cofirmatari per la creazione di un piano della mobilità ciclistica

Locarno, 29 gennaio 2018
(consegnato a mano alla Cancelleria municipale il 15.02.2018)

Signor Presidente, Colleghe e Colleghi,

la vostra Commissione si è chinata sulla Mozione per la creazione di un piano della mobilità ciclistica durante diverse riunioni, ascoltando in data 6 Novembre 2017 sia il mozionante che l'on. Paolo Caroni, e vi sottopone le seguenti osservazioni e conclusioni.

Preambolo

La via (ciclabile) verso un futuro nel quale la mobilità lenta a livello regionale è preponderante è ormai tracciata. In Svizzera e nel resto del mondo stanno prendendo forma una moltitudine di progetti che puntano in questa direzione. La città di Locarno, nel suo piccolo, si è caratterizzata quale forza motrice regionale in questo senso con l'introduzione, in qualità di capofila, del bike sharing. Un progetto che mira ad un utilizzo sensato e condiviso di un mezzo ecologico e dagli indubbi benefici e che è riuscito a coinvolgere tutta la regione, da Cadenazzo fino in cima alla Valle Onsernone. Gli sforzi del Municipio riguardanti i mezzi di trasporto sono stati affiancati dal lavoro, imprescindibile, sulle infrastrutture. Si è trattato di un progetto articolato e serio, portato avanti a più livelli, pianificatori, infrastrutturali e di sensibilizzazione alla popolazione. Non manca dunque l'offerta e in quest'ottica si inserisce anche la richiesta della mozione, che si prefigge scopi di coordinamento e ottimizzazione e va quindi letta come la richiesta di dotarsi di un piano della mobilità ciclistica, che non ha tuttavia valenza pianificatoria. Nonostante ciò la vostra commissione, discussi gli aspetti formali della questione, si è concentrata sui suoi intendimenti.

La Mozione

La richiesta si orienta verso la creazione di un "Piano comunale della mobilità ciclistica", il quale assumerebbe il carattere di un documento strategico e non pianificatorio.

Valutazioni della commissione

Il punto maggiormente discusso è stato il posizionamento gerarchico del documento summenzionato all'interno dell'intricato sistema creatosi in questi anni. Grazie al prezioso aiuto dell'Ing. Morinini, caposezione dell'ufficio pianificazione e mobilità dell'UT, e alle delucidazioni del capo dicastero, on. Paolo Caroni, abbiamo potuto prendere conoscenza delle misure messe in atto dal comune e degli strumenti di pianificazione a livello comunale e regionale.

Consapevoli del rischio di avere degli strumenti pianificatori a livelli diversi che si contraddicono, la commissione ha discusso profusamente sul tema e ha concluso che un Piano della mobilità ciclistica ha senso di esistere solo in chiave complementare agli strumenti oggi presenti. Esso dovrebbe pertanto affinare le misure contenute nel PaLOC e nel Piano del traffico della Città (non ancora adottato), aggiungendone di nuove laddove esso è carente (ad esempio per quanto riguarda gli spostamenti utilitari). Così come proposto nella mozione, il documento si articolerebbe su più livelli, dalle misure infrastrutturali a quelle relative alla sensibilizzazione all'uso della bicicletta nel contesto urbano.

L'obiettivo consiste nel dare la possibilità al Municipio di dotarsi di uno strumento programmatico che possa facilitare il coordinamento delle molteplici misure già prese, o da implementare, nell'ambito della mobilità lenta, così da poterle indirizzare verso un unico obiettivo strategico migliorandone l'efficienza e l'efficacia. In considerazione di questi obiettivi e del fatto che le misure per la mobilità lenta previste dal PaLoc2 sono attualmente in fase di realizzazione, l'obiettivo temporale di concretizzare nell'arco di un anno un tale piano, ci pare eccessivamente restrittivo.

Non si tratta per contro di una modifica degli strumenti pianificatori in essere e pertanto il coinvolgimento futuro della nostra Commissione e del Consiglio Comunale si esaurisce con il conferimento, o meno, del mandato al Municipio.

Conclusioni

Alla luce di quanto esposto, la commissione invita il lodevole Consiglio Comunale ad approvare i punti 1 e 2 della mozione. Il punto 3 della viene ritirato dai mozionanti per lasciare il tempo necessario al Municipio per elaborare il documento.

Barbara Angelini Piva

Sabrina Ballabio Morinini

Orlando Bianchetti (relatore)

Roberto Ceschi

Gabriele Domenighetti (relatore)

Paola Ernst

Luisa Macocchi

Giovanni Monotti

Mattia Scaffetta

Sabina Snozzi Groisman

Piazza Grande 18
Casella postale
6601 Locarno
Telefono 091 756 31 11
Fax 091 756 32 61
e-mail citta@locarno.ch

Ns. rif. 884/UT/JCM/jcm

Locarno, 31 agosto 2017

Alla
Commissione del Piano Regolatore

Mozione Alessandro Spano (a nome del gruppo PLR) “Piano della mobilità ciclistica: Locarno Città amica della bici”

Gentili signore, egregi signori,

con riferimento alla mozione evidenziata a margine, che vi è stata demandata per esame, mediante la presente formuliamo le seguenti osservazioni preliminari.

Rileviamo avantutto che il tema della mobilità ciclistica è stato approfondito dalla Città negli scorsi anni ed è una componente del Piano del traffico per l'intero territorio urbano, contenuto nel Piano d'indirizzo del completamento della pianificazione cittadina trasmesso al Dipartimento del territorio per esame preliminare il 23 dicembre 2015.

Il Piano del traffico definisce infatti anche le strade pedonali-ciclabili, nella loro gerarchia, ed è completato da una tavola complementare denominata “Rete dei percorsi ciclabili”, che considera anche i percorsi ciclabili di carattere locale.

Riteniamo pertanto che sia principalmente in questo strumento, di carattere pianificatorio, che vadano raccolte le varie indicazioni che riguardano il tema della mobilità ciclistica sollevato dai mozionanti.

Osserviamo che questo documento non ha ancora raggiunto il necessario stadio di consolidamento per essere reso pubblico ai sensi della Lst, ma considerata la particolare concomitanza fra la procedura pianificatoria e quella di evasione della mozione secondo la LOC, il suo contenuto tecnico potrà essere illustrato in seno alla vostra Commissione.

Inoltre, vale la pena ricordare che è attualmente in corso la procedura relativa al PALoc2 per quanto attiene alle misure concernenti il traffico lento (TL 1: Asse di collegamento e transizione a lago per il viale dell'Isolino e via Lanca degli Stornazzi; TL 2: Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato per il Quartiere Rusca e la Città Vecchia). Infine, pure nel PALoc3 vi sono misure concernenti il tema della mobilità lenta (ML 12.1 e ML 12.2: Concezione di un Piano di mobilità lenta dell'agglomerato).

In conclusione, vi invitiamo pertanto a voler tenere in considerazione quanto precede per gli approfondimenti di vostra competenza.

Distinti saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco:

ing. Alain Scherrer

Il Segretario:

avv. Marco Gerosa

C.p.c.:

Ufficio tecnico comunale, Via alla Morettina 9;

Ufficio giuridico, Palazzo.

