



Dicastero amministrazione generale

Servizi centrali

Servizio cancelleria

Piazza Nosetto 5

6500 Bellinzona

T +41 (0)58 203 10 00

F +41 (0)58 203 10 20

cancelleria@bellinzona.ch

Egregi signori

Marco Noi

Ronnie David

Interpellanza 189/2020

"Piste ciclabili Pop-Up per il rispetto delle distanze sociali e riduzione generalizzata della velocità?" de Verdi

TRASFORMATA IN INTERROGAZIONE

Egregio signor Noi,
Egregio signor David,

Il periodo di lockdown a causa della pandemia ha scosso tutti in misura importante sconvolgendo la realtà e interrompendo abitudini consolidate da tempo. Il tema della mobilità è stato subito al centro dell'attenzione dei servizi preposti anche a livello comunale, visto anche il forte impatto sul territorio.

Da subito il Municipio si è preoccupato di reagire in maniera consona, pur cosciente delle difficoltà che andavano delineandosi col tempo. Infatti, questo periodo ha sì interrotto importanti routine, ma al momento non è ancora possibile indicare con certezza quali abitudini risulteranno effettivamente cambiate e quali invece riguadagneranno spazio.

Le questioni sollevate sono molte e nessuno può contare su un'esperienza precedente simile o paragonabile per trarre insegnamenti: proprio per questo, l'osservazione del fenomeno e la raccolta di informazioni e di esperienze maturate nei periodi di lockdown anche in altre realtà è stato il primo strumento utilizzato per far fronte alla nuova situazione.

In contemporanea, è stato subito aperto un dialogo con il Cantone e con partners (Pro Velo è uno di questi, di cui la Città è membro da tempo) coinvolti in questa esperienza per verificare la situazione specifica delle singole realtà locali, beninteso ognuna con le sue diverse specificità, tra cui, ad esempio, il quadro normativo elvetico entro cui maturare eventuali provvedimenti.

Tra gli elementi comuni di rilievo c'è effettivamente la potenzialità della bicicletta quale mezzo di trasporto personale particolarmente interessante, non solo perché costituisce una valida alternativa al traffico motorizzato individuale (TIM), ma anche perché permette di rispettare la distanza sociale. Il periodo di lockdown infatti ha offerto una preziosa e

positiva occasione per sperimentare l'uso della bici per effettuare quegli spostamenti locali che prima, probabilmente, venivano fatti con l'auto privata. Parallelamente, è stata pure condivisa la preoccupazione di veder purtroppo diminuire l'uso dei trasporti pubblici, ove difficilmente è possibile mantenere le distanze tra persone, producendo il rischio di veder aumentare il traffico sulla rete viaria.

1. Cosa intende fare il Municipio per ovviare alle difficoltà legate al trasporto pubblico collettivo? Quali misure concrete intende attivare?

Con la ripresa della vita economica e sociale in Svizzera, anche i trasporti pubblici hanno ripreso gradualmente a circolare con le abituali cadenze a partire da lunedì 11 maggio 2020. Per questo motivo l'Ufficio federale dei trasporti, l'Ufficio federale della sanità pubblica, FFS e AutoPostale hanno sviluppato un piano di protezione per i trasporti pubblici.

Il piano di protezione per i trasporti pubblici prevede le seguenti misure:

- mantenere le distanze alle fermate, davanti agli sportelli e presso i distributori automatici di biglietti;
- indossare mascherine igieniche se non è possibile rispettare le prescrizioni relative al distanziamento dell'Ufficio federale della sanità pubblica;
- evitare orari frequentati da pendolari se possibile e optare per collegamenti con minore frequentazione;
- acquistare il biglietto in anticipo;
- rispettare le regole d'igiene.

Dal canto loro le imprese di trasporto hanno intensificato la pulizia e la disinfezione e informeranno sulle regole di comportamento.

2. Quali strategie mette in atto il Municipio per evitare ulteriori congestionamenti di traffico motorizzato individuale? Intende il Municipio considerare in tempi brevi la creazione di percorsi ciclabili temporanei? Se sì, dove e con quali tempistiche? Se no, perché?

Dopo il periodo di interruzione del regime di traffico abituale è lecito attendersi una sua naturale crescita all'allentamento delle misure del lockdown. Tuttavia, non esistono al momento previsioni scientifiche circa il futuro andamento del traffico stradale nel dopo Covid19 perché, come detto nella premessa, non è ancora chiaro quali effetti perdureranno e quali invece andranno a scomparire, rispettivamente in che misura. Tutti stanno avanzando ipotesi, alcune sono ricorrenti. Ad esempio, uno degli effetti più temuti è un aumento del traffico individuale motorizzato (TIM) a causa del sentimento di sicurezza dovuta al distanziamento sociale che sembra raggiungersi nella propria auto, protetto dai contatti fisici estranei. Per il momento – probabilmente a causa ancora del perdurare del telelavoro per diversi addetti e per gli studenti delle scuole medie superiori – il traffico sulle strade comunali risulta (ancora) di circa il 10% inferiore a prima del lockdown.

