

Bellinzona per le biciclette



ata

Settembre 2022

Bellinzona per le biciclette

1. Introduzione	3
2. La proposta ATA in sintesi	4
3. Uno sguardo al passato	6
4. La situazione attuale	9
5. Realizzazioni esemplari	14
6. Norme, direttive e suggestioni	15
7. Zona 30 estesa a tutto l'abitato	18
8. La proposta ATA per la viabilità bellinzonese	20
9. La segnaletica degli itinerari ciclabili bellinzonesi	32
10. La gestione della mobilità ciclistica	34
11. Azioni prioritarie	36
12. Auspici	38

Quaderno ATA no 21,

Autori

Marco Sailer, ingegnere pianificatore della mobilità

Antonio Mottini, ciclista, membro del comitato ATA-SI

Maurizio De Marchi, fotografo

Gruppo ATA del Bellinzonese, in collaborazione con Pro Velo

Il Quaderno è nato su un concetto preliminare elaborato da Comal.ch, Arbedo

Editore

Associazione Traffico e Ambiente (ATA-SI), Sezione della Svizzera italiana di VCS-ATE

Piazza Indipendenza 6, casella postale, 6501 Bellinzona

Bellinzona, settembre 2022

Stampa: *color x sa* Pregassona

L'impegno di ATA per la mobilità sostenibile

Bruno Storni, presidente ATA-SI

“Bellinzona per le biciclette” che vi apprestate a leggere rappresenta una proposta articolata di come la Città di Bellinzona dovrebbe impostare l'infrastruttura per la mobilità ciclabile in modo da ridare il giusto spazio alla Bicicletta, che in una città moderna è il mezzo di trasporto più efficiente e anche rapido.

Un progetto voluto da Antonio Mottini membro del Comitato e già Presidente ATA, promotore a più riprese di proposte per una mobilità sostenibile nel Bellinzonese, ricordo l'iniziativa per la pedonalizzazione del Centro Storico descritta nel quaderno “Un Albero di Noce” del 1991, e più recentemente assieme a Nicola Colombo, Claire e Gian Paolo Torricelli “10 misure per migliorare la ciclabilità della Città”. Questa volta la proposta “Bellinzona per le biciclette” è più articolata: Antonio l'ha sviluppata con il prezioso supporto tecnico di Marco Sailer, facendo capo alla consulenza specialistica di COMAL e a un gruppo di lavoro.

Utilizzando i termini in voga nel mondo della pianificazione, “Bellinzona per le biciclette” rappresenta il Master Plan per la mobilità ciclabile della Capitale, che va ben oltre quanto facciamo finora in Ticino, Bellinzona compresa.

Ringrazio Antonio e Marco senza i quali questo progetto non sarebbe mai andato in porto.

Bellinzona può e deve diventare più ciclabile, con il terzo (semi)svincolo la Città rischia di essere travolta da nuovo traffico motorizzato individuale che, aggiunto ai due accessi autostradali esistenti a Camorino e Castione, offrirà ancor più capacità stradale e facilità d'accesso automobilistico al Centro intasandolo, togliendo spazi e utenti alle altre forme di mobilità più sostenibili, il trasporto pubblico e la mobilità dolce.

Per evitare che ciò avvenga dobbiamo cambiare paradigma e sviluppare un'infrastruttura ciclabile che permetta di raggiungere obiettivi che in altre città sono la norma, ma che da noi non vengono nemmeno definiti. Non mi riferisco solo a Copenhagen o a città olandesi: anche in Svizzera, Berna o la città industriale di Winterthur hanno sviluppato in pochi anni reti di ciclopiste e spazi per biciclette tali da portare lo split modale a valori importanti. Cose che in Ticino per ora possiamo solo sognare ma che permetterebbero di ridurre il traffico motorizzato individuale rendendo le nostre Città più vivibili.

“Bellinzona per le biciclette” è una nuova proposta concreta, che segue le molte che abbiamo fatto e che trovate nell'elenco delle pubblicazioni ATA-SI a pagina 38. Buona lettura e realizziamo quanto proposto: una città ciclabile è una città piacevole e bella da vivere.



La proposta dell'ATA in sintesi

Da più di trent'anni l'ATA si prodiga per sviluppare l'uso della bicicletta a Bellinzona.

Con questo quaderno l'associazione desidera mettere in moto un'azione che faccia della nuova, bella e grande Bellinzona la città dove la bicicletta sarà regina riconosciuta della mobilità urbana e dove l'autorità comunale e la politica la sostengono con ogni mezzo.

I percorsi e gli indirizzi che esponiamo nelle pagine seguenti si rivolgono a orizzonti di medio-lungo periodo, 15-20 anni. Si tratta di indicare l'obiettivo che vorremmo guidasse le realizzazioni e i programmi delle prossime legislature. Siamo coscienti che varie proposte richiedono non solo impegni finanziari di una certa rilevanza ma anche costanza e cura nella preparazione e nella programmazione delle opere, dalla pianificazione nel Piano regolatore, agli accordi con i privati, con gli enti coinvolti e con la popolazione.

La regione bellinzonese è naturalmente predisposta per la mobilità ciclistica perché pianeggiante, con clima mite, niente nebbia, poca neve. Nonostante gli sforzi compiuti, l'infrastruttura ciclabile esistente non offre però un livello sufficiente. Essa deve essere migliorata e potenziata, perché l'offerta di una rete ciclabile (estesa, capillare, sicura e comoda) è la condizione indispensabile per sviluppare la mobilità ciclistica nella misura che ci prefiggiamo.

Purtroppo non conosciamo l'incidenza attuale dell'uso della bicicletta sulla mobilità globale. Sappiamo che nel Bellinzonese come ovunque nel Ticino il traffico individuale motorizzato è preminente e distacca di varie misure gli altri mezzi di trasporto, particolarmente il trasporto pubblico. In mancanza di indicazioni appropriate si può stimare l'incidenza odierna del traffico ciclistico sul traffico totale nell'ordine di poche unità percentuali

Proponiamo alle autorità e alla popolazione un obiettivo di sviluppo della mobilità ciclistica molto elevato, indicativamente del 30%. A nostro parere la crescita dell'uso della bicicletta dovrebbe sostituire soprattutto l'uso dell'automobile privata, per gli spostamenti pendolari (lavoro, scuola), gli acquisti di prossimità, le attività del tempo libero. L'obiettivo del 30% potrà sembrare modesto e facile da raggiungere. Invece si tratta di un valore molto elevato che significa che 1/3 circa dei viaggi compiuti nell'agglomerato verrà svolto con la bicicletta. In questa situazione la mobilità globale sarà diversa e più sostenibile.

Per realizzare l'obiettivo non bastano i proclami. Si devono offrire condizioni viarie così attrattive da riuscire a ribaltare gli usi quotidiani della mobilità urbana. L'azione deve mirare a realizzare una rete ciclabile sicura, confortevole, capillare e facilmente riconoscibile, che invogli i potenziali ciclisti (dagli 8 agli 88 anni) a circolare autonomamente in sicurezza.

La principale caratteristica della rete auspicata, su cui insistiamo, è quella di assicurare una circolazione riservata alle sole biciclette, per quanto possibile senza interferenze di pedoni e di veicoli a motore, specialmente sui suoi assi principali. Altra caratteristica delle vie che proponiamo è la loro ampiezza, più larga di quanto oggi usuale, e che vorremmo di circa 2 m per le corsie affiancate alle strade di traffico e di almeno 3,50 m per le strade ciclabili a due sensi (pag 22).

Affinché la rete ciclabile sia immediatamente percepita e si distingua dalle altre superfici viarie, la sua pavimentazione dovrebbe essere di colore rosso, una scelta caratteristica già usata in molte città europee e consigliata anche dalle norme svizzere, seppur in casi parziali.

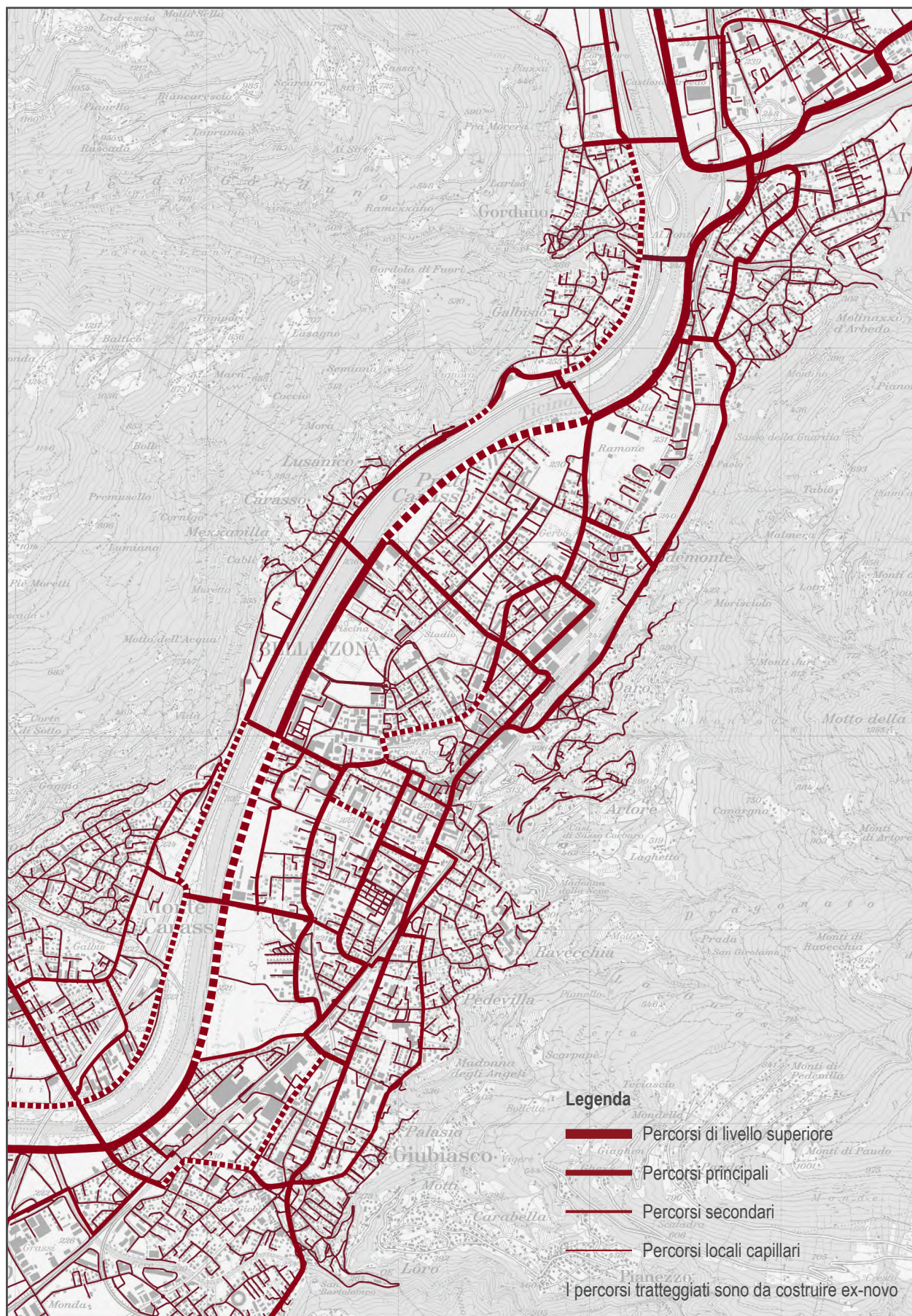
La struttura principale della rete proposta nell'area urbana si compone di quattro assi principali longitudinali per il traffico della mobilità ciclistica quotidiana e per gli spostamenti turistici e del tempo libero, senza separare le attribuzioni funzionali. Vari assi trasversali completano la scacchiera di uno schema viario a maglia stretta. (pag 23-28)

Considerata la forte diffusione delle biciclette a pedalata assistita, biciclette elettriche che sono usate su distanza tre volte più lunghe di quelle percorse dalle biciclette a pedalata muscolare, l'ATA propone di realizzare tre itinerari di alto livello, diretti, comodi e veloci. Le tre cosiddette "ciclovie espresso" collegheranno la Città con Locarno, Biasca e Grono. (pag 30)

La realizzazione del programma proposto richiede un impegno finanziario di una certa importanza che, se attuato con costanza al ritmo di un paio di milioni all'anno, potrà essere completato in 15-20 anni, il tempo di attuazione del PR comunale. A parità di efficacia gli investimenti per la mobilità ciclistica sono più vantaggiosi di altri.

