



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

27 maggio 2020

Gentile signora
Lisa Boscolo

Interpellanza 187/2020

"Fase due: come ci muoveremo a Bellinzona?" di Lisa Boscolo

TRASFORMATA IN INTERROGAZIONE

Gentile signora Boscolo,

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 altri esperti e 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. Il Municipio si è preparato tempestivamente per la gestione della mobilità in correlazione all'allentamento delle misure del lock down?

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, 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 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, rispettivamente 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).

2. Quali misure immediate intende adottare per incentivare l'uso della bicicletta?

In primis si punta sull'informazione e sensibilizzazione a sfruttare quanto già realizzato (si vedano gli esempi riportati nella risposta alla domanda precedente), in particolare tramite le scuole (per quanto riguarda il percorso casa-scuola tutti gli allievi hanno ricevuto una mappa giocosa del proprio quartiere con i punti d'interesse, le regole da rispettare e i percorsi consigliati), rispettivamente con segnaletica (in gran parte rinnovata su tutto il territorio comunale) e manutenzione adeguata. Sempre in ambito scolastico vengono inoltre organizzate delle lezioni di conduzione della bicicletta certificate Swisscycling per gli scolari delle quinte elementari che si apprestano a raggiungere in autonomia la sede della scuola media, così come si è iniziata l'esperienza del bikesharing e dell'offerta di biciclette cargo presso la Stazione FFS di Bellinzona e in alcuni commerci locali.

Proprio durante il lock down si è peraltro assistito a un incremento dell'uso della bicicletta – 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).

3. Nelle prossime tappe previste per completare la viabilità ciclistica, secondo la risposta all'interpellanza 128/2019 in previsione ci sono diversi interventi tra cui, cito *“l'implementazione delle zone a velocità limitata (Zona 30, Zona 20), progetti stradali di moderazione del traffico, risanamenti, manutenzioni, etc. misure per ricucire percorsi, collegare tratte, migliorare la sicurezza dei percorsi ciclopedonali”*. Questi interventi possono essere presi in considerazione come misure immediate in questa situazione Covid 19?

Oltre a quanto già realizzato, vi sono misure in corso d'opera o in pubblicazione (ad esempio l'estensione della Zona 30 di Daro, o la nuova zona 30 Alla Monda a Gudo, o le misure necessarie a separare il flusso ciclistico da quello pedonale nel sottopasso autostradale a Monte Carasso) che torneranno senz'altro utili anche allo scopo indicato nella domanda.

Altri progetti, di portata più ampia, ad esempio quelli previsti nei programmi d'agglomerato, in via di realizzazione (per quanto non lo siano già stati come diverse opere del PAB2) o di progettazione (in particolare quelle del PAB3, a cui si rinvia) hanno tempi tecnici e legal-procedurali (a cui non è per ora previsto si possa derogare nemmeno in un periodo del tutto eccezionale come quello presente) che non ne permettono “l'esecuzione immediata”, quand'anche il Municipio e la Commissione regionale dei trasporti, com'è stato sin qui il caso per quanto già realizzato, nei limiti delle proprie competenze e risorse, si impegnano e si impegneranno ancora affinché le realizzazioni avvengano tempestivamente.

4. Quali misure a lungo termine intende adottare per incentivare un sano uso della bicicletta?

Si vedano le risposte precedenti, con particolare riguardo alla promozione e informazione continua e alle realizzazioni già in programma per incentivare la mobilità alternativa.

Vogliate gradire i nostri migliori saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco

Mario Branda

Il Segretario

Philippe Bernasconi