3Alessandro Spano, Consigliere comunale
A nome del Gruppo PLR

Lodevole
Consiglio Comunale della Città di Locarno
C/o Presidente Philippe Jaquet - Richardet
Piazza Grande 18
6600 Locarno

Locarno, 6 febbraio 2017

MOZIONE

*presentata ai sensi dell'art. 67 della Legge Organica Comunale del Canton Ticino
e dell'art. 37 del Regolamento Comunale della Città di Locarno*

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA: LOCARNO CITTÀ AMICA DELLA BICI

Onorevole signor Presidente,

il 25 settembre 2012 il Gran Consiglio ha approvato la revisione parziale della legge sulle strade. La responsabilità di pianificare i percorsi ciclabili di interesse regionale (fino a prima di competenza comunale), cantonali e nazionali è assunta dal Cantone, estendendo di fatto le sue competenze in tale ambito (art 43a legge sulle strade). Anche a seguito della decisione del Parlamento, è stata elaborata una scheda di Piano Direttore (scheda M10¹) che funge da Piano della mobilità ciclistica Cantonale. Inoltre, sempre il Gran Consiglio ha varato nel 2013 un credito a sostegno dei percorsi ciclabili del Locarnese, *«attualmente frammentati e discontinui». L'obiettivo «è quello di consolidare la rete ciclabile regionale e offrire a cittadini e turisti una maglia di percorsi ciclabili, sicura ed attrattiva».*

Nel merito della tematica, la società di oggi richiede importanti e continui spostamenti fisici, che ci obbliga a compiere movimenti intracomunali e intercomunali. La fluidità della mobilità e la sua pianificazione rivestono quindi un'importanza particolare. Va' però sottolineato, che al giorno d'oggi passiamo molte ore in colonna in automobile, perché il traffico è congestionato; ciò, di conseguenza, causa stress e ritardi, che conducono a un'improduttività spesso importante con conseguenze dirette sul lavoro.

Tra i vari mezzi di trasporto che possono aiutare a risolvere il problema delle colonne e la salute psico-fisica del cittadino, vi è senz'altro la bicicletta. Essa è un mezzo che è ancora poco utilizzato se paragonata all'utilizzo dell'automobile o dei treni; infatti, gli spostamenti effettuati in bicicletta corrispondono al 4.8% di quelli complessivi su scala nazionale, mentre l'1.7% su scala cantonale². Il potenziale di crescita, quindi, è notevole. Per favorire l'utilizzo della bicicletta, occorrono interventi su più ambiti e in particolare bisogna

¹ DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, *Scheda di Piano direttore M10 - mobilità lenta*, [«www.ti.ch/DT/piano_direttore/schedaM10.pdf»](http://www.ti.ch/DT/piano_direttore/schedaM10.pdf)

² PRO VELO TICINO, *Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino*, p.3

realizzare interventi infrastrutturali e di gestione del traffico mirati e coordinati, integrare la bicicletta nei piani di mobilità scolastica e aziendale e promuovere alla cittadinanza la bicicletta come mezzo di trasporto; il tutto integrato nel **Piano della mobilità ciclistica comunale o cantonale**. Esso è uno strumento pianificatorio già diffuso, ad esempio, a Zurigo e Basilea.

Tramite la loro visione complessiva, permettono di indentificare misure efficaci che influenzano positivamente la pianificazione comunale e i diversi piani regionali dei trasporti. Senza questi piani che hanno il pregio di offrire una visione a 360°, vi è il rischio di «*pianificare una serie di interventi puntuali magari tecnicamente corretti ma che, se non coordinati in un quadro complessivo con obiettivi e finalità precise, non incidono sulla scelta della bicicletta come mezzo di trasporto*»³.

Un esempio concreto di misure poco coordinate tra loro, è l'introduzione del *bike sharing*. Infatti, da un lato il noleggio di biciclette ha riscosso un grandissimo successo e vi è una grande richiesta da parte della cittadinanza; d'altra parte, mancano ad esempio le strutture per spostarsi dalla stazione FFS di Muralto alla Piazza Grande di Locarno in tutta tranquillità, senza essere immersi nel traffico veicolare separando la mobilità lenta dalla mobilità delle auto.

Il Piano della mobilità ciclistica può contenere misure efficaci e coordinate quali, ad esempio: **la creazione di velostazioni** sul modello della Città di Olten, **la valorizzazione delle zone a 30 km/h o 20 km/h** poiché già favoriscono la condivisione della strada tra tutte le forme di mobilità e in particolare quella lenta, **la creazione di case avanzate** alle fermate obbligatorie, **la creazione del senso unico eccetto bici, l'accessibilità alle corsie preferenziali dei bus** per le biciclette, **la costruzione di aree di sosta** sul modello della Città di Zurigo o di Tenero, **l'implementazione di una segnaletica diffusa capillarmente sul territorio e precisa nelle sue indicazioni, l'integrazione nei programmi di mobilità scolastica e aziendale** della bicicletta, **la promozione di una campagna marketing** efficace e finalizzata ad evidenziare il risparmio di tempo e denaro in caso di uso della bicicletta tramite una cartellonista, dei "Velokafi" o dei "Velostreife" come successo a Zurigo.

Infine, la presente mozione si inserisce anche nella visione del PALoc 3⁴. Infatti, come scritto nel documento, la nostra rete di mobilità lenta è **troppo poco orientata agli spostamenti utilitari**, vi è una **presenza di lacune nella rete dei percorsi ciclabili locali e discontinua nei punti strategici**, un'**insufficienza e carenza parcheggi** per cicli, e una **tendenza all'aumento generale del traffico motorizzato** con conseguenti problemi per la mobilità lenta (incremento effetto cesura del traffico motorizzato lungo importanti assi stradali, ecc ecc). Addirittura, nella sezione *Schede delle misure*⁵, il PALoc 3 identifica come proposta concreta per migliorare la fluidità della mobilità lenta la *Concezione di un Piano di mobilità lenta di agglomerato*; tale misura è di competenza dei Comuni interessati. Ecco quindi che il Piano della mobilità ciclistica comunale costituisce una base di partenza per poi estendere la misura a tutti i Comuni (sulla sorta del lavoro svolto per il *bike sharing*) poiché le misure proposte sono efficaci solo se inserite in una visione ampia con obiettivi e finalità precise, coordinando tali misure a livello intercomunale.

Sono piccoli provvedimenti concreti alla portata di tutti i Comuni, ma innovativi e soprattutto molto efficaci se coordinati tra loro in un Piano della mobilità ciclistica. Attraverso la creazione di questo strumento pianificatorio, Locarno ha quindi l'occasione di confermarsi Città innovatrice e amica della mobilità lenta; sarebbe anche l'occasione per perfezionare il *bike sharing*, ottima e valida misura introdotta dalla Città che sta riscuotendo successo.

³ PRO VELO TICINO, p. 3

⁴ DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, PALoc 3, «www.ti.ch/PALoc3»

⁵ DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, PALoc 3 - Schede delle misure, «www.ti.ch/PALoc3-Scheda delle misure», p. 246

Per tutti questi motivi, chiediamo al Lodevole Consiglio Comunale:

1. La Mozione «Piano della mobilità ciclistica: Locarno città amica della bici» è accolta: la Città di Locarno si dota di un Piano comunale della mobilità ciclistica.
2. È dato mandato al lodevole Municipio di elaborare una proposta basata sulle linee guida e le misure contenute nella mozione e, più specificatamente, nel documento «Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino» dell'associazione Pro Velo Ticino (vedi allegato).
3. Il Municipio s'impegna a stanziare, nell'anno successivo all'accoglimento della presente mozione, un credito per l'allestimento di un Piano comunale della mobilità ciclistica.