Completa la visione della mobilità del futuro, la proposta di attuare, in concomitanza con la messa in esercizio del semi-svincolo autostradale della Torretta, una vasta area urbana in cui applicare la velocità 30 km all'ora (pag.18).

Rete urbana



Uno sguardo al passato

Le biciclette a Bellinzona

Bellinzona, a memoria d'uomo e donna, è sempre stata una città in cui le biciclette circolano numerose e occupano un posto di rilievo nella simpatia della popolazione. Chi oggi ha ottant'anni si ricorda dell'uscita in massa degli operai in bicicletta dalle officine FFS e anche dei posteggi riservati alle due ruote nelle sedi scolastiche, agli uffici (postali, amministrativi), ai negozi, alle stazioni FFS e BM (Bellinzona- Mesocco). Allora la circolazione degli autoveicoli era sparuta ma la città era colma di pedoni e di biciclette.

Non si vuole ritornare nostalgicamente a quei tempi ma si vorrebbe ripristinare il forte uso della bicicletta per gli spostamenti urbani, uso che è stato soverchiato dalla circolazione motorizzata che ne ha prepotentemente occupato gli spazi, riducendone la sicurezza e l'attrattiva..



In alto a destra
Bellinzona Piazza del Sole, 8 maggio 1945. Foto Marino Casagrande, da Rivista di Bellinzona 1975

Sotto
Una moto per il comandante e una bicicletta per ognuno dei sei agenti della polizia comunale, fine anni 1920, Da Rivista di Bellinzona 1996 n 6



L'impegno dell'ATA

La nostra associazione ha sempre avuto tra i suoi obiettivi la promozione dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto quotidiano. La sezione della Svizzera italiana dell'ATA, che allora si chiamava AST (Associazione Svizzera del Traffico), è stata fondata nel 1985. Già nel 1987 consegnava, accompagnata da 13994 firme, l'iniziativa popolare cantonale per le ciclopiste che chiedeva l'obbligo per il cantone di realizzare ciclopiste separate dal campo stradale al momento della costruzione di tratti stradali o di grossi lavori di manutenzione; l'iniziativa è poi stata accolta l'anno seguente dal Gran Consiglio.

Il 24 novembre 1988 nasce alla Casa del Popolo il gruppo regionale del Bellinzonese dell'ATA, .

Il gruppo inizia subito ad occuparsi dei percorsi ciclabili, allestendo il progetto di una rete ciclabile protetta, in buona parte realizzabile sulla rete stradale esistente, ma nel 1991, esasperato dalla lentezza delle autorità, organizza una manifestazione di protesta: Ciclopiste, chi le ha viste?

Negli anni '90 l'ATA organizza pedalate popolari in occasione della giornata nazionale della bicicletta (la prima domenica di giugno) e, sempre per promuovere la mobilità ciclabile, assegna il premio "ciclista dell'anno" a un ciclista conosciuto per la costanza dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto quotidiano.

Con il quaderno "Un albero di noci" (1991) l'ATA, per prima, propone la pedonalizzazione del Centro cittadino e presenta un ampio progetto di rete di ciclopiste. L'iniziativa popolare dell'ATA, messa in votazione nel 1992, per pochi voti non raccolse la maggioranza ma fu da stimolo per la successiva realizzazione della zona pedonale nel centro città.

Nel 1994 vennero organizzate quattro manifestazioni in bicicletta durante il mese di maggio per ricordare l'inadempienza delle autorità cittadine di fronte alle rivendicazioni dei cittadini. In seguito l'ATA ha continuato a far pressione sul municipio di Bellinzona, per esempio chiedendo, e ottenendo, l'attuazione di "Quattro proposte per i ciclisti" che sono attualmente parte integrante della rete ciclabile di Bellinzona.

L'ATA ha partecipato al gruppo di riflessione che ha accompagnato la nascita del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese, piano che prevede anche il miglioramento dell'infrastruttura per il traffico lento con la costruzione, tra l'altro, di tre nuove passerelle pedonali e ciclabili sopra il Ticino e l'autostrada.

Dagli anni 2000 l'ATA dialoga con le autorità comunali per promuovere puntualmente miglioramenti ai percorsi della mobilità ciclabile.



«Ciclopiste, chi le ha viste?»

Ha scritto il Corriere del Ticino del 28 ottobre 1991: «È ora e tempo che si smetta di parlare di ciclopiste e si cominci davvero a realizzarle!». È quanto ci ha detto Antonio Mottini, coordinatore dell'AST-VCS, del gruppo regionale del Bellinzonese, prima di dare il via alla manifestazione in bicicletta, indetta sabato pomeriggio per invitare le autorità comunali ad agire piuttosto che solo a discutere. Già nel 1989 il gruppo regionale dell'AST-VCS aveva indetto diverse manifestazioni e raccolto 4mila firme a sostegno di questa iniziativa. Inoltre era stato pure presentato alle autorità comunali il progetto di una rete di ciclopiste a Bellinzona. «Esiste una legge cantonale» — ci ha detto Mottini — «che obbliga il Cantone a sussidiare la realizzazione di piste ciclabili, però fino ad oggi poco o nulla si è fatto. Al contrario, di "rotonde" che favoriscono gli automobilisti se ne sono fatte e se ne continuano a fare. Nel Bellinzonese - ha concluso il coordinatore dell'AST-VCS - la nostra associazione desidera che ora vengano stabilite delle priorità sia alle ciclopiste, sia ai trasporti pubblici». Alla manifestazione di protesta, poco favorita dal clima, hanno aderito in pochi. Tra gli altri v'era una rappresentanza di giovani speranze del Veloclub Bellinzona. Nella foto: i manifestanti per le ciclopiste alla stazione di Bellinzona. (foto Battaglia, CdT)

Personaggi bellinzonesi in bicicletta

Giorgio Orelli

(1921-2013) è stato un poeta dell'aperto. Difficile immaginarlo chiuso nell'abitacolo di un'automobile. La bicicletta gli permetteva di sbrigare velocemente le sue commissioni in città, senza per questo sottrarsi agli incontri con gli altri e con la vita circostante. Nelle sue poesie, "bici" assuona con "glicine" e sembra di sentirne il profumo e di vederne il colore blu lilla. Orelli ha denunciato l'impazienza con cui piazze e piazzette di Bellinzona e dintorni sono state trasformate in parcheggi. Una sua poesia inizia così: "Non si calcola il danno inferto dall'asfalto / a questa piazzetta in pendio / dov'è rimasto, quasi vivo, un noce". Aiutandosi con il bastone, nonno e nipotina raccolgono le noci fra le "tetre automobili".



Francesco Monn

(1930), fondatore dei rinomati negozi Monn, Franz Monn (come è generalmente chiamato), è personaggio noto a Bellinzona dove si incontrava quasi sempre in bicicletta. Ha ripreso e ammodernato il negozio di famiglia nel 1951, ne ha fondati altri a Lugano, Locarno e Chiasso, sempre in centro città perché, come lui dice, si rivolge ai cittadini pedoni e non agli automobilisti di periferia. Finché era attivo professionalmente visitava i suoi negozi in treno e a Bellinzona si spostava sempre con la bicicletta. Per questo suo stile di vita e di comportamento e per la visibilità acquisita, nel 1997 è stato designato dall'ATA "ciclista dell'anno", un riconoscimento che esprime l'apprezzamento e la simpatia dell'Associazione nei suoi confronti. (Foto 2022)



Dario Zanetti

(1940), fino a poco fa quotidianamente in bicicletta, abita all'ombra dello stadio comunale e per questo è tifoso dell'ACB dalla nascita, prima di diventarne a lungo dirigente. Una lunga carriera amministrativa iniziata come segretario comunale a Sementina e culminata con la nomina a comandante della Polizia Comunale di Bellinzona, mansione dove per 23 anni ha applicato le sue capacità di gestione e di umanità e ha sostenuto la mobilità ciclabile. Con Dario Zanetti "comandante in bicicletta", ricordiamo la folta schiera di municipali, amministratori e politici bellinzonesi noti ciclisti, quali, ad esempio, Filippo Gianoni, Dario Ghisletta (lui in velosolex), Loris Zanni, Mauro Tettamanti, Simone Gianini, Mario Branda.



La situazione attuale



Principali realizzazioni recenti

1. Segnaletica del percorso nazionale 3
2. Passerella ciclo pedonale Semine - Monte Carasso
3. Ponticello sulla Morobbia a Giubiasco (via alle Gerre) a fianco della linea ferroviaria
4. Passerella ciclo pedonale Gnosca-Claro (1997)
5. Passerella ciclo pedonale Gorduno-Castione (2021)
6. Nuovi parcheggi su due piani alla stazione FFS di Bellinzona
7. Passerella della Torretta (2022)
8. Passerella su Via Zorzi (ai Saleggi) a fianco della linea ferroviaria
9. Incrocio Via Vela – Via Lavizzari
10. Ponte rosso, passerella Galbisio - Via Ripari toni
11. Passerella alla foce della Morobbia.
12. Nuovo percorso a Castione tra il sedime ex-ferrovia BM e la stazione FFS

La rete ciclabile e i suoi punti critici

Attualmente il ciclista che vuole utilizzare la propria bicicletta per gli spostamenti quotidiani in sicurezza deve armarsi di pazienza e seguire percorsi tortuosi salendo e scendendo dai cordoli dei marciapiedi. Purtroppo negli anni settanta si è persa l'occasione di creare una pista ciclabile rettilinea sul vecchio percorso della ferrovia Bellinzona - Mesocco e di conseguenza il ciclista, da via Geretta a Piazzale Mesolcina, deve cimentarsi in curve ad angolo retto, scansare automobilisti in cerca di posteggio e avanzare a zig zag tra pedoni disattenti. Anche il percorso escursionistico nazionale N.3 a Bellinzona si caratterizza per la sua tortuosità e per i conflitti che soprattutto nella bella stagione sorgono tra pedoni e ciclisti sportivi (specialmente in Via Ripari Tondi, nel tratto tra la pista di ghiaccio e la scuola cantonale di commercio e davanti alle scuole del quartiere Semine). Il percorso escursionistico nazionale numero 3 ha portato a Bellinzona i primi cartelli indicatori per i ciclisti, però mancano tuttora indicazioni relative ai centri d'interesse non turistici.

