



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

Interpellanza 8/2021

"Sensibilizziamo gli automobilisti alla mobilità dolce" de I Verdi

Fa stato la versione pronunciata durante la seduta del Consiglio comunale

1. Nel corso degli ultimi 10 anni quanti incidenti sono avvenuti su suolo comunale che hanno coinvolto ciclisti ed automobilisti (evoluzione secondo i dati della PolCom o PolCa)?

Considerata l'avvenuta aggregazione, i dati (forniti dalla Polizia cantonale) riguardano gli anni 2017-2021, e sono così dettagliati:

- 2017: 13 incidenti (2 solo danni materiali, 10 con feriti leggeri, 1 con feriti gravi)
- 2018: 11 incidenti (2 solo danni materiali, 5 con feriti leggeri, 4 con feriti gravi)
- 2019: 16 incidenti (10 con feriti leggeri, 6 con feriti gravi)
- 2020: 10 incidenti (2 solo danni materiali, 5 con feriti leggeri, 3 con feriti gravi)
- 2021 (31.5.2021): 4 incidenti (1 solo danni materiali, 3 con feriti leggeri)

Si vedano pure le informazioni descritte al sito pubblico della Confederazione:
<https://s.geo.admin.ch/911c6e8880>

2. Quali campagne ha intrapreso nei confronti degli automobilisti nel corso degli ultimi anni per spiegare le principali novità della circolazione stradale (Zone 20, svolta a destra per ciclisti, ecc.)?

A parte l'utilizzo a rotazione dei cosiddetti radar amici o interventi repressivi sempre più richiesti dagli abitanti dei singoli quartieri residenziali, non sono state intraprese campagne informative specifiche. Il Cantone ha effettuato alcune campagne di sensibilizzazione sulle rotonde e su "e-bike, biciclette e veicoli di tendenza". Si ritiene che, per competenze, informazione e risorse, simili campagne siano piuttosto un compito cantonale.

Sono invece state numerose le campagne e le misure di informazione e sensibilizzazione, già in età scolastica, per un uso sicuro della bicicletta e sulla sicurezza del percorso casa-scuola, ad esempio attraverso l'introduzione e l'estensione a tutti i quartieri del nuovo Comune del Piano di mobilità scolastica (PMA), corsi di sicurezza stradale tenuti dalla Polizia comunale, lezioni specialistiche

tenute da istruttori esperti di Swisscycling (progetto BikeShool), la sorveglianza tramite pattugliatori professionisti o volontari, così come con eventi tematici di vario genere, segnatamente nell'ambito della settimana europea della mobilità a cui il Municipio ha aderito da tempo,

3. Quanti controlli di polizia sono stati effettuati sulle Zone di incontro? Quante sanzioni sono state inflitte agli automobilisti?

Sono stati effettuati 4 controlli della velocità, con conseguenti 293 contravvenzioni, e un rilevamento del numero dei passaggi mediante apparecchio "contatrafico".

4. Quali azioni di sensibilizzazione sono state svolte per quanto riguarda il sorpasso in sicurezza dei ciclisti? Quante infrazioni sono state comminate per infrazioni di questo tipo negli ultimi anni?

4a) Vale quanto risposto alla domanda 2).

4b) Nessuna sanzione comminata.

5. Come mai a Bellinzona non ci si avvale ancora in nessun punto della Città della facoltà di svolta a destra per i ciclisti con semaforo rosso? È prevista la posa di cartelli di questo tipo a breve? Se sì in quali punti, se no perché?

La disposizione di legge è entrata in vigore il 1° gennaio 2021 e quindi sono passati meno di sei mesi: per rendere attiva una nuova prassi non solo è necessaria la base legale, ma è d'obbligo verificare e -in caso- adattare l'infrastruttura stradale.

La verifica è stata eseguita dal Servizio della mobilità sulla base delle Raccomandazioni UPI (foglio MS.010-2017) ed emerge che dei 14 incroci semaforizzati attualmente presenti sul territorio comunale solo 1 presenterebbe le necessarie condizioni per eventualmente introdurre la misura, ossia l'intersezione lungo la cantonale a Giubiasco (via Bellinzona) con via Saleggi (zona Migros). Questa intersezione è pure oggetto di una misura del PAB2 ovvero la TIM 1, che già prevede l'introduzione di una corsia contromano per le bici che provengono da Viale 1814 o dal sottopasso Saleggi (Stuppia), e potrebbe approfittare della corsia bus già presente lungo la cantonale di fronte alla Migros.

Un approfondimento sarà invece eseguito per verificare con i servizi cantonali se fosse possibile introdurre un'altra svolta a destra nell'intersezione via Zorzi-via E. Motta-Viale Franscini (nodo anch'esso in via di ristrutturazione mediante l'attuazione della misura PAB2 TIM 3.1).

Non è invece possibile introdurre tale misura in tutti gli altri nodi perché non è possibile rispettare tutti i criteri minimi di sicurezza raccomandati da UPI.