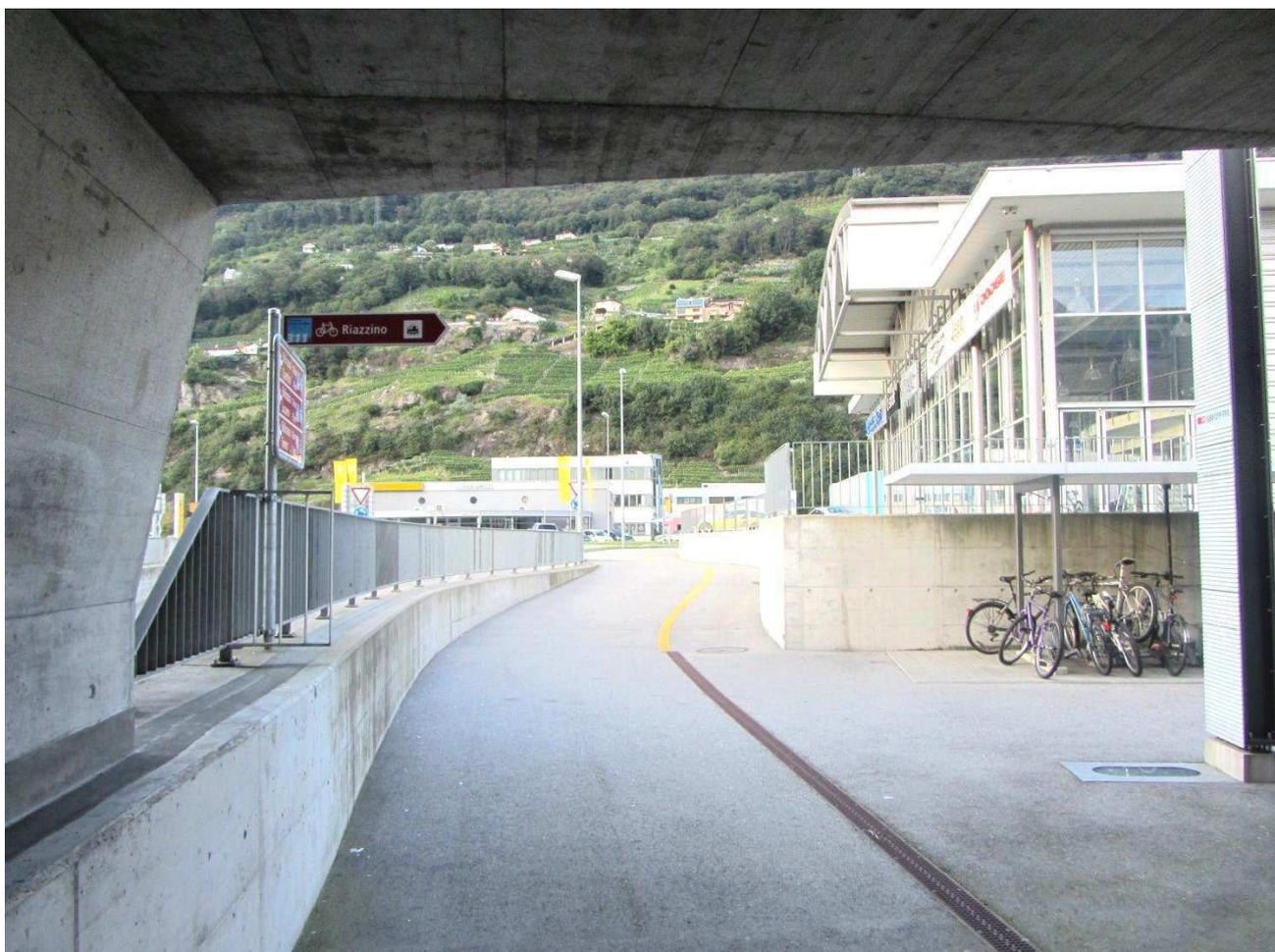
A nome del Gruppo PLR,

Alessandro Spano (primo firmatario)

Julia Wolf-Bertoia, Nicola Pini, Orlando Bianchetti, Simone Merlini, Eleonora Pellanda, Marko Antunovic, Loretta Canonica, Gianbeato Vetterli, Paola Ernst, Mauro Silacci, Stefano Lucignano, Giovanni Monotti, Anna Ferrioli, Marco Bosshardt

Allegato: «Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino», Pro Velo Ticino, 2015

Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino



Documento divulgativo di

OO PRO VELO
TICINO

INDICE

1.	COME PROMUOVERE LA MOBILITÀ CICLISTICA IN AMBITO URBANO? IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	3
2.	INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA	4
3.	INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E DI GESTIONE DEL TRAFFICO	6
3.1.	PREMESSA.....	6
3.2.	GESTIONE DEL TRAFFICO AGLI INCROCI STRADALI.....	7
3.3.	SENSO UNICO ECCETTO BICI.....	9
3.4.	CORSIE CICLABILI.....	10
3.5.	CORSIE PREFERENZIALI BUS ACCESSIBILI ALLE BICICLETTE	11
3.6.	POSTEGGI PER BICICLETTE	12
4.	AZIONI DI PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA	14
4.1.	PREMESSA.....	14
4.2.	COMUNICAZIONE FINALIZZATA SUL FATTORE TEMPO	14
4.3.	PROMOZIONE DELLA BICICLETTA NEI PROGRAMMI DI MOBILITÀ SCOLASTICA.....	16
4.4.	PROMOZIONE DELLA BICICLETTA NEI PROGRAMMI DI MOBILITÀ AZIENDALE	17
4.5.	INFORMAZIONE SULLA RETE CICLISTICA.....	18
4.6.	ORGANIZZAZIONE DI EVENTI ESPRESSAMENTE DEDICATI AI CICLISTI.....	19
4.7.	MARKETING APPLICATO ALLA MOBILITÀ CICLISTICA	20
5.	PROSPETTIVE.....	22
6.	BREVE BIBLIOGRAFIA.....	23

1. COME PROMUOVERE LA MOBILITÀ CICLISTICA IN AMBITO URBANO? IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

La bicicletta è utilizzata regolarmente da parte della popolazione nel tempo libero, per sport o per escursioni turistiche. È però anche un vero e proprio mezzo di trasporto per eseguire gli spostamenti quotidiani: il piacere che procura e la sua velocità nei percorsi brevi convince numerose persone a utilizzarla regolarmente.

Il potenziale di crescita della bici in Ticino resta tuttavia importante. Secondo il microcensimento mobilità e trasporti 2010 dell'Ufficio federale della statistica, gli spostamenti effettuati in bicicletta sono l'1.7% di quelli complessivi, contro il 4.8% su scala nazionale. Tenendo presente che un terzo degli spostamenti riguarda distanze pari o inferiori a 3 chilometri, in particolare in contesti urbani, si percepisce che la quota parte degli spostamenti effettuati su due ruote può ancora progredire.