Negli ultimi anni grazie anche ai piani di agglomerato si sono realizzati numerosi interventi per migliorare la sicurezza di chi si sposta in bicicletta, in particolare si sono realizzate quattro passerelle ciclo-pedonali sul fiume Ticino e si sta concludendo la costruzione di quella della Torretta.

Ma come ammettevano apertamente nel 2016 anche le autorità: la rete degli itinerari ciclabili “appare tuttavia ancora troppo orientata agli spostamenti di svago/turistici ed è poco attrattiva e funzionale per le relazioni quotidiane casa-lavoro e casa-scuola.” (Rapporto PAB3).

Attualmente il problema per la sicurezza dei ciclisti non è più rappresentato dall'attraversamento del fiume Ticino, anche se dei miglioramenti sono necessari sul ponte stradale di Carasso, sul ponte di Gorduno e sul viadotto di Claro, quanto dall'attraversamento della strada cantonale da Arbedo a Camorino. In pratica gli unici attraversamenti sicuri sono quelli semaforici di Piazza Simen e la passerella recentemente realizzata ai Saleggi, troppo poco per permettere ai ciclisti dagli 8 agli 88 anni di muoversi in sicurezza nella città. L'aumento del traffico motorizzato degli ultimi anni provoca un effetto cesura della strada cantonale e accresce la sensazione di insicurezza percepita dal ciclista e dal pedone, confermando quanto rilevato nell'analisi SWOT del 2016

Anche la linea ferroviaria costituisce una rigida e fastidiosa barriera per gli attraversamenti ciclabili, specialmente nel settore di Giubiasco; qui la cesura potrà essere superata solo mediante importanti interventi costruttivi: in via Sementina (con la proposta di pag. 28), sulla passerella industriale (restaurandola ad uso solo ciclabile), e nel sottopasso dei Saleggi (solo per le biciclette)..



Punti critici e suggerimenti

1. Tra via al Maglio e via Vallone, la via Ripari Tondi è a doppia carreggiata: qui ci sarebbe l'opportunità di attribuirne una all'uso esclusivo dei pedoni e dei ciclisti. Di conseguenza si dovrebbe correggere il cartello che indica il divieto generale di circolazione con eccezione per le moto e i motorini (vuol dire che il transito delle biciclette è vietato!). Inoltre la segnaletica dovrebbe indicare il percorso più breve per la stazione ferroviaria e per il centro città.
2. Se proprio non fosse possibile realizzare l'attraversamento di via San Gottardo al Persico (che rimane la nostra opzione preferita) si potrebbe valutare l'attraversamento in corrispondenza dell'incrocio con via alla Moderna. Esiste infatti un passaggio pedonale e ciclabile (da allargare e sistemare) che collega il percorso pedonale e ciclabile di via Federico Ghisletta con il quartiere della Moderna e le Officine. Il collegamento proposto si giustifica anche come ampliamento della rete.
3. Ponte di Gorduno: dei due marciapiedi uno, allargato, sarebbe da trasformare in percorso pedonale e ciclabile.
4. Viadotto autostradale a Gorduno: sotto il viadotto esiste una larga fascia (attualmente recintata) che potrebbe accogliere le biciclette.
5. Salita verso Gorduno: c'è spazio sufficiente per allargare il marciapiede e permettere la salita dei ciclisti (esiste un percorso alternativo per i pedoni).
6. Casa anziani Mesolcina - via Federico Ghisletta: il percorso ciclabile e pedonale dovrebbe essere meglio delimitato (segnaletica orizzontale e pavimentazione).
7. Marciapiede BancaStato - piazzale ex Stallone: ripavimentare e togliere il cordolo per collegare i percorsi ciclabili.
8. Su via C. Molo permettere il transito in senso inverso ai ciclisti.



1



2



3



4



5



6

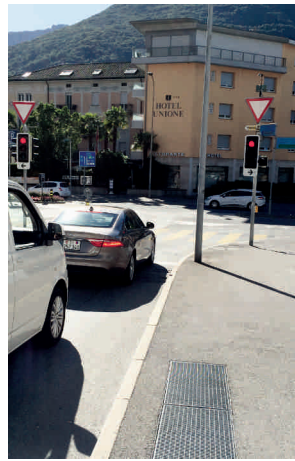


7



8

9. Semaforo all'incrocio di via Pellandini: permettere la svolta a destra con semaforo rosso per i ciclisti (da gennaio 2021 è autorizzato dalla legge, ma a Bellinzona non è ancora applicato).
10. L'attraversamento di via Tatti, tra Via Luini e Via Borromini è molto critico. Proponiamo di costruire un sottopassaggio nell'ambito della realizzazione dello semi-svincolo della Torretta.
11. Proponiamo di realizzare un collegamento diretto in sponda destra del fiume Moesa tra la nuova passerella di Gorduno e i Centri commerciali di Castione.
12. Via S. Bernardino a Castione: se si prolungasse il marciapiede ciclabile si potrebbe realizzare il collegamento con il percorso nazionale N.6 (Bellinzona-Coira)
13. Via Lepori verso Carasso. Proponiamo di aggiungervi una via ciclabile e collegarla con via Giuseppe Motta
14. Via alle Gerre a Giubiasco: il percorso è dominato dall'asfalto e dal cemento, gli alberi bonzai non ombreggiano il percorso.
15. L'attuale percorso dal Ponte Rosso verso Galbisio non è adatto alle biciclette: comprende addirittura una scala e una pesante porta che i ciclisti faticano ad aprire.
16. La passerella sul Ticino tra Gnosca e Claro, realizzata 25 anni fa, è ancora priva di segnaletica indicativa.
17. Il ponte vecchio è molto adatto al collegamento ciclabile Giubiasco-Camorino; il suo uso dovrebbe perciò essere riservato a biciclette e pedoni escludendovi completamente il transito degli autoveicoli.
18. La manutenzione della rete ciclabile lascia a desiderare. Per esempio la neve è stata ammassata sulla ciclovie e vi è restata per più di un mese. (foto dicembre 2020)



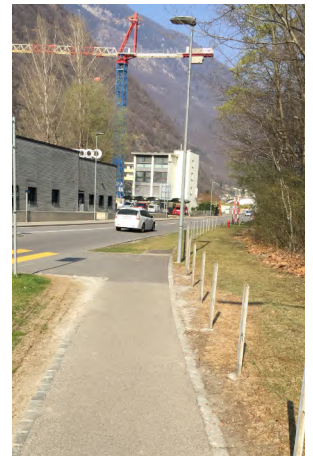
9



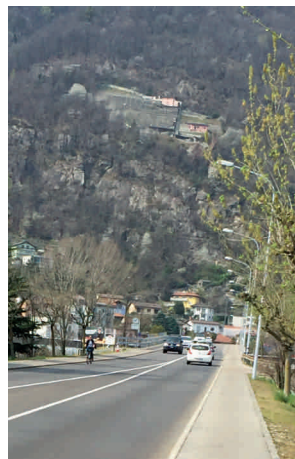
10



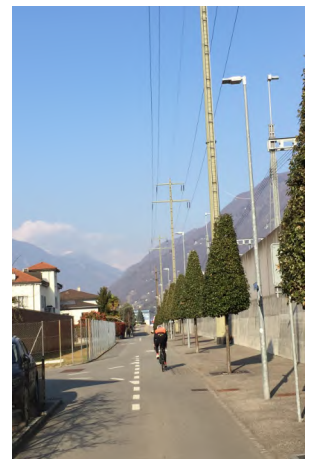
11



12



13



14



15



16



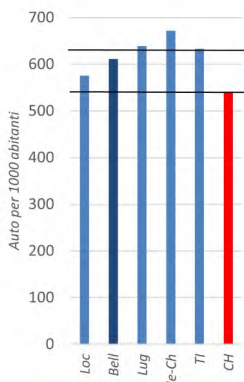
17



18

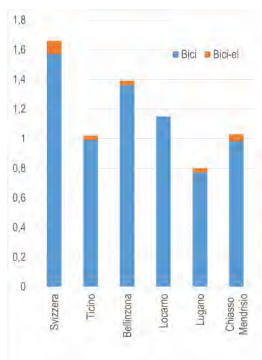
Rilievi e statistiche

Grado di motorizzazione



È noto che nel Ticino il tasso di motorizzazione (numero di automobili per 1000 abitanti) è superiore alla media svizzera. L'agglomerato di Bellinzona, con 611 auto/1000 ab, nel 2020 è risultato il secondo meno motorizzato dopo l'agglomerato di Locarno.

Possesso di biciclette



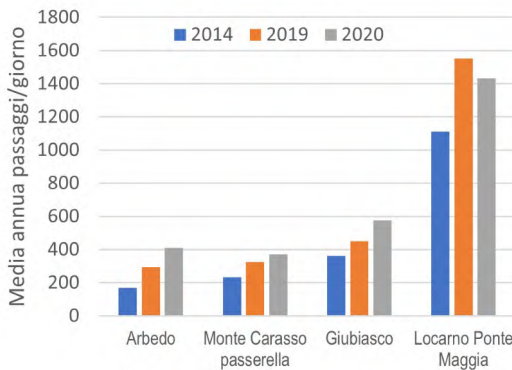
Dalla statistica federale sulla mobilità, del 2015, risulta che nell'agglomerato di Bellinzona ogni nucleo familiare possiede 1,39 biciclette, il tasso più elevato tra gli agglomerati ticinesi. La media svizzera è però ben più alta (1,57).

Modal Split

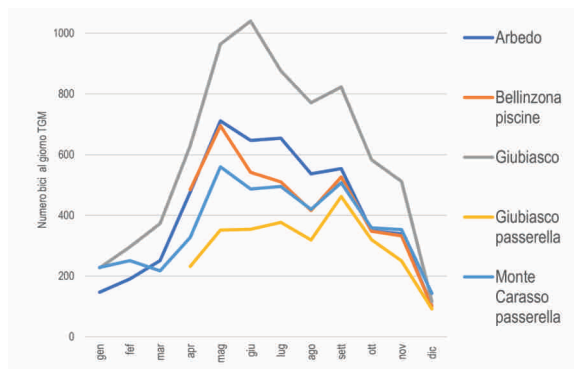
Il modal split (ripartizione della mobilità individuale secondo il mezzo di trasporto usato) è rilevato ogni 5 anni dalla Confederazione mediante il cosiddetto micro-censimento. Per il Cantone Ticino e per Bellinzona la raccolta e l'elaborazione delle informazioni nel 2015 è risultata lacunosa. Il campione intervistato è stato insufficiente per avere informazioni attendibili anche sul piano degli agglomerati; inoltre, l'indagine non ha distinto la mobilità lenta tra pedoni e biciclette. Nell'indagine del 2020 i difetti precedenti sono stati corretti ma poi è intervenuta la pandemia di Covid19 che prima ha falsato e poi fermato il censimento. Per avere le informazioni sul comportamento della popolazione del Bellinzonese nel campo della mobilità si dovrà dunque aspettare la prossima indagine del 2025.