Comunque, al di là della possibilità tecnica di attuare questo provvedimento, si osserva quanto segue:

- a) sono *conditio sine qua non* i seguenti elementi spaziali:
- il ciclista deve provenire da una corsia ciclabile;
 - se il TGM sulla strada che viene imboccata è > 3'000 veic/giorno, anche la strada su cui si volta deve avere la corsia ciclabile

- il ciclista deve provenire da una casa avanzata per avere la visibilità verso sinistra e deve avere una visuale minima sui pedoni in attraversamento sulla strada su cui si svolta (a seconda del raggio della curva, aumenta la distanza di visibilità richiesta);
 - tutte le strade non devono avere pendenza > 4%;
- b) laddove tutti i criteri di sicurezza siano soddisfatti, dopo l'introduzione della svolta a destra continua è probabile che i ciclisti cerchino di svoltare a destra anche laddove ciò non è indicato/permesso: questa eventualità è nota e deriva dalla sperimentazione eseguita a Basilea e non può essere trascurata nella valutazione dell'opportunità dell'implementazione;
 - c) la nuova manovra fa nascere nuovi punti di conflitto tra ciclista e gli utenti che prima beneficiavano di una svolta esclusiva (p. es. ciclista e pedoni in attraversamento, o tra ciclista ed auto sulla strada in cui il ciclista si immette);
 - d) va assolutamente sensibilizzato il ciclista che svolta a destra ricordandogli che, qualora svolti a destra col semaforo rosso, non ha la precedenza su tutti gli altri utenti che -invece- si muovono col verde.

L'implementazione di una simile manovra è quindi complessa e non se ne prevede quindi l'introduzione a breve.

6. Quali azioni di sensibilizzazione sono state svolte per invitare gli automobilisti a non ricorrere alle strade agricole (dove è permesso solo il traffico agricolo e i confinanti)?

Nessuna azione di sensibilizzazione, anche perché i tratti gravati in tal senso sono limitati e la segnaletica è assolutamente chiara. Nell'unico tratto sul territorio di Bellinzona (Strada delle Mondelle) sono però stati effettuati 13 controlli di Polizia (2019-2021) senza riscontrare alcuna contravvenzione.

7. Quali azioni di sensibilizzazione sono state svolte sulle strade di quartiere a velocità 30 km/h?

38 azioni di sensibilizzazione (periodo 2019-2021), mediante la posa di apparecchi "radar amico" e "contatraffico".

8. Corrisponde al vero che lungo via Pratocarasso è stato posato un apparecchio radar su invito degli abitanti del quartiere ma è stato posato tra le 14:30 e le 15:30 in maniera chiaramente visibile? Qual è stato lo scopo di questo esercizio? Placare le proteste dei residenti o esercizio alibi in un momento di basso traffico rispetto agli orari in cui tali strade vengono usate a forte velocità per bypassare i principali intasamenti?

La posa visibile di un apparecchio radar vale anche come prevenzione e non solo quale repressione. Il fatto che l'apparecchio sia visibile non è certo considerato un problema, ma piuttosto una parte di soluzione.

9. Come valuta il Municipio la creazione di Velostrassen sul territorio cittadino? Conviene con gli interpellanti che alcune situazioni, lungo percorsi ciclabili di interesse regionale, risultano attualmente pericolose? Intende il Municipio dar seguito alla nostra proposta?

Il concetto di Velostrasse è stato introdotto attraverso una modifica dell'Ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massima di 30 km/h e le zone di incontro (741.213.3) che è in vigore dal 1° gennaio 2021. Tale modifica ha introdotto (art. 4 cpv.1) il concetto secondo cui è possibile derogare alla regola della precedenza da destra se "la strada alla quale si deve concedere la precedenza fa parte di una rete viaria destinata alla circolazione dei velocipedi."

9a) L'introduzione delle Velostrassen può essere giustificata unicamente dove la percentuale di traffico di ciclisti è particolarmente alta in relazione al traffico complessivo, e in ambito urbano. Al momento il traffico ciclistico in città, nonostante sia sostanzialmente cresciuto negli ultimi anni, non è ancora tale da poter giustificare l'introduzione di una Velostrasse lungo un percorso ciclistico che risulti particolarmente frequentato.

Inoltre, la Velostrasse nasconde alcune insidie che vanno affrontate e risolte, altrimenti rischiano di diminuire considerevolmente il livello di sicurezza stradale e ciò proprio a discapito dei ciclisti medesimi. Ne evidenziamo alcuni:

- se all'interno delle zone 30 si reintroduce una precedenza prioritaria, automaticamente si deve rinunciare alla regola della precedenza da destra che, seppur basica, è nota a tutti gli automobilisti ed il suo effetto è utilizzato quale moderatore della velocità degli utenti della strada;
- la priorità in una specifica direzione avvantaggerebbe sì i ciclisti, ma consentirebbe anche agli automobilisti di assumere velocità più elevate, anche all'interno di una Zona 30;
- sebbene la Velostrasse sia supportata da specifica segnaletica stradale, è possibile che gli utenti risultino ulteriormente sollecitati da una nuova regolamentazione oltre a quelle già sancite dalle Zone 30 e 20 e non è possibile escludere il rischio di confonderli, specie all'ingresso o all'uscita di una Velostrasse.

9b) Nel testo non sono indicate di quali situazioni pericolose lungo i percorsi ciclabili regionali si stia parlando: difficile quindi valutarle. I miglioramenti all'infrastruttura ciclabile sono sempre in corso d'opera e principalmente si ispirano ai seguenti criteri prioritari: 1. Sicurezza (diminuzione dei punti di conflitto, distanze di incrocio sufficienti, distanze di visibilità sufficienti, regime di priorità chiaro e riconoscibile); 2. Coerenza (tracciato continuo, fluido ed omogeneo); 3. Percorso diretto (no deviazioni, dislivelli non necessari, interruzioni); 4. Comfort (adattamento del profilo longitudinale, bordure e rivestimenti appropriati, ambiente attraente, stazionamento sicuro ed efficiente).

9c) Al momento, a causa di quanto sopra, no.