Per permettere uno sviluppo importante della mobilità ciclistica in ambito urbano anche nel Canton Ticino, occorre agire su diversi livelli:

- conoscere le abitudini di mobilità complessive e fissare un obiettivo ambizioso ma realistico di quota parte degli spostamenti in bicicletta su quelli totali da raggiungere a medio termine;
- realizzare interventi infrastrutturali e di gestione del traffico mirati e coordinati tra di loro in favore della mobilità ciclistica;
- integrare la bicicletta nei piani di mobilità scolastica e aziendale;
- promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto in seno alla popolazione.

Tutti questi punti possono trovare spazio all'interno di un unico contenitore: il **Piano della mobilità ciclistica**.

Si tratta di uno strumento pianificatorio non ancora utilizzato in Ticino ma diffuso con differenti denominazioni in diverse realtà, sia in Svizzera sia all'estero, tra cui ad esempio:

- Zurigo, con il nome "Masterplan Velo";
- Basilea, con il nome "Teilrichtplan Velo";
- Bolzano, con il nome "Piano della mobilità ciclabile / Plan zur Radmobilität".

Con la loro visione complessiva, i Piani della mobilità ciclistica permettono d'individuare le misure più efficaci a diverse scale influenzando in modo positivo sia la pianificazione comunale che i diversi piani regionali dei trasporti, rispettivamente d'agglomerato (Bellinzonese, Locarnese, Luganese e Mendrisiotto).

Senza i Piani della mobilità ciclistica aumenta considerevolmente il rischio di pianificare una serie di interventi puntuali magari tecnicamente corretti ma che, se non coordinati in un quadro complessivo con obiettivi e finalità precise, non incidono sulla scelta della bicicletta come mezzo di trasporto (ad esempio, percorsi ciclabili che resteranno sottoutilizzati oppure che saranno utili principalmente per l'utilizzo della bici nel tempo libero ma non nella mobilità quotidiana), con conseguente impiego non ottimale di risorse pubbliche.

In questo documento sono presentate in breve alcune caratteristiche di un buon Piano della mobilità ciclistica. Pro Velo Ticino chiede che questi strumenti siano applicati e che le misure per favorire la mobilità ciclistica quotidiana in ambito urbano siano messe in atto al più presto.

2. INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

Un Piano della mobilità ciclistica ben sviluppato dovrebbe consentire di rispondere almeno alle seguenti tre domande.

- Qual è la quota parte degli spostamenti eseguiti attualmente in bicicletta?
- Qual è l'obiettivo del numero di spostamenti in bicicletta da raggiungere entro un determinato anno?
- Come si prevede di raggiungere l'obiettivo di mobilità ciclistica prefissato?

Ad esempio:

- a Vienna si prevede che tra il 2003 e il 2015 (12 anni) la quota di spostamenti in bicicletta passi dal 3% all'8%. Nel 2009 era già stata raggiunta la quota del 6%;
- a Zurigo si prevede che tra il 2012 e il 2025 (13 anni) la quota di spostamenti in bicicletta passi dal 6% al 12%.

Mettere in atto le misure per conoscere le abitudini attuali di mobilità, prevedere gli effetti a medio termine degli interventi sull'aumento del numero di ciclisti e monitorarne periodicamente l'efficacia presuppone una forte volontà politica e il coinvolgimento di figure professionali con competenze nella pianificazione dei trasporti in generale e nella mobilità ciclistica in particolare.

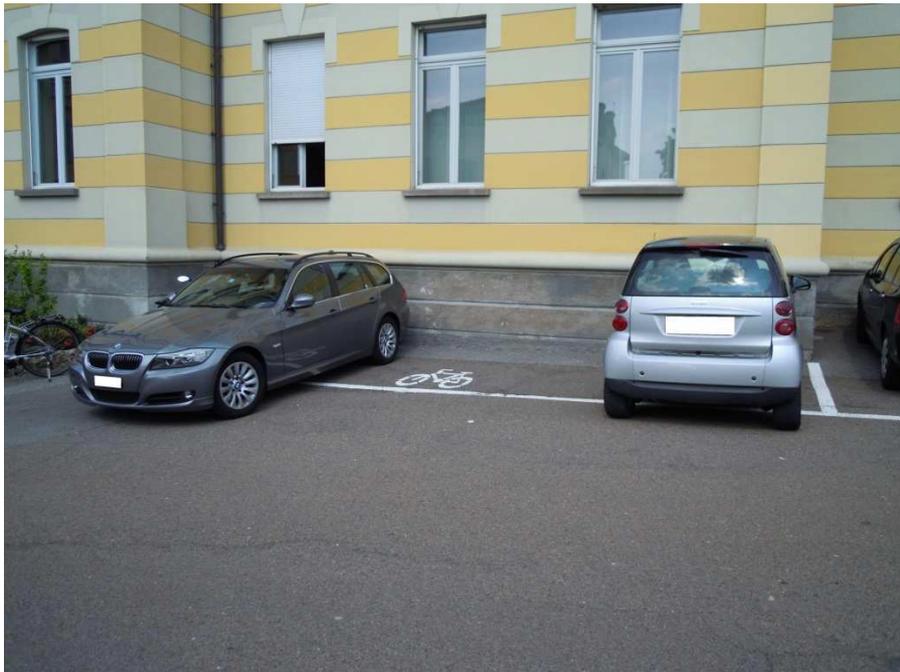


Esempio di conteggio automatico specifico del numero dei ciclisti in transito.

Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino



La velostazione di Olten / SO: la bicicletta è qui un mezzo di trasporto molto utilizzato. Le velostazioni rientrano tra i possibili interventi in favore della mobilità ciclistica.



Provvedimenti non idonei non solo non favoriscono la mobilità ciclistica, ma possono addirittura creare le condizioni per ostacolarla.

3. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E DI GESTIONE DEL TRAFFICO

3.1. Premessa

Citando gli interventi infrastrutturali in favore della mobilità ciclistica, il pensiero dei più va immediatamente alla realizzazione di piste ciclabili, che separino fisicamente i ciclisti dai veicoli a motore. In certe situazioni, le piste ciclabili sono in effetti indispensabili per garantire la sicurezza e la continuità dei percorsi per i ciclisti. All'interno dei quartieri urbani, le piste ciclabili possono invece essere addirittura un ostacolo alla realizzazione del concetto di ciclabilità diffusa e anzi, possono favorire un processo di segregazione e quindi di marginalizzazione dei ciclisti.

Spesso ci si dimentica che in diversi Comuni del Ticino esiste già una rete capillare per il traffico ciclistico: quella interna alle **zone a 30 km/h o 20 km/h**.

Queste zone favoriscono la condivisione della sede stradale tra tutti gli utenti della strada, stimolandone il rispetto reciproco, e contribuiscono a rendere più vivibili le città. Alla rete ciclabile vanno sommate quelle zone pedonali in cui il transito dei ciclisti è stato formalmente autorizzato. Occorre valorizzare ed ampliare questo patrimonio!



Esempio di strada interna a una zona a 30 km/h a Giubiasco.

Esistono anche diverse misure relativamente poco costose per favorire la mobilità ciclistica che possono essere pianificate in modo coordinato e quindi realizzate all'interno di Piani della mobilità ciclistica. Ecco alcuni esempi.