Conteggi dei transiti di biciclette

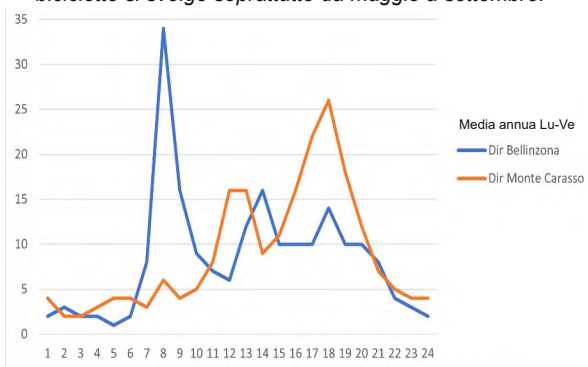
In tre posti scelti del Bellinzonese, negli ultimi anni si è osservata una certa crescita dei transiti. I volumi giornalieri medi giornalieri restano però modesti, per esempio ammontano solo a un terzo di quanto si rileva sul Ponte Maggia di Locarno.



Tra il 2014 e il 2020 il traffico delle biciclette nel Bellinzonese è cresciuto, ma in valori assoluti, rimane modesto.

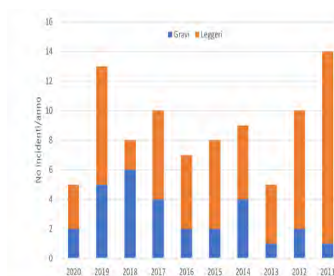


I conteggi permanenti confermano che il traffico delle biciclette si svolge soprattutto da maggio a settembre.

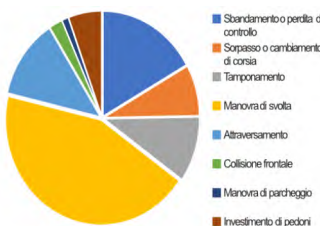


Il diagramma sulla passerella di Monte Carasso mostra chiaramente la presenza di un certo numero di pendolari.

Incidenti



Il numero degli incidenti che coinvolgono ciclisti oscilla attorno alla decina all'anno.



Più della metà degli incidenti che hanno coinvolto i ciclisti è avvenuto attraversando, immettendosi o uscendo da una strada di traffico.

Tipo di incidenti con biciclette registrati nell'agglomerato di Bellinzona nel periodo decennale 2011-2020.

Realizzazioni esemplari

Le città della bicicletta

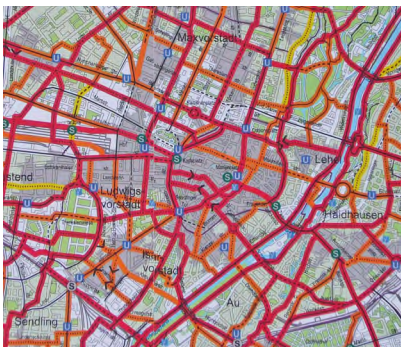
Si chiamano “città della bicicletta” quelle città in cui la mobilità ciclabile è giudicata esemplare, perché l’uso della bicicletta è rilevante per rapporto agli altri mezzi di trasporto e perché l’amministrazione cittadina e la politica le attribuiscono grande importanza. (da Wikipedia). La definizione non è però del tutto precisa e univoca e purtroppo viene usata anche in modo autopromozionale.

Resta comunque il fatto che città come Copenhagen, München o, in Svizzera, Berna e Winterthur rappresentano modelli a cui riferirsi per ogni programma di sviluppo della mobilità ciclistica

Le caratteristiche esemplari di queste città si possono identificare in reti ciclabili fitte, senza o con scarse interferenze di altri utenti, vie larghe e senza ostacoli, tracciati omogenei e attrattivi, circolazione fluida, prioritaria, sicura e comoda.



L’associazione svizzera “Pro Velo” indice ogni tre anni un’inchiesta che valuta la qualità della mobilità ciclistica nelle città svizzere. Il giudizio dei ciclisti si fonda sulla ponderazione di sei criteri: clima nel traffico, sicurezza, comodità, rete ciclabile, posteggi per bici, rispetto e parità. La valutazione di Pro Velo è utile per spronare le città a migliorare il loro impegno nel settore. Nel 2018 ai primi ranghi si sono classificate le città di Burgdorf, Coira e Winterthur. Nessuna città ticinese ha partecipato al giudizio.



1



2



3



4



5



6

1. La fitta rete ciclabile realizzata a München (Germania)
2. Corsie ciclabili sulla Wachmannstrasse a Bremen, D
3. Strada ciclabile “De Liemers” (F112) in Olanda, provincia di Gelderland. Notare la separazione rigorosa dei tipi di mobilità, la pavimentazione rossa

caratteristica della viabilità dedicata alle biciclette e l’illuminazione stradale

4. Massa di ciclisti fermi davanti al semaforo rosso a Copenhagen . La città danese, come Berna o Winterthur in Svizzera,, rappresenta il modello per ogni programma di sviluppo della mobilità ciclistica

5. Il posteggio per biciclette alla stazione ferroviaria di Mülheim, Alsazia, è segno dell’uso accentuato della bicicletta quale mezzo per il servizio capillare dell’abitato.
6. La bicicletta è usata per gli spostamenti pendolari quotidiani (Vienna) come si vede dalla tenuta di un impiegato.

Norme, direttive e suggerimenti

Cresce l'attenzione verso la mobilità ciclabile

In questi ultimi tempi sia in Svizzera che all'estero si sono moltiplicate le ricerche, le sintesi, i programmi e le normative nel campo della mobilità ciclistica. La letteratura specifica è vasta e facilmente reperibile. Per il nostro uso ci rifacciamo soprattutto alle pubblicazioni svizzere, tra cui abbiamo selezionato quelle edite dall'Ufficio federale delle strade (USTRA) e quelle edite dalla città di Berna; ma anche altre città e cantoni hanno elaborato indirizzi e norme degne di interesse, come ad esempio il Canton Grigioni e le città di Winterthur, San Gallo, Zurigo.

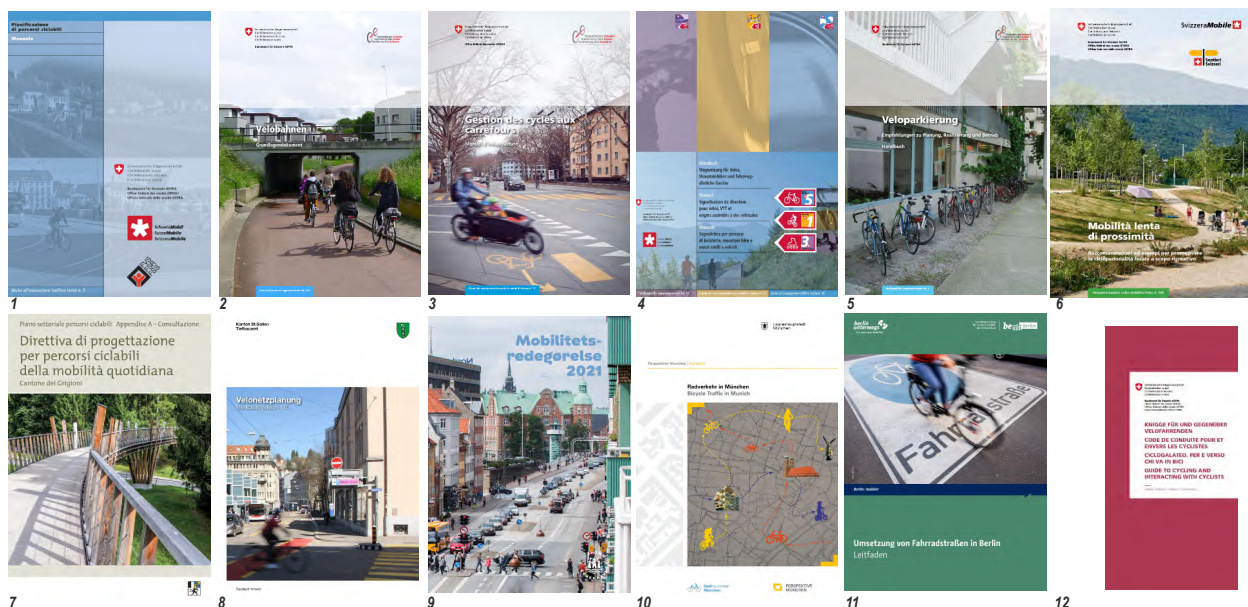
L'impegno delle autorità e delle associazioni e il riscontro dei cittadini sta inducendo un cambiamento profondo nella cultura della mobilità, evidente nella Svizzera interna e un po' anche nel Ticino. Per esempio a Berna ben il 57% dei nuclei familiari è privo di autoveicolo e ben il 15% degli spostamenti quotidiani vengono effettuati con la bicicletta. L'atteggiamento maggioritario evolve, anche politicamente, verso l'adesione a comportamenti favorevoli all'ambiente e alla conservazione della salute.

Le raccomandazioni della Confederazione

L'USTRA ha pubblicato vari documenti, uno sulla pianificazione dei percorsi ciclabili, un altro sulla concezione e la realizzazione delle vie ciclabili espresso, un terzo sulla gestione della circolazione delle biciclette agli incroci stradali, un quarto sulla segnaletica dei percorsi ciclabili e un ultimo sui posteggi per le biciclette. Ai testi di riferimento si aggiungono due rapporti di ricerca: il primo sulla raccolta sistematica di dati relativi alla mobilità ciclistica e il secondo sulla pianificazione delle vie ciclabili espresso. Infine l'Ufficio federale ha appena pubblicato (in collaborazione con ATAVCS) il "galateo" per e verso i ciclisti. Le pubblicazioni citate mirano ad ottenere un'applicazione uniforme dei principi e degli indirizzi su tutto il territorio nazionale e a garantirne la conformità legale.

1. USTRA, manuale della pianificazione dei percorsi ciclabili
2. USTRA, Vie ciclabili espresso, documento di riferimento
3. USTRA, gestione delle biciclette negli incroci
4. USTRA, segnaletica dei percorsi ciclabili
5. USTRA, posteggi per biciclette
6. USTRA, mobilità lenta di prossimità

7. Kt GR, direttiva per la progettazione dei percorsi ciclabili
8. Kt SG, pianificazione delle rete ciclabili
9. Copenhagen, rapporto annuo 2021
10. Stadt München, Radverkehr in München
11. Senatsverwaltung Berlin, Umsetzung von Fahrradstrassen
12. USTRA, Ciclogalateo



La legislazione federale.

In seguito all'iniziativa popolare federale "Per la promozione delle vie ciclabili" il 23 settembre 2018 il popolo e tutti i cantoni hanno approvato il Decreto federale che inserisce nella Costituzione (art. 88 Cost) la competenza federale di emanare principi per le reti ciclabili e di sostenere e coordinare le misure dei Cantoni, dei Comuni e degli altri attori coinvolti.