Nondimeno, il Municipio, per il tramite dei servizi preposti, ha fatto fare un'analisi della situazione, giungendo per ora alla conclusione che quanto – molto – fatto negli ultimi anni in tema di mobilità alternativa a quella motorizzata individuale e anche – per ora, che il trasporto collettivo potrebbe ancora soffrire della necessità di distanza sociale – al trasporto pubblico, torna senz'altro utile in questa situazione. Si citano ad esempio i

numerosi investimenti nella ricucitura della rete ciclabile cittadina (si pensi ad esempio ai recenti interventi a tutti i passaggi pedonali tra il centro storico e il quartiere Vela, rispettivamente nelle immediate vicinanze dei centri scolastici) e regionale (un esempio su tutti: la recente realizzazione della passerella ciclopedonale dei Saleggi), ma anche la regolamentazione in base a cui a Bellinzona già da anni le corsie dei bus sono a disposizione pure della mobilità ciclabile, la realizzazione della Velostazione presso la stazione FFS con tutti i servizi di noleggio bici (comprese cargobike) del caso, l'introduzione del bikesharing collegato con l'agglomerato del Locarnese, i programmi di informazione, sensibilizzazione e incentivo all'uso della bicicletta quali il corso comunale certificato SwissCycling inserito nel Piano di mobilità scolastica (PMS, esteso l'anno scorso a tutte le sedi scolastiche del nuovo Comune) e la distribuzione a tutti i fuochi dell'agglomerato della mappa della rete ciclabile del Bellinzonese (realizzata grazie alla collaborazione del Dipartimento cantonale del territorio con la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, Ticino cycling e Pro Velo).

Parimenti si è in stretto contatto con i servizi cantonali preposti e con l'esercente del trasporto pubblico urbano, da un lato per monitorare passo passo l'evoluzione della situazione e, dall'altro, per attuare eventuali correttivi come quello della riduzione del servizio in tempo di lockdown, ora tornato all'orario normale, ma anche – si cita a titolo di esempio – il potenziamento puntuale della capacità di carico (con l'aggiunta di bus supplementari) in quelle tratte che sono maggiormente sollecitate (durante alcune settimane ciò è stato ad esempio il caso per la linea urbana che collega l'Ospedale San Giovanni alla Stazione FFS).

Per quanto riguarda il tema specifico delle cosiddette *piste ciclabili "pop up"* sono senz'altro subito emerse all'attenzione anche del Municipio perché implementate nelle maggiori città europee quale provvedimento di emergenza al fine di agevolare gli spostamenti in bicicletta lungo arterie stradali di una certa ampiezza, nel frattempo liberate dal traffico quotidiano a causa degli effetti del lockdown. Esse sono state analizzate e considerate dai servizi comunali, che ne hanno discusso pure con diversi servizi cantonali, per verificarne l'opportunità e la fattibilità alle nostre latitudini.

Ne è emerso, anzitutto, che per tutelare la sicurezza dei ciclisti le dimensioni delle corsie ciclabili devono avere una larghezza minima di 1.25 m. Allo stesso modo, in base alla tipologia di utenza, volume di traffico e velocità consentita, la carreggiata deve garantire misure minime fissate nelle norme VSS, non derogabili – già solo per motivi di responsabilità – nemmeno in situazioni particolari come quella che stiamo vivendo. Se si volesse prendere l'esempio di viale Portone (strada cantonale principale, 50 km/h, circa 20'000 veic/giorno, con transito bus), la carreggiata è larga 9m e suddivisa in tre corsie da 3m ciascuna, una monodirezionale per il transito di bus e biciclette verso sud, una per veicoli nella medesima direzione, ed una terza per mezzi vari e bus nella direzione opposta. Questa configurazione, che già concede ai ciclisti molto più di una corsia ciclabile larga 1.25 m almeno in una direzione (la corsia bus), non si presta ad una riorganizzazione che preveda l'introduzione di una corsia pop up in direzione nord, visto che l'ingombro fisico di un bus (2.50m) ed eventuali elementi separatori necessari a creare la corsia comportano vincoli fisici insuperabili. D'altronde, sui principali assi di penetrazione e laddove le dimensioni della carreggiata lo permettono, sono già presenti le corsie ciclabili e dove non lo sono i limiti fisici sono simili all'esempio riportato (richiedendo cioè interventi strutturali, questi semmai previsti, ma con i tempi necessari).