3.2. Gestione del traffico agli incroci stradali

La regolamentazione del traffico presso gli incroci, pensata per il traffico motorizzato, talvolta può penalizzare in modo ingiustificato il traffico ciclistico.

Il divieto di eseguire una manovra di svolta dalla strada laterale in quella principale, o l'impossibilità di eseguirla come svolta continua (senza dare precedenza) sono spesso giustificati per il traffico motorizzato ma non per le bici. Offrire queste possibilità laddove le condizioni di sicurezza lo consentano favorisce la continuità e la rapidità degli spostamenti dei ciclisti urbani.



Cattivo esempio: svolta obbligatoria a destra (con segnale di stop) anche per i ciclisti.



Buon esempio: divieto di svolta a sinistra con eccezione per ciclisti a Mendrisio.

Attrezzare gli incroci semaforizzati con case avanzate (spazi demarcati davanti alle aree d'attesa del traffico motorizzato) per lo stazionamento dei ciclisti con il rosso favorisce la sicurezza e il comfort dei ciclisti. In effetti, essendo davanti alla linea d'arresto dei veicoli motorizzati, i ciclisti sono facilmente visibili e possono partire per primi, impostando le proprie traiettorie con maggiore libertà. Inoltre, durante la sosta con il semaforo rosso, i ciclisti si trovano a distanza dai tubi di scarico dei veicoli.

Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino



Cattivo esempio: in assenza di case avanzate, i ciclisti in attesa sono nascosti nel traffico e poco visibili dai conducenti dei veicoli motorizzati quando scatta il verde.



Buon esempio (Olten / SO): la casa avanzata (evidenziata in rosso) permette di migliorare la visibilità dei ciclisti quando scatta il verde.

3.3. Senso unico eccetto bici

Il principio del senso unico eccetto bici è quello di permettere ai ciclisti di circolare in entrambe le direzioni di marcia sulle strade a senso unico per i veicoli motorizzati, laddove vi siano le condizioni di sicurezza per applicare questa misura. In questo modo si favoriscono gli itinerari diretti senza imporre giri inutili ai ciclisti. Con l'introduzione sistematica del senso unico eccetto bici la rete ciclabile può essere ampliata a un costo relativamente poco importante e in un lasso di tempo molto breve. La sicurezza è assicurata tramite il contatto visivo tra i ciclisti e conducenti dei veicoli a motore e, in alcune situazioni, con piccoli interventi infrastrutturali (isole, cordoli, ecc.).

Le zone a 30 km/h o a 20 km/h necessitano generalmente di soli cambiamenti nella segnaletica. Per le strade che presentano condizioni più difficili, una separazione chiara tra il traffico motorizzato e il contro-senso permetterà di garantire un livello di sicurezza soddisfacente.

Diminuendo il calibro stradale per gli automobilisti, si ottiene anche l'effetto positivo di indurli a circolare a una velocità moderata.

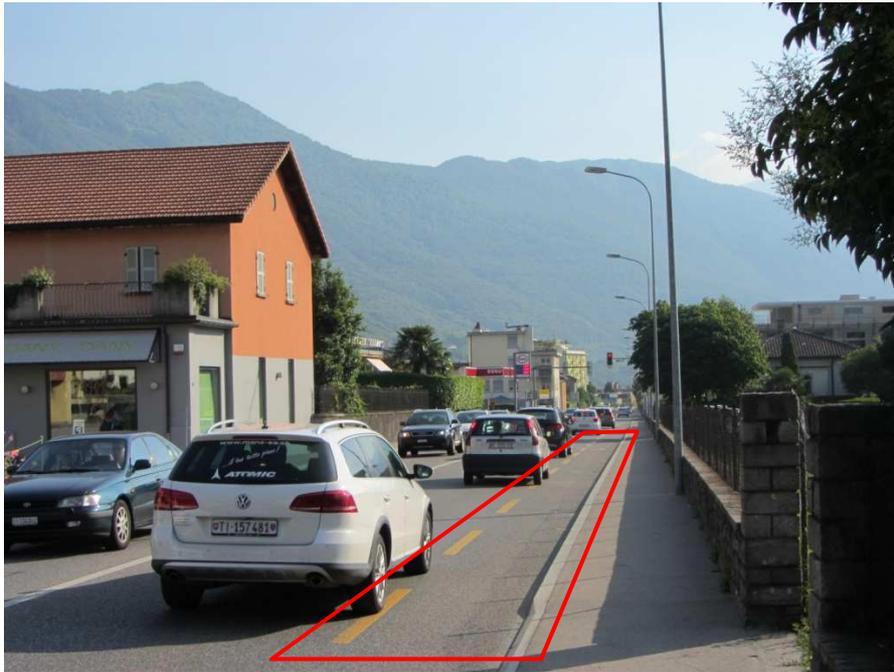


Spartitraffico e demarcazione assicurano la sicurezza delle due ruote nel contro-senso ciclabile a Giubiasco.

3.4. Corsie ciclabili

Al di fuori delle aree a velocità moderata (30 km/h oppure 20 km/h), la circolazione dei ciclisti sulla medesima sede stradale dei veicoli a motore può essere fonte di disagio a causa delle distanze ravvicinate in fase di sorpasso. Il differenziale di velocità tra i ciclisti e le altre componenti del traffico può inoltre aggravare pericolosamente le conseguenze fisiche per i ciclisti in caso di incidente.

Le corsie ciclabili sono uno strumento ottimale per delimitare uno spazio riservato per la circolazione dei ciclisti e possono essere realizzate a costo generalmente molto contenuto. Grazie alle corsie ciclabili, il comfort dei ciclisti può essere migliorato anche lungo i principali assi stradali urbani.



Esempio di corsia ciclabile a Giubiasco.

3.5. Corsie preferenziali bus accessibili alle biciclette

Le corsie preferenziali per i bus permettono di velocizzare il trasporto pubblico separandolo del traffico privato (e da eventuali colonne). Rendendo queste corsie utilizzabili da parte dei ciclisti, si ottiene l'effetto di creare nuove corsie ciclabili a un costo trascurabile.



Esempio di corsia con transito di biciclette autorizzato a Bellinzona.

3.6. Posteggi per biciclette

Come per gli altri veicoli, la bici necessita di uno spazio dove può essere parcheggiata. Viste le sue dimensioni ridotte, l'art. 41 dell'Ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) permette l'utilizzo del marciapiede con la riserva di lasciare uno spazio libero di almeno 1.5 m per i pedoni.

Per offrire un certo comfort (non tutte le biciclette dispongono di un cavalletto!), protezione contro i furti, il vandalismo o le intemperie, le attrezzature specifiche per lo stazionamento delle due ruote sono sempre molto utili e apprezzate.

L'illuminazione, la creazione di un riparo, la possibilità di legare il telaio sono alcuni elementi di cui il progettista deve tenere conto per realizzare un'opera fruibile da parte di tutti i ciclisti.

I posteggi ad uso condiviso tra bici e moto sono spesso di fatto interamente occupati dalle sole moto. In questo caso, è consigliabile distinguere chiaramente le aree dedicate alle moto da quelle riservate alle bici.

Per aumentare l'offerta di posteggi per le bici, convertire lo spazio occupato da uno stallone di sosta per le autovetture è una soluzione facile e poco costosa.