Il Consiglio Federale il 19 maggio 2021, dopo aver consultato i cantoni, le associazioni e le organizzazioni del settore, ha sottoposto alle Camere Federali il disegno della nuova Legge federale sulle vie ciclabili (legge sulle ciclovie). In essa, la rete dei percorsi ciclabili è distinta in due categorie: 1) per la mobilità quotidiana, 2) per il tempo libero. Il disegno di legge obbliga i cantoni a pianificare le reti dei percorsi ciclabili secondo i principi enunciati, a coordinarne la pianificazione e l'attuazione e a provvedere alla loro manutenzione. La nuova legge, approvata dalle Camere nel marzo 2022, porterà chiarezza e consoliderà l'attività delle autorità nel settore.

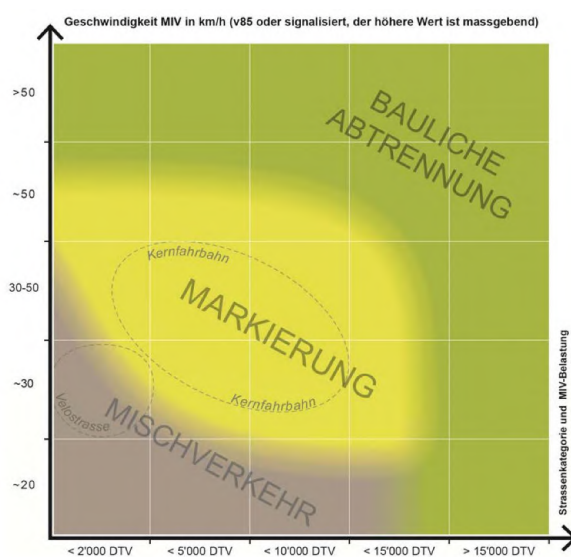
Un esempio: il Masterplan della città di Berna

Per le nostre finalità, i riferimenti alle pratiche della città di Berna sono utilissimi. Intanto la loro portata comunale è pari a quella bellinzonese, poi il percorso attuativo indicato può servire anche per configurare e realizzare la rete ciclabile urbana bellinzonese, infine perché l'operazione bernese è condotta con determinazione ed entusiasmo nell'ambito di una vera e propria offensiva ciclabile. Il quadro attuativo di Berna si situa all'interno dello strumento denominato Masterplan, termine che traduciamo con Piano di indirizzo comunale o Piano direttore comunale. Si tratta di una raccolta di indirizzi e proposte decise dal Municipio, che sono vincolanti per l'amministrazione comunale e per gli enti sottoposti, ma non per i proprietari dei fondi.

Il Masterplan per le infrastrutture ciclabile di Berna si compone di tre elementi: il rapporto, la rete ciclabile, gli standard. Nel rapporto si sintetizzano i principi e le direttive, mettendo l'accento sul fatto che il programma di sviluppo della mobilità ciclabile si inserisce nella strategia politica della valorizzazione della qualità di vita urbana, dove il pregio degli spazi pubblici, vivi, attrattivi e salubri, promuove le attività e sviluppa i contatti e la socialità. La pianificazione ciclabile bernese si basa su un elenco di principi condivisibili: compiere scelte orientate ai bisogni, imparare dai migliori

esempi realizzati, pianificare infrastrutture per i ciclisti dagli 8 agli 80 anni, per i pendolari e per le gite familiari, collegare le mete principali, favorire il transito, curare soluzioni semplici e facilmente comprensibili, curare la sicurezza oggettiva e soggettiva dei ciclisti, sostenere velocità ciclabili efficienti ma non esagerate, essere aperti ai bisogni e ai modi di essere dei ciclisti, sviluppare una cultura socievole, rispettosa e gradevole; misurare i progressi raggiunti e comunicarli.

Il documento bernese espone varie possibilità di affiancare i percorsi ciclabili alle vie del traffico motorizzato a dipendenza delle velocità e quantità riscontrate. Sono indicati tre assetti praticabili: la via ciclabile separata fisicamente, la corsia ciclabile demarcata sulla carreggiata, la strada a traffico misto.



Il rapporto biciclette-pedoni è spesso conflittuale. Perciò il masterplan bernese mira alla loro separazione, pianificando percorsi ciclabili e pedonali distinti. La loro mescolanza può essere accettata solo in casi eccezionali o come soluzione transitoria. Anche il rapporto tra biciclette lente e biciclette veloci è fonte di conflitti, perciò è bene che gli standard costruttivi siano ampi e permettano i sorpassi. L'offerta ciclabile urbana deve soddisfare sia i ciclisti che vogliono sicurezza sia quelli che vogliono velocità.

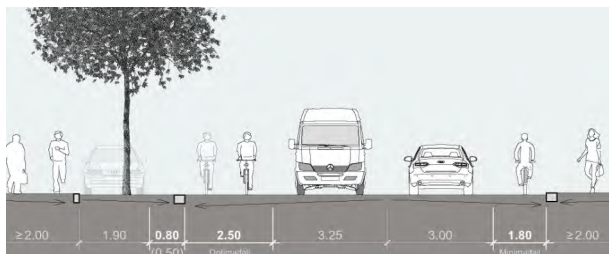
La rete bernese per biciclette è composta da vie ciclabili principali e da vie ciclabili. Ad esse si aggiungerà prossimamente una categoria superiore denominata strade ciclabili espresso (in tedesco Velobahn o Veloschnellbahn).

Gli incroci con la viabilità motorizzata, secondo il masterplan bernese, possono essere regolati in tre modi a dipendenza dei volumi di traffico e del regime di velocità: con semafori, con regolazione della precedenza, con precedenza da destra. Gli impianti semaforici devono favorire le biciclette.

Molto interessante e istruttiva è la parte del masterplan bernese dedicata agli standard costruttivi dell'infrastruttura ciclabile. In questa parte viene definita standard la soluzione che si applica come regola. Le eccezioni, limitate e su tratti brevi, non possono scendere sotto i minimi prescritti.

Di seguito presentiamo tre sezioni standard bernesi, selezionate tra 11 tipi.

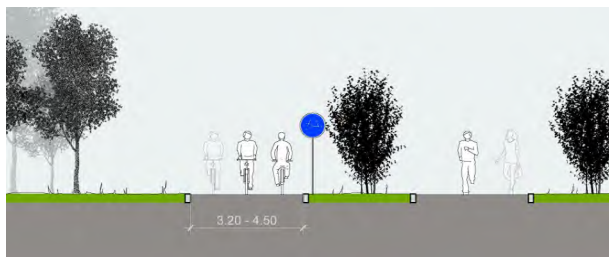
Corsie ciclabili demarcate sul campo stradale



Carreggiata autoveicolare senza linea di direzione centrale, corsie ciclabili laterali,



Ciclovia bidirezionale



Riassumendo: le corsie ciclabili standard proposte dalla città di Berna sono larghe 2,50 (min 1,8) e le strade ciclabili a doppio senso sono larghe 3,20-4,50 m.

L'esperienza di Pesaro

Si sente spesso affermare che la scarsa presenza di ciclisti nel traffico cittadino in Ticino sia una questione di mentalità: l'uomo del sud sarebbe infatti geneticamente portato agli spostamenti motorizzati mentre al nord si sarebbe portati all'ecologia e alla natura.

In realtà questo mito può essere sfatato da un'intelligente politica di investimenti per favorire gli spostamenti sicuri in bicicletta. La città marchigiana di Pesaro ha deciso nel 2005 di investire nella rete di piste ciclabili passando da una rete di 20 km ai 92 km attuali. La "mentalità" si è trasformata e Pesaro si è issata al primo posto nella classifica delle città italiane per la più alta percentuale degli spostamenti in bicicletta sul totale degli spostamenti urbani: il 28% (a parità con Bolzano), Pesaro ora batte città di radicata tradizione ciclistica come Ferrara (27%) o Reggio Emilia (23%).

Pesaro è anche conosciuta per aver inventato il concetto di "bicropolitana", che è poi stato ripreso da altre città italiane ed europee, e che è così descritto nel sito internet della città:

"La Bicropolitana è una metropolitana in superficie, dove le rotaie sono i percorsi ciclabili e le carrozze sono le biciclette.

Lo schema utilizzato è quello delle metropolitane di tutto il mondo. Vi sono delle linee (gialla, rossa, verde, arancione...) che collegano diverse zone della città, permettendo uno spostamento rapido, con zero spesa, zero inquinamento, zero stress.

Il progetto fu approvato nel 2005 ed è ambizioso e a lungo termine: l'obiettivo è una città tutta percorribile in bici, con una rete ciclabile di 180 km, fino alle pendici dell'area collinare dove i virtuosi della bicicletta cercano strade a bassa percorrenza e con dislivelli impegnativi per dare sfogo alla propria passione.

La Bicropolitana è prima di tutto, una strategia, dove la bicicletta è protagonista nella città. Un progetto caratterizzato da un approccio integrato tra la realizzazione vera e propria di zone 30 (quartieri con limite di velocità di 30 Km/h) e di percorsi ciclabili unita ad una precisa strategia di promozione. La grafica elegante ed intuitiva è alla base della comunicazione per promuovere l'uso e la riconoscibilità dei percorsi ciclabili".



Zona 30 estesa a tutto l'abitato

L'esperienza, ormai pluridecennale, ha mostrato che l'introduzione della limitazione a 30 km all'ora della velocità massima dei veicoli a motore nei quartieri e nei centri è vantaggiosa. La sicurezza dei pedoni e dei ciclisti cresce, i rumori provocati dal traffico motorizzato diminuiscono, la scorrevolezza della circolazione migliora. Quasi ovunque la popolazione e gli automobilisti l'hanno accettata di buon grado e ne hanno apprezzato i benefici

L'ATA, seguendo i consigli dell'Ufficio federale per la prevenzione degli infortuni, ne propone l'applicazione su quasi tutta la rete viaria all'interno dell'abitato bellinzonese, da Gorduno-Castione a Sementina-Camorino.

Conviene introdurre il regime 30 km/h sulla rete viaria urbana bellinzonese dopo la messa in funzione, prevista nel 2025, del semi-svincolo autostradale di Bellinzona. La nuova infrastruttura modificherà sostanzialmente l'accessibilità alla città, poiché introdurrà un punto centrale di distribuzione delle correnti di traffico dall'autostrada sud, dal Piano di Magadino e da Locarno. Il semi-svincolo realizzerà la circonvallazione di Giubiasco e cambierà la via d'accesso da sud alla città, che non sarà più l'asse cantonale via Bellinzona - via Zorzi ma sarà sdoppiato a forchetta a partire dal nuovo snodo: per la parte sud della città l'asse di penetrazione sarà Via Tatti, per la parte nord ad esso si aggiungerà anche l'itinerario Carasso - via Giuseppe Lepori - via Giuseppe Motta.