Bisogna peraltro osservare che – oltre al fatto che i problemi che devono risolvere città come Berlino o Parigi (i primi in Europa ad andare in questa direzione, per ovviare alla chiusura o alla reticenza dell'utilizzo della metropolitana da parte di centinaia e centinaia di migliaia di persone) sono diversi rispetto a quelli di Bellinzona – non avrebbe nemmeno senso indirizzare i ciclisti a frequentare strade principali quando la rete ciclabile locale già oggi offre ben più di un'alternativa più gradevole, più sicura e ben connessa alla rete secondaria. Se, infatti, si guarda al complesso delle zone a velocità limitata sull'intero territorio comunale e alla rete dei percorsi ciclabili a disposizione (comprensivi ove opportune e possibili di corsie ciclabili, piste ciclabili, superfici miste ciclopedonali, ed attraversamenti ciclopedonali), si può rilevare la densità dei collegamenti già immediatamente a disposizione. Proprio durante il lockdown si è peraltro assistito a un incremento dell'uso della bicicletta da parte della cittadinanza – in quel caso più per svago che a fini di necessità – con l'auspicio che ci si sia resi conto delle possibilità che il nostro territorio e le realizzazioni sinora eseguite già offrono. L'intenzione, ovviamente, è di continuare a investire in tal senso come peraltro previsto sia nei documenti programmatici comunali, sia in quelli regionali (Programmi d'agglomerato), ma anche di verificare costantemente la sicurezza di singoli nodi, alcuni dei quali proprio in questo periodo in via di miglioramento (sono infatti in corso di realizzazione o di pubblicazione ad esempio l'estensione della Zona 30 di Daro e la nuova zona 30 Alla Monda a Gudo, così come le misure necessarie a separare il flusso ciclistico da quello pedonale nel sottopasso autostradale a Monte Carasso).

3. Come valuta il Municipio la possibilità di predisporre un progetto pilota, limitato nel tempo, utile a valutare scientificamente gli effetti globali della riduzione della velocità su tutto il territorio comunale a 30 km/h?

I rilevatori ambientali disseminati nel territorio hanno già dimostrato che, in assenza di traffico o a seguito di una sua riduzione generale pari a circa l'80% come rilevato nel nostro Cantone, la qualità dell'aria ne trae beneficio, così come il paesaggio sonoro, rilevabile anche in prima persona. Per quanto riguarda il rumore più marcatamente, e la qualità dell'aria in misura minore, è noto che anche le zone a velocità limitata sono di per sé utili a limitare le emissioni (e quindi le immissioni). Uno strumento alternativo, sinora utilizzato dal Cantone in modo apprezzabile, è il risanamento delle arterie cantonali mediante la posa di asfalto fonoassorbente, diventato la regola anche per le strade cantonali nel nostro Comune.

Al di là di ciò, il cambiamento generalizzato del regime di velocità va tuttavia analizzato anche alla luce di altri fattori. Al momento i servizi cantonali non consentono in Ticino un abbassamento del limite di velocità sotto il limite generale di 50 km/h su strade cantonali di collegamento (o tratte di esse), se non in casi del tutto eccezionali, sebbene altrove questa pratica sia effettivamente più diffusa. Stando al quadro normativo si può arrivare infatti a giustificare l'introduzione di un regime a 30 km/h anche su una strada principale (vedi Ordinanza federale sulle Zone 30, 741.213.3) per motivi legati alla sicurezza degli utenti, alla velocità veicolare rilevata, alla qualità degli spazi abitativi, vitali ed economici auspicati. Tuttavia, porre in un'unica zona 30 tutti gli assi stradali comunali e cantonali inclusi nel territorio comunale, oltre che a dover prendere atto che non dappertutto le condizioni sono uguali, necessiterebbe, per poterlo imporre, anche di adeguate di misure – pure esse generalizzate – di moderazione.

Il Municipio – e il Cantone – perseguono l’obiettivo lanciato dall’UPI detto “modello UPI 50/30” (50 km/h su strade principali di collegamento e 30 km/h sulle strade di servizio nei quartieri residenziali), ciò che, anche grazie a recenti realizzazioni in tutti i quartieri del nuovo Comune, è sulla buona strada per essere realizzato nella sua interezza.

Con i migliori saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco

Mario Branda

Il Segretario

Philippe Bernasconi