Esempio di area di sosta per biciclette a Zurigo. Gli archetti necessitano di spese di manutenzione molto basse e consentono di legare il telaio delle biciclette, con conseguente riduzione del rischio di furti.

Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino

Le aree di sosta per biciclette, se posizionate nei punti strategici e facilmente accessibili tramite percorsi sicuri, aiutano anche le attività commerciali!



Area di sosta per biciclette molto utilizzata in corrispondenza di un centro commerciale a Tenero.

4. AZIONI DI PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

4.1. Premessa

Nel capitolo precedente sono stati presentati interventi favorevoli allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano. Infrastrutture che assicurino **comfort e sicurezza** sono indispensabili per convincere nuovi utenti ad utilizzare la bicicletta per i propri spostamenti quotidiani.

Ma sono sufficienti a stimolare un cambiamento di abitudini? Basta costruire una nuova pista ciclabile perché sia pienamente utilizzata dalla popolazione?

Porci la domanda equivale a risponderci. Per motivare nuovi utenti a spostarsi con la “piccola regina”, una comunicazione dei suoi vantaggi rispetto ad altre modalità nonché l’adozione di misure d’incoraggiamento mirate possono essere molto efficaci, in modo da sfruttare l’intero potenziale della mobilità ciclistica.

Di seguito sono presentate alcune azioni d’informazione e di promozione che rappresentano un tassello fondamentale nello sviluppo della ciclabilità urbana.

4.2. Comunicazione finalizzata sul fattore tempo

Molti dei vantaggi derivanti dall’uso regolare della bicicletta per compiere i propri spostamenti quotidiani sono noti pressoché a tutti (salute, ambiente, ecc). Tuttavia, questi messaggi non riescono a passare alle persone che magari non hanno una sensibilità “verde” o “salutista”. Allo stesso modo, anche il risparmio di denaro rispetto all’utilizzo dell’autovettura può passare in secondo piano per una parte importante della popolazione.

È forse in parte meno noto il notevole vantaggio che l’uso della bicicletta ha rispetto all’utilizzo dell’automobile in termini di tempo in un contesto urbano. Il tempo di viaggio in automobile è infatti molto spesso penalizzato da:

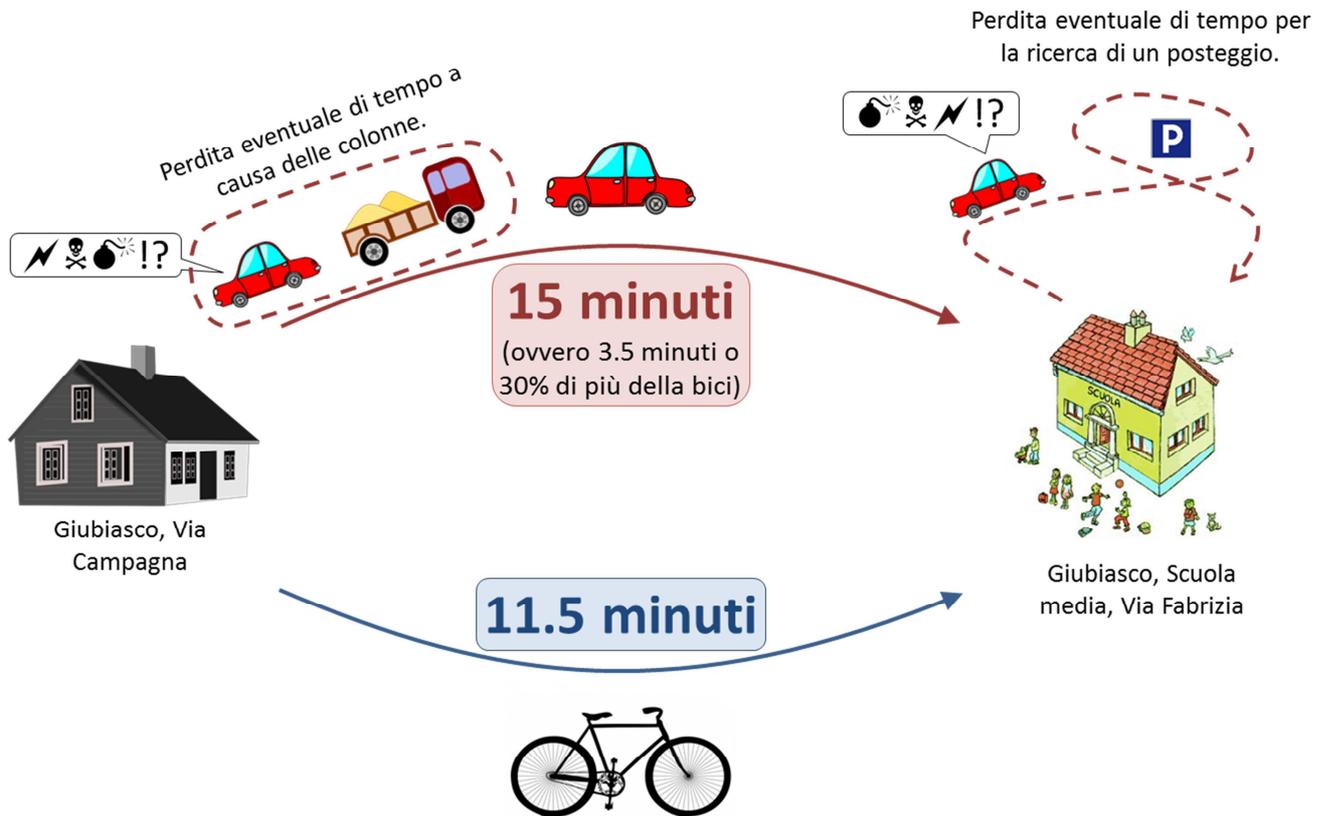
- colonne veicolari lungo il tragitto;
- ricerca di un posteggio vicino al luogo d’arrivo.

Dato il valore che il tempo ha assunto nella società, questo fattore può giocare un ruolo importante nella modifica delle abitudini di mobilità.

Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino

Nella tabella seguente è riportato il risultato di un piccolo test eseguito nell'ora di punta serale dell'8 maggio 2014 a Giubiasco.

Percorso			Tempo di percorrenza in bicicletta	Tempo di percorrenza in automobile	Differenza tra i tempi di percorrenza	
No.	Da	a			Valore assoluto	Valore percentuale
1	Via Campagna	Stazione FFS	4 min 30 s	5 min 30 s	1 min	22%
2	Stazione FFS	Municipio	3 min	3 min 30 s	30 s	17%
3	Municipio	Scuole Medie	4 min	6 min	2 min	50%
1 + 2 + 3	Via Campagna	Scuole Medie	11 min 30 s	15 min	3 min 30 s	30%



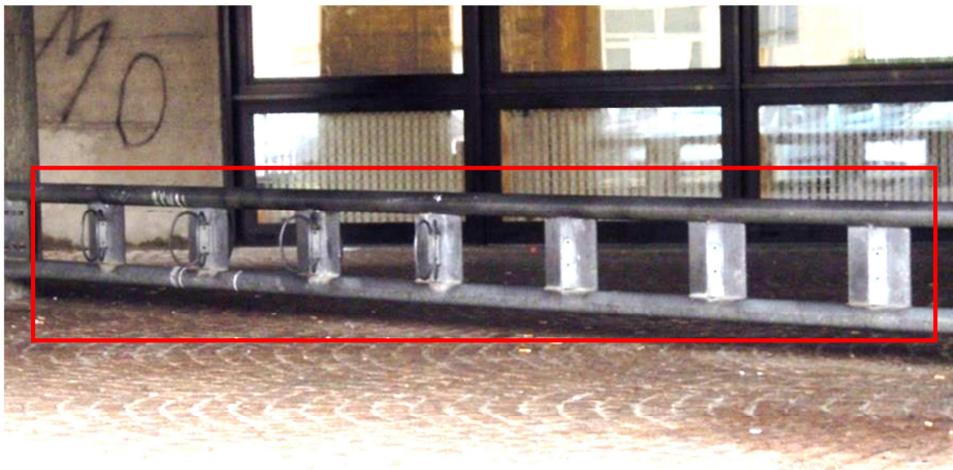
Provare per credere!