Il radicale cambiamento della conduzione delle correnti di traffico principali, con conseguente diluizione (si spera) della loro intensità, permetterà di introdurre la gestione ampliata della zona 30 cittadina, applicata non solo alle strade di quartiere ma anche a talune vie principali, quali per esempio via Bellinzona e via Zorzi, in cui la funzione di transito sarà attenuata e quella urbana diverrà prevalente. La nostra proposta si concretizza nello schema della pagina seguente. Secondo i nostri intendimenti potranno restare a regime 50 km/h il tratto di accesso a Giubiasco (via Monteceneri), la strada cantonale di sponda destra Sementina - Monte Carasso, gli accessi al semi-svincolo (via Tatti e via Birreria), e nella parte nord della città, la via San Gottardo da Molinazzo a piazzale Mesolcina. Per contro l'asse principale attuale Giubiasco-Bellinzona (via Bellinzona, via Zorzi, viale Portone, via Guisan) secondo noi potrà essere integrato nella zona 30 pur continuando a mantenere la funzione di asse collettore principale

e quella di itinerario privilegiato per i trasporti pubblici. Sul citato itinerario il limite di velocità a 30 km/h potrà mantenere la precedenza sull'asse principale, misura giustificata anche dalla speranza di alleggerirne il carico inducendo il maggior uso della circonvallazione autostradale..

In generale la viabilità nelle zone 30 sarà regolata con la precedenza da destra, con l'integrazione dei vari mezzi di trasporto motorizzati, delle biciclette e dei pedoni e con una caratterizzazione visiva, discreta ma percepibile, che tolga allo spazio stradale l'immagine prevalente di via di transito per i veicoli a motore. In questo senso si interverrà prima di tutto sulla larghezza delle carreggiate, recuperando spazio per le biciclette e i pedoni e semplificando la segnaletica orizzontale. Sugli assi stradali percorsi da linee dei trasporti pubblici o comprendenti itinerari ciclabili principali si può rinunciare alla regola della precedenza da destra e tenere solo la limitazione della velocità a 30 km/h.

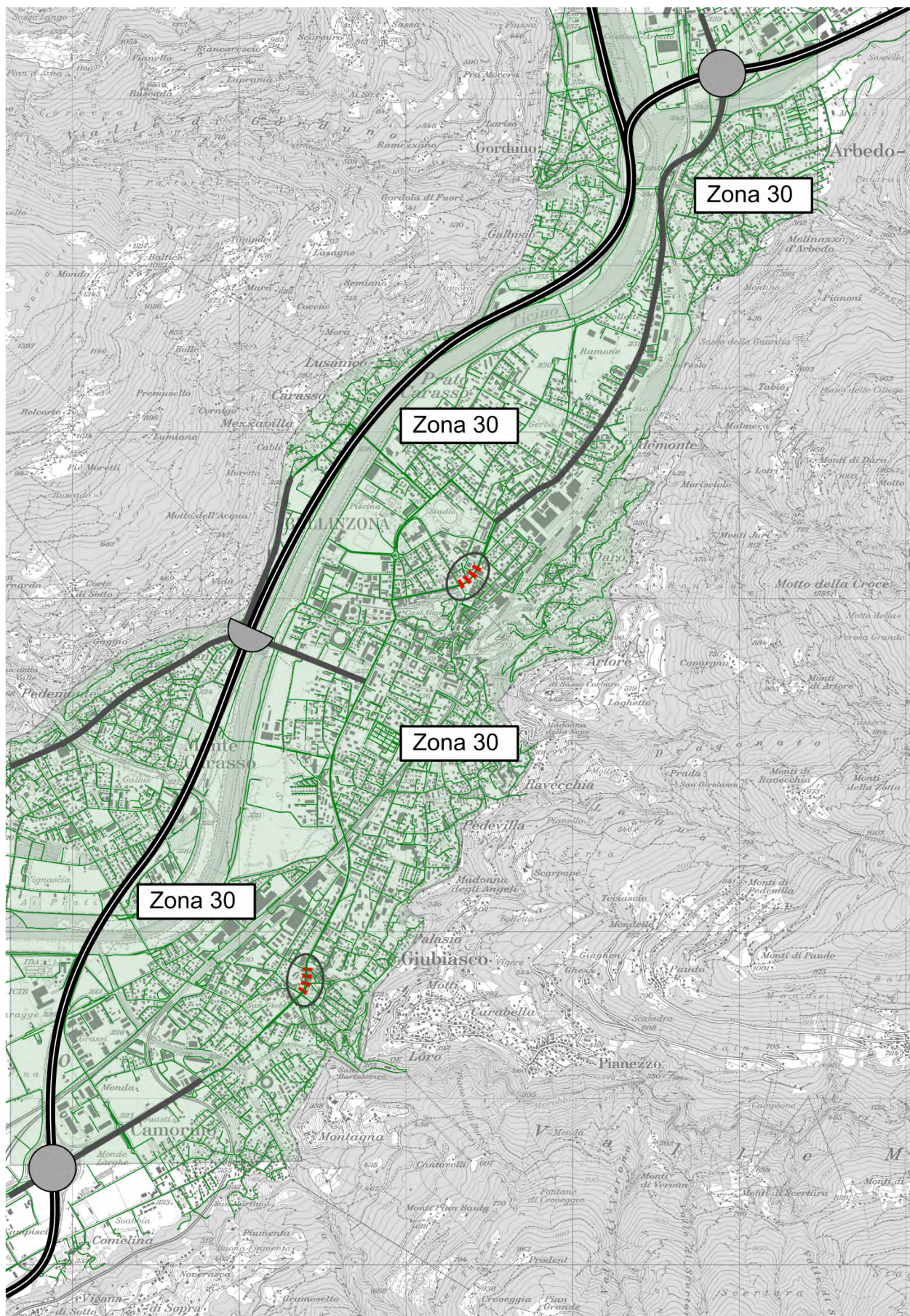
Nei tratti regolati a senso unico per gli autoveicoli, la circolazione delle biciclette dovrà essere consentita anche in senso contrario, in modo da ampliare e infittire la rete ciclabile.

Per contribuire a proteggere la tranquillità notturna anche nella parte nord della città è pensabile di introdurre un limite temporaneo notturno di velocità a 30 km/h su via San Gottardo, tra Molinazzo e piazzale Mesolcina.

Nelle zone centrali di Bellinzona (Piazza Simen) e di Giubiasco (Piazza Grande) l'ATA suggerisce di applicare la regolamentazione della "zona di incontro" (20 km/h per gli autoveicoli, priorità ai pedoni) così da favorire gli attraversamenti pedonali e ciclabili e incentivare lo sviluppo urbanistico sui due fronti.

Proposta di zona 30 km/h

-  Zona 30 km/h
-  Zona "incontro"
-  Regime 50 km/h
-  Autostrade



La proposta dell'ATA per la viabilità ciclabile bellinzonese

Indirizzi

Obiettivi

Si vuole fare di Bellinzona e del Bellinzonese la città e l'agglomerato delle biciclette, dove gli spostamenti quotidiani con il mezzo a due ruote saranno considerevoli. Si mira a un rapporto di utilizzazione bici/auto almeno del 30%, un rapporto alto, che si avvicina a quello massimo che oggi si rileva per esempio a Copenaghen (45%), dove gli spostamenti con le biciclette superano quelli con le automobili.

La regione bellinzonese è naturalmente predisposta per la mobilità ciclabile, è pianeggiante e con un clima mite, niente nebbia, poca neve, solo, talvolta, un po' di vento. L'infrastruttura esistente deve però essere migliorata poiché generalmente promiscua e carente su vari tratti, con ostacoli e con pericolose insidie, poco comoda, non abbastanza capillare, disturbata da altri utenti. Togliere queste manchevolezze e completare l'offerta è l'obiettivo della nostra proposta.

Miriamo a promuovere una rete ciclabile strutturata con un alto standard:

- dedicata alle sole biciclette, senza (o con minime) interferenze di altri utenti (veicoli a motore, pedoni);
- con vie e corsie ciclabili larghe e confortevoli;
- senza inutili (o evitabili) ritardi o soste o ostacoli ai semafori e agli incroci;
- con una rete completa, semplice e sicura.

Orizzonte pianificatorio e realizzativo

La proposta dell'ATA è configurata come un piano d'indirizzo settoriale, cioè un piano che stabilisce le linee di sviluppo e che fissa i vincoli e le riserve territoriali per i 20-30 anni futuri. Se l'indirizzo proposto, confrontato con lo studio comunale appena avviato, trovasse consenso, potrebbe essere integrato nel Piano di indirizzo comunale e poi nel PR

Le singole proposte verrebbero realizzate a tappe secondo l'urgenza o la disponibilità finanziaria o la complessità realizzativa. .

Classificazione della rete

La rete è costituita da varie strutture funzionali integrate:

- una rete urbana e regionale, sicura e capillare per la mobilità quotidiana;
- una rete per il tempo libero, lo svago e le escursioni, piacevole e attrattiva, che si estende soprattutto all'esterno delle zone edificate;.
- alcuni percorsi scelti, veloci e diretti, che costituiscono la categoria superiore e più attrattiva della rete. (*Ciclovie espresse*)

In ambito urbano le varie categorie si sovrappongono e convivono agevolmente.

Intermodalità

La mobilità ciclistica deve essere abbinata a quella con i trasporti pubblici, specialmente con il treno (TILO, EC e IC). Significa che alle stazioni FFS devono essere predisposti posteggi di interscambio. Alle fermate degli autobus Infrastrutture analoghe sono per contro richieste solo in casi speciali.

Ciclisti a cui ci si rivolge

La proposta di rete ciclabile si indirizza a un'ampia cerchia di utenti ciclisti, dai giovani agli anziani (dagli otto agli ottantotto anni, come si dice), e si presta, in modo differenziato, per tutte le utilizzazioni. Anche le biciclette con trazione assistita (e-bike) e i monopattini vi sono bene accettati.

In particolare lo sviluppo e il rafforzamento della rete ciclabile dovrebbe rivolgersi:

- ai ciclisti pendolari della città e del contado, che grazie alla rete capillare ed efficiente possono rinunciare all'uso dell'automobile;
- ai giovani in formazione, apprendisti, studenti e scolari che, grazie alle elevate condizioni di sicurezza, possono muoversi quotidianamente senza necessità di essere accompagnati ;
- alle persone che per vari motivi si spostano occasionalmente e prediligono un mezzo di trasporto non inquinante e benefico per la salute;
- ai gruppi di escursionisti e alle famiglie che nel tempo libero apprezzano viaggiare nella natura e nel paesaggio;
- ai ciclisti sportivi, singoli o in gruppo, che praticano lo sport per rinforzare il fisico e coltivare legami di cameratismo.

Posteggi per biciclette

Come per la mobilità privata motorizzata anche per quella delle biciclette la pianificazione dei posteggi riveste grande importanza. Le attrezzature devono essere poste in corrispondenza delle mete dei viaggi e in particolare alle stazioni ferroviarie. Per la loro realizzazione ci si può appoggiare al manuale dell'Ufficio federale USTRA "posteggi per cicli". Oltre ai posteggi per le biciclette private, da dimensionare con attenzione, si devono considerare anche le piattaforme pubbliche per le *biciclette a noleggio*.