4.3. Promozione della bicicletta nei programmi di mobilità scolastica

La bicicletta è spesso il mezzo ideale per i bambini per compiere il tragitto casa – scuola, in quanto assicura: movimento fisico, indipendenza, un primo ambientamento nel sistema delle regole della circolazione stradale e socializzazione con i coetanei durante il viaggio.

L'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti casa – scuola deve essere incoraggiato. L'adozione di un Piano della mobilità ciclistica permette di inserire la mobilità scolastica in un concetto più ampio di ciclabilità urbana, favorendo la realizzazione e la manutenzione di tutte le infrastrutture necessarie per garantire gli spostamenti in sicurezza ai giovani ciclisti.

Ogni anno Pro Velo Svizzera incoraggia l'uso della bici per recarsi a scuola con l'azione di sensibilizzazione “bike2school” (www.bike2school.ch).



Esempio di area di sosta per biciclette in un complesso scolastico con carenze nella manutenzione. Funzionalità e decoro sono fattori da non trascurare.

4.4. Promozione della bicicletta nei programmi di mobilità aziendale

La bicicletta è un mezzo di trasporto molto competitivo per gli spostamenti di breve raggio in ambito urbano, sia in termini di tempo di percorrenza (cfr. cap. 4.2) sia in termini di costi. Questi vantaggi ricadono ugualmente sulle aziende (tempi e costi inferiori per gli spostamenti professionali brevi, superfici minori da dedicare ai posteggi delle bici rispetto a quelli per le automobili) e sui collaboratori (tempi e costi inferiori per gli spostamenti casa – lavoro di breve raggio). Per i percorsi con piccoli dislivelli, l'avvento delle biciclette elettriche permette inoltre a tutti di risparmiare fatica e sudore!

Pertanto, la bicicletta può trovare ampio spazio nei programmi di mobilità aziendale, che devono essere opportunamente coordinati con il Piano della mobilità ciclistica (ad esempio per l'estensione e la segnalazione delle infrastrutture presso le aziende). È importante che il mobility manager aziendale conosca le esigenze dei ciclisti per non penalizzarli e non limitare i vantaggi competitivi derivanti dall'uso della bicicletta.

Ogni anno Pro Velo Svizzera incoraggia l'uso della bici per recarsi al lavoro con l'azione di sensibilizzazione “bike to work” (www.biketowork.ch).

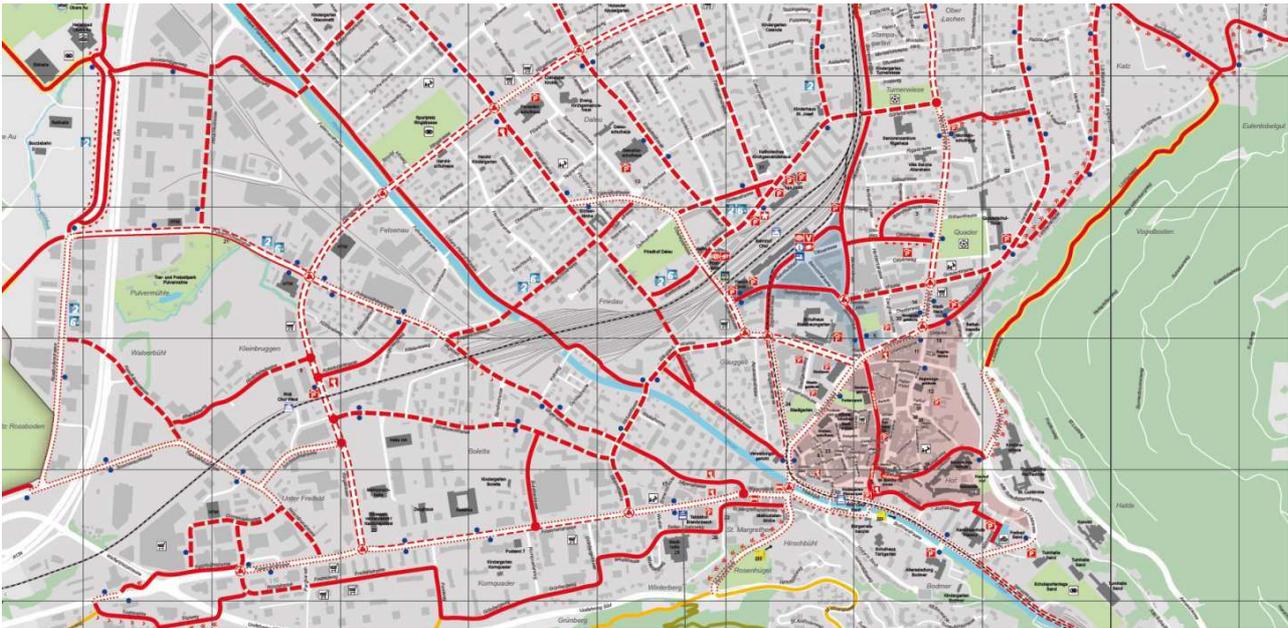


Esempio di area industriale con necessità di maggiore integrazione della mobilità ciclistica.

4.5. Informazione sulla rete ciclistica

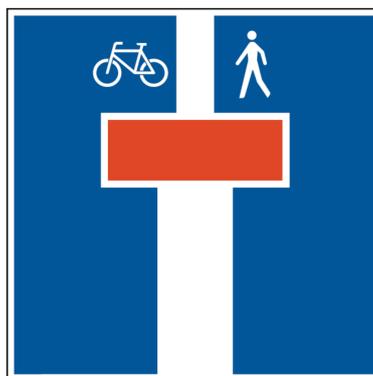


La percezione di essere in una città amica della bicicletta passa anche dalla presenza di una segnaletica, dedicata alla mobilità ciclistica, diffusa capillarmente sul territorio e precisa nelle sue indicazioni. Ciò contribuisce a rendere le strade e i percorsi ciclabili più attrattivi e continui tra di loro, nonché a portare a conoscenza di tutti i servizi a disposizione (parcheggi, spazi riservati, ecc.). La segnaletica stradale dovrebbe essere accompagnata dall'elaborazione di una cartina appositamente destinata, da esporre tramite pannelli nei punti chiave e rendere disponibile su internet.



Estratto del Velostadtplan di Coira e della valle del Reno / GR.

Da notare che dal 1° gennaio 2016 un'innovazione nel mondo della segnaletica permette d'indicare la continuità della rete pedonale e/o ciclabile anche per le strade senza uscita.



*Strada senza uscita con eccezioni
(cartello regolamentare dal 1.1.16)*

4.6. Organizzazione di eventi espressamente dedicati ai ciclisti

La diffusione della cultura della bicicletta passa anche da attività di carattere promozionale sul territorio, finalizzate a dare maggiore visibilità e importanza ai ciclisti e a formare il senso di “comunità” che sprona ulteriormente chi fa già uso della bicicletta e attira nuovi utenti. Esempi in tal senso arrivano dalla città di Zurigo, che per promuovere il proprio Masterplan Velo ha promosso iniziative puntuali che danno risalto alla mobilità ciclistica urbana:

- l’installazione dei primi “Velokafi”, installazioni drive-in pensate appositamente per i ciclisti, accompagnati da una campagna mediatica che ha messo al centro dell’attenzione l’importanza della mobilità ciclistica per Zurigo;
- l’azione “Velostrife Zürich”, che ha permesso ai ciclisti di girare brevi video pedalando per le strade zurighesi.



Immagine della campagna pubblicitaria di lancio dei “Velokafi” a Zurigo.



Immagine tratta da un filmato dei “Velostrife Zürich”.

4.7. Marketing applicato alla mobilità ciclistica

Nonostante gli evidenti vantaggi della bicicletta per compiere i propri spostamenti quotidiani, per diverse persone questa continua ad avere l'immagine dura a morire di un mezzo scomodo, da "alternativi" o peggio da "sfigati". Una campagna di comunicazione dei vantaggi oggettivi non ha alcuna efficacia verso queste persone. Può invece avere ben altro impatto condurre campagne di marketing di tipo emozionale, che ribalti la loro visione della bicicletta, mostrandola sotto un'altra prospettiva.



Esempio di promozione della mobilità ciclistica a Bolzano.



Esempio di promozione della mobilità ciclistica a Vienna.

Sulle brevi distanze e su percorsi pianeggianti, gli spostamenti in bicicletta sono davvero alla portata di tutti, anche delle persone non allenate! La bicicletta è anche un mezzo di trasporto piacevole per riscoprire l'ambiente che si frequenta quotidianamente ma che stando chiusi nell'abitacolo della propria autovettura non si ha la possibilità di apprezzare. Ad esempio, a Lubiana la pensano così!

Promuovere la mobilità ciclistica urbana in Ticino



Persone comuni che pedalano insieme nel centro cittadino: il Municipio di Lubiana celebra così i riconoscimenti al proprio impegno in favore della mobilità ciclistica (immagine tratta dalla pagina internet www.ljubljana.si).

Ecco un altro esempio efficace di comunicazione. I ciclisti sono oggetto di sfottò da parte degli automobilisti? Ribaltiamo la prospettiva!



Esempio di comunicazione (immagine tratta dalla pagina Facebook della Critical Mass – Milano).

Il marketing applicato alla mobilità ciclistica è un aspetto ancora trascurato in Ticino ma, se sfruttato a dovere, potrebbe essere molto più efficace di campagne basate su argomenti razionali nell'invogliare le persone a utilizzare la bicicletta. Si tratta anche di toccare la sensibilità e l'emotività dei potenziali utenti della "piccola regina".

5. PROSPETTIVE

Il Cantone e i Comuni ticinesi prendono sempre più spesso in considerazione le esigenze dei ciclisti nella pianificazione territoriale e della mobilità. Pro Velo Ticino saluta questa evoluzione.

Resta tuttavia ancora molto da fare per rendere gli agglomerati ticinesi davvero “*a misura di bicicletta*”.

Non può essere che un genitore debba rassegnarsi a proibire al suo bambino di andare in bici a scuola a causa della pericolosità del traffico. I cittadini necessitano d’infrastrutture che permettano loro di poter eseguire buona parte dei propri spostamenti in bici con rapidità e sicurezza.

I cittadini hanno un ruolo importantissimo da giocare nello spingere le autorità a muoversi in questa direzione. Pro Velo Ticino si propone quale interlocutore privilegiato per essere più efficaci e costruttivi.

Pro Velo Ticino auspica l’introduzione in Ticino di Piani della mobilità ciclistica armonizzati a livello comunale o sviluppati per agglomerati che fotografino l’utilizzo attuale della bicicletta in ambito urbano e fissino un obiettivo di percentuale di spostamenti in bici da raggiungere, pianificando tutti gli interventi infrastrutturali, gestionali e di marketing necessari nonché verificando l’efficacia nel tempo delle misure previste dal Piano stesso.

I Piani della mobilità ciclistica consentono di creare le condizioni quadro affinché la bicicletta e i ciclisti ottengano finalmente il giusto riconoscimento.



Presto in Ticino avremo Piani della mobilità ciclistica come a Zurigo?

6. BREVE BIBLIOGRAFIA

- “Applicazione di elementi di pianificazione dei trasporti nella promozione della mobilità ciclistica – L’esempio di Giubiasco” (Luca Vinci, 2014).
- “Contresens cyclables-Voies libre pour les vélos?” (PRO VELO Info N° 11, 2010).
- “Il traffico lento nei programmi d’agglomerato. Linee guida” (Ufficio federale delle strade, 2007).
- “Impact of the directive bicycle plan for an effective implementation of cycling measures” (Barbara Auer, Canton of Basel-City, 2012).
- “Infrastrutture per biciclette. Schede tecniche” (Sezione della mobilità del canton Ticino, 2013)
- “Les double-sens cyclables” (CERTU, Fiche Vélo, N° 6, 2009).
- “Linee guida per l’allestimento dei Piani di mobilità aziendale” (Sezione della mobilità del canton Ticino, 2014).
- “MasterplanVelo – Zürich lädt zum Velofahren ein” (Stadt Zürich, 2012).
- “Mobilità scolastica sostenibile – Manuale ad uso dei Comuni, delle scuole, delle assemblee genitori” (Canton Ticino, 2010).
- “Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr), progetto 24.06.2015” (Ufficio federale delle strade, 2015)
- “Percorsi ciclabili in Ticino. Informazione per Comuni e operatori” (Sezione della mobilità del canton Ticino, 2009).
- “Posteggi per cicli. Raccomandazioni per la pianificazione, la realizzazione e l’esercizio” (Ufficio federale delle strade, 2008).
- “Radverkehrserhebung Wien – Entwicklungen, Merkmale und Potenziale” (Stadt Wien, 2010).
- “Tecnica del traffico: misure e consigli – Modello UPI 50/30 km/h” (Ufficio prevenzione infortuni, 2012).
- “Verso soluzioni sostenibili: passato-presente-futuro della mobilità di Bolzano” (Città di Bolzano, 2012).



Felici in bici, come a Giubiasco!

Autore

Pro Velo Ticino
CH-6500 Bellinzona
Posta elettronica: info@proveloticino.ch
Sito internet: www.proveloticino.ch

Redazione

Florian Comment
Luca Vinci

Fotografie

Florian Comment
Daniel Girardin
Luca Vinci

Versione

1.0 - Dicembre 2015

Note

Questo documento, a carattere divulgativo, non è un manuale tecnico per professionisti.
Reazioni, osservazioni, consigli o suggerimenti sono benvenuti. 😊