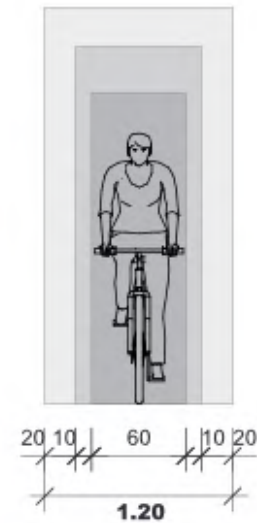
Un riguardo particolare deve essere rivolto alla protezione dai furti e dalle manomissioni dei cicloveicoli, specie di quelli costosi e super accessoriati. Se non si offre loro un ricovero protetto si frena in parte lo sviluppo della mobilità quotidiana. Perciò anche per le biciclette si dovranno inserire nel PR regole per l'attuazione dei posteggi privati, particolarmente nelle proprietà che ospitano rilevanti attività terziarie o produttive o di vendita

Velostazioni

Il passo positivo in questo senso è stato compiuto con la realizzazione della *velostazione* alla stazione FFS di Bellinzona. Si tratta di un'infrastruttura che ospita il ricovero protetto dei cicloveicoli e offre loro strumenti di assistenza e pronto intervento. Altri analoghi ricoveri protetti potranno essere realizzati anche in altre stazioni FFS e in centri amministrativi e scolastici..

Profilo base

La bicicletta in movimento occupa uno spazio largo 1,20 m, comprendente i franchi di sicurezza (10 cm) e di riguardo (20 cm). Per consentire il sorpasso o l'incrocio è dunque necessaria una larghezza di 2,20-2,40 m.

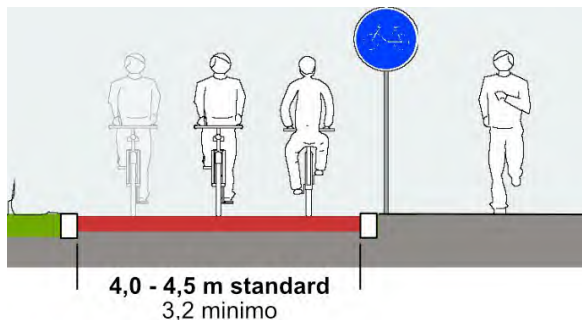


Standard proposti

Nella concezione della rete, gli standard costruttivi costituiscono il riferimento auspicato di base. Essi hanno carattere indicativo e mirano a rendere l'infrastruttura omogenea e con un buon livello di qualità. Accanto alle indicazioni standard ci si devono dare dei parametri minimi, da rispettare in ogni caso anche nei punti critici e difficili. I minimi indicati devono restare di applicazione eccezionale.

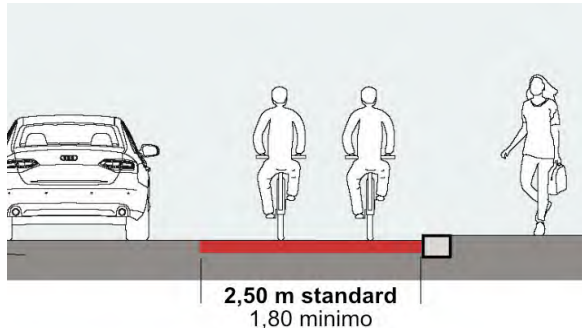
Per gli itinerari principali proponiamo questi standard:

- **Via ciclabile a doppio senso (standard Q1)**



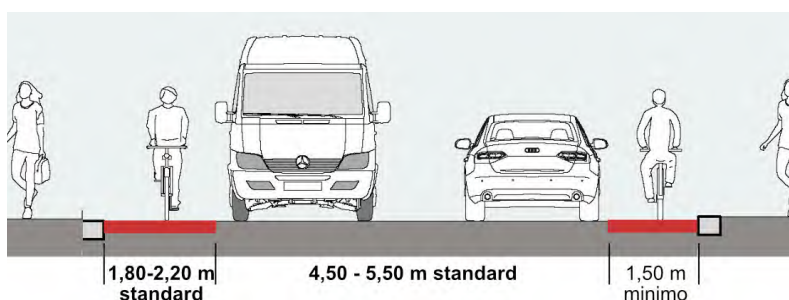
- **Corsia ciclabile a senso unico (standard Q2)**

Su strade con elevato traffico veicolare la corsia ciclabile dovrebbe essere delimitata da un cordolo.



- **Strada con corsia veicolare centrale, compatta (standard Q3).**

Dove si può, sugli assi stradali con traffico veicolare moderato, che coincidono con itinerari ciclabili principali, si può realizzare un assetto viario composto da: una corsia autoveicolare centrale compatta larga tra 4,5 m - 5,5 m, senza linea direzionale centrale; due corsie ciclabili di ca 2,0 m; due marciapiedi di 2,0 m; una aiuola verde piantumata. Larghezza totale 14 - 15 m.



Itinerario su strada locale 30 km/h

Gli itinerari principali che corrono sulle strade locali con regime 30 km/h devono essere regolati con standard particolari: traffico ciclistico bidirezionale, $L > 4,50$ m, senza ostacoli artificiali (cunette, restringimenti, paletti), con priorità all'asse ciclabile (tolta la precedenza all'immissione da destra).

Gli itinerari secondari sono integrati nelle strade locali a regime 30 km/h, senza regolazioni supplementari.

Pavimentazione rossa

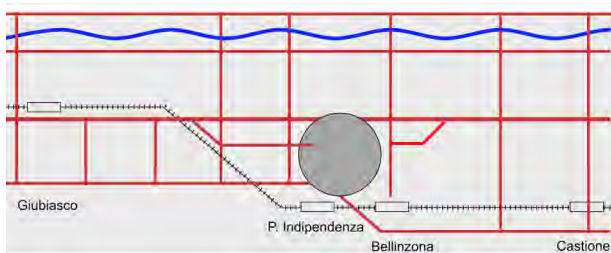
L'obiettivo è di connotare la rete ciclabile su tutto il territorio urbano con una pavimentazione rossa e con un percorso senza ostacoli posati per impedire la circolazione degli autoveicoli e delle motociclette.



Esempio di via ciclabile pavimentata con asfalto colorato rosso, separata dalla circolazione automobilistica e dai pedoni. (F112 in Olanda, provincia di Gelderland)

La rete ciclabile urbana

La rete cittadina è alla base della mobilità ciclabile bellinzonese. Nell'area urbana densamente edificata vogliamo assegnare alle biciclette un ruolo operativo di rango elevato e, di conseguenza, riservarle uno spazio rilevante. Sugli assi ciclabili principali il traffico delle biciclette, secondo la nostra concezione, non deve essere messo in comune con i pedoni e con i veicoli a motore. La larghezza delle vie (o delle corsie) ciclabili sarà più ampia di quanto si usa oggi: di regola corsie direzionali maggiori di 2,0 m e vie ciclabili a due sensi larghe almeno 4 m.



La trama ciclabile proposta dall'ATA si compone di quattro assi longitudinali (quello centrale è il principale) e di vari collegamenti trasversali per il traffico quotidiano e in parte per il tempo libero..

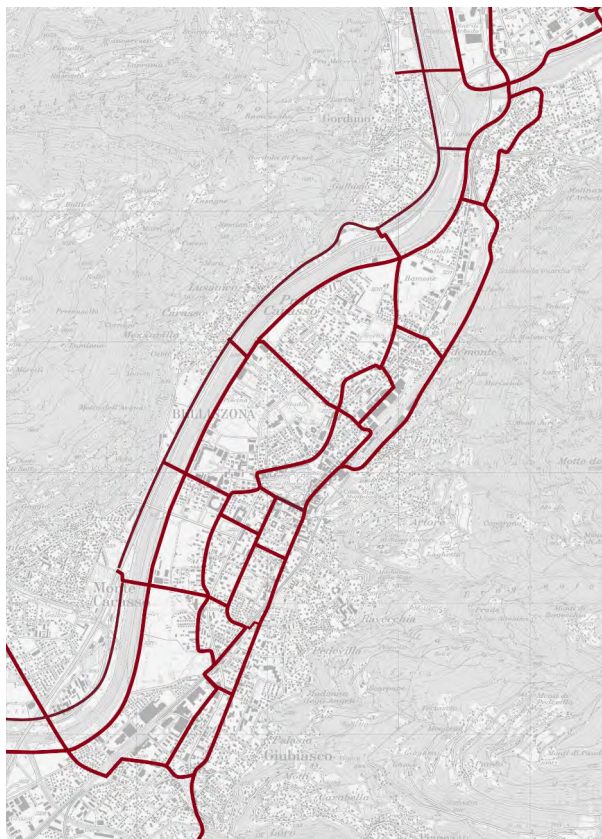
La concezione della trama primaria

Per strutturare la trama della rete ciclabile urbana abbiamo seguito il criterio dello schema a scacchiera, che meglio di quello radiale si adatta alla realtà topografica dell'agglomerato bellinzonese, lungo e stretto. In questa trama a scacchiera sono soprattutto importanti gli assi longitudinali, lunghi 8 - 10 km, da Gorduno-Castione a Sementina-Camorino. Nell'area urbana bellinzonese ne abbiamo individuato quattro con carattere primario: due sulle rispettive sponde del fiume Ticino, uno pedemontano e uno, il principale, in posizione centrale.

A lungo termine si dovrà ripensare il tracciato in area urbana degli itinerari escursionistici nazionali N3 e N6, soprattutto quando si realizzerà la ciclovia espresso in sponda sinistra del fiume Ticino. In effetti la fruizione escursionistica e del tempo libero (famiglie con bambini, monopattini, carrozzine) non potranno convivere sempre con l'uso ciclistico utilitario. Attualmente è possibile perché c'è una ripartizione temporale dello spazio ciclabile (tempo libero nel fine settimana, pendolari e spostamenti utilitari dei giorni lavorativi) ma quando l'uso quotidiano e quello del tempo libero sarà fortemente cresciuto (come auspichiamo) sarà consigliabile scegliere attrattivi percorsi separati.

La collocazione degli assi trasversali dipende dai possibili attraversamenti degli ostacoli costituiti dal fiume Ticino, dalla ferrovia FFS e dalla strada cantonale principale. Questi elementi, poco permeabili, consentono l'attraversamento ciclabile solo in pochi punti, che in quanto tali determinano la posizione degli assi trasversali. Descriveremo le nostre scelte nei paragrafi seguenti..

Qui facciamo notare che l'asse centrale in pratica non sarà unico, ma che nella parte centrale si sdoppierà in due percorsi, uno nel quartiere Saleggi, l'altro verso il cimitero e via Canonico Ghiringhelli. Inoltre, sia a nord che a sud, l'asse centrale prevederà diramazioni per la Stazione FFS di Bellinzona.



La rete ciclabile urbana primaria, con gli assi longitudinali principali e sette assi trasversali. Questa rete, secondo l'ATA, dovrà integralmente essere accolta nel Piano regionale delle ciclovie.

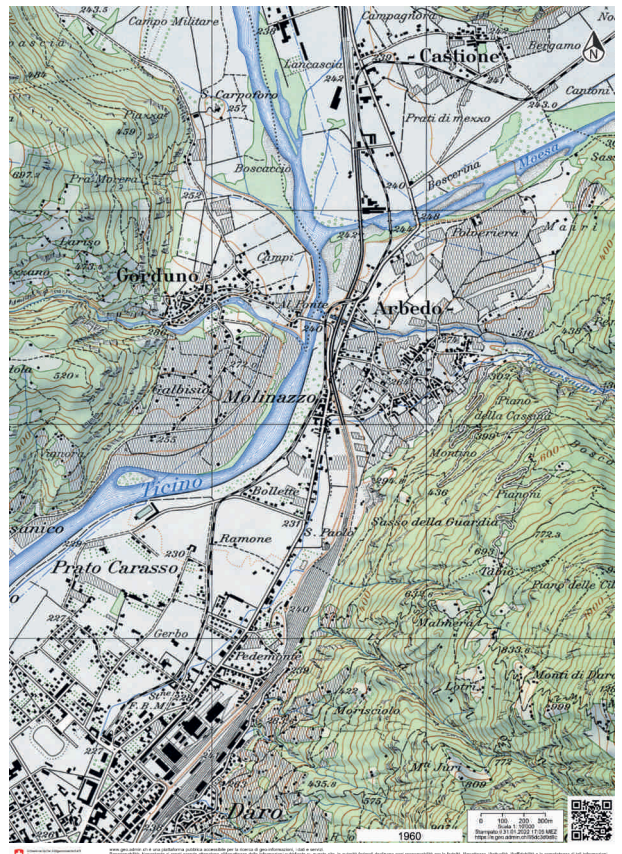
L'asse collettore centrale.

La struttura ciclabile che proponiamo è caratterizzata da un asse collettore interno che corre al centro della zona insediata, tra Castione e Giubiasco. Si tratta di una via riservata alle sole biciclette, di regola larga 4 m con doppio senso di circolazione. L'attuazione della proposta non è facile, poiché in alcune sezioni si dovranno superare delle ristrettezze di spazio che oggi rendono difficile l'inserimento della via ciclabile desiderata. Per esempio a Bellinzona su Viale Portone e a Giubiasco su Viale 1814, l'opera non potrà essere attuata subito ma sarà necessario prima predisporre nel PR dei vincoli che ne rendano possibile la realizzazione nel futuro, sperando che maturino condizioni più favorevoli di quelle odierne.

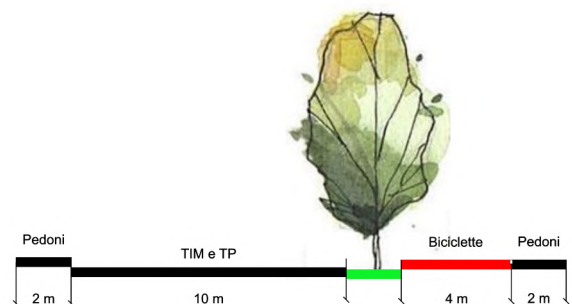
Il tracciato da Castione al Piazzale Mesolcina segue il percorso della vecchia ferrovia Bellinzona-Mesocco (esercizio sospeso nel 1972). L'attuazione della via ciclabile richiederà però un sostanzioso riassetto poiché il vecchio sedime, nel frattempo, è stato occupato da strade carrozzabili e da percorsi pedonali e ciclabili misti. Lo spazio per aggiungerci e integrarci una via ciclabile riservata sembra ancora disponibile, però le modalità attuative dovranno essere verificate nel dettaglio.

Poi, nel **tratto piazzale Mesolcina - Portone**, la via ciclabile da noi proposta si affianca alla strada cantonale. Su **via Guisan** si ritaglia lo spazio nell'ampio marciapiede.

Invece risulta particolarmente critico l'assetto da dare al percorso su **viale al Portone**. Il tratto è essenziale per la viabilità di tutti i vettori, autoveicoli a motore, trasporto pubblico, biciclette e pedoni; inoltre l'asse stradale, proprio per la sua rilevanza, richiede anche una speciale attenzione al suo disegno urbanistico. Far convivere il modo soddisfacente tutte le funzioni e i desideri nello spazio ristretto oggi esistente non è purtroppo possibile. Si deve perciò procedere a tappe: si fa subito quel che si può, scegliendo una larghezza ciclabile ridotta e un tracciato che, dove necessario, aggiri l'ostacolo, poi si fissa nel PR l'assetto desiderato che si realizzerà quando le condizioni lo permetteranno. Per il viale al Portone proponiamo la sezione illustrata qui accanto: un campo stradale di 10 m (tre corsie, di cui una per le preselezioni e per il trasporto pubblico), due marciapiedi, una fascia alberata continua e poi la via ciclabile di 4 m. In totale un ingombro di circa 20 m. L'Arsenale militare, ora edificio privato, dovrà essere abbattuto o aggirato o spostato.



Carta topografica del 1960 con indicato il percorso della ferrovia retica Bellinzona-Mesocco, soppressa nel 1972.



Sezione proposta per **Viale Portone** (profilo ideale): via ciclabile separata, filare alberato, marciapiedi sui due lati, campo autoveicolare come oggi di ca 9 m per corsie dei trasporti pubblici e svolte a sinistra, in totale 20 m. Il PR in vigore prevede linee di arretramento distanti 16,5 m, quindi o si adatta il profilo ideale o si amplia lo spazio previsto dal PR.

Il tratto Portone-Saleggi seguirà, come oggi, le vie di quartiere interne, via Luini, via Borromini (con sottopasso in via Tatti) e via Maestri Comacini.

Il tratto Saleggi - Giubiasco FFS deve essere scelto con cura, perché la soluzione ottimale non appare evidente a prima vista, bisogna ricercarla attentamente. Oggi sono percorribili due percorsi: quello su Viale 1814, sul versante orientale della linea ferroviaria, e quello sul versante opposto, via Moderna e via della Rongia. Funzionalmente il percorso su viale 1812 è il più opportuno, quello meglio predisposto per accogliere l'itinerario ciclabile principale perché è situato all'interno dell'agglomerato, si situa dalla parte giusta della linea ferroviaria, ed in grado di raccogliere e distribuire il traffico del comprensorio di Giubiasco. Ma la strada è oggi usata con una certa intensità dal traffico autoveicolare, è fitta di posteggi laterali ed è larga solo 11 m. Per adibirla a itinerario principale per le biciclette è richiesto un importante riassetto, con allargamento a circa 15 m, corsie ciclabili di 2 m su ogni lato, secondo il nostro standard Q3 (pag.22). L'operazione appare fattibile e può essere programmata nel PR. Quello che ci frena nell'affermare con certezza la scelta è l'incognita della futura sistemazione urbanistica del quartiere ex ferriere Cattaneo, all'interno del quale (o sul suo limite, a fianco della linea ferroviaria) potrebbe essere realizzato un percorso ciclabile a doppio senso secondo il nostro standard Q1. Per questa ragione lasciamo aperta la questione.

Il percorso sul lato occidentale della linea ferroviaria, su **via alla Rongia e via Moderna**, manterrà la sua funzione secondaria, con traffico misto e circolazione moderata a 30 km all'ora. Da realizzare saranno i collegamenti, oggi carenti, di attraversamento della ferrovia.

La diramazione di via Canonico Ghiringhelli.

La realizzazione della passerella su via Zorzi, affiancata la linea ferroviaria in zona Saleggi, ha permesso di collegare l'asse giubiaschese retrostante alla ferrovia con l'importante itinerario ciclabile di via Canonico Ghiringhelli. In questo modo, usando vie di quartiere a traffico moderato, si è potuto creare un percorso regionale (piano di Magadino, passerella di Monte Carasso) che porta nel centro amministrativo della città.

L'itinerario veloce lungo il fianco sinistro del fiume Ticino.

Per collegare tra loro gli attraversamenti sul fiume Ticino, esistenti e previsti, è utile predisporre un'asse ciclabile sul fianco sinistro del canale fuori golena del Ticino, da Gorduno a Sementina. Proponiamo che l'infrastruttura assuma le caratteristiche di itinerario veloce, riservato solo alle biciclette, largo almeno 4 m in modo da facilitare i sorpassi e gli incroci. La ciclovia si deve in parte realizzare ex novo con facili interventi che generalmente non dovrebbero presentare problemi costruttivi. Siccome il tracciato transita per il centro scolastico superiore (SCC, Liceo) esso verrà intensamente usato dagli studenti.

L'asse pedemontano tra Arbedo e Camorino.

Tra Arbedo e Bellinzona si può usare la strada carrozzabile poco frequentata a monte della linea ferroviaria, via Pedemonte. Poi l'itinerario attraverserà il centro storico di Bellinzona fino a piazza Indipendenza e raggiungerà Giubiasco seguendo via Lugano e via Camillo Olgiati. Su quest'asse, una volta strada cantonale principale e ora strada secondaria con tratti di corsie ciclabili, proponiamo di inserirvi, in un regime a velocità 30, corsie ciclabile continue e comode, larghe 2 m. Per realizzarlo si dovrà migliorare l'assetto viario, prescrivendo nel PR una sezione stradale alberata di circa 15 m, con due marciapiedi, due corsie ciclabili e restringendo il campo stradale a 4,5 -5,5 m, una semplice carreggiata centrale senza linea di sicurezza centrale.

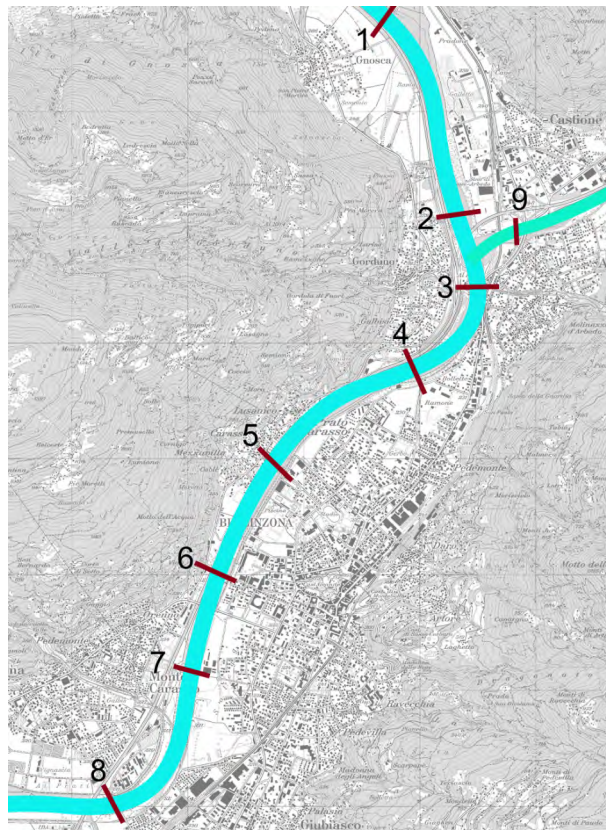
L'itinerario di sponda destra

Per completare la trama della rete urbana si deve pianificare e realizzare anche un itinerario in sponda destra del fiume Ticino, da Gorduno a Sementina. L'asse è in gran parte da costruire perché oggi non c'è continuità e i pochi tratti esistenti non sono adatti allo scopo. Salvo che per il tratto a sud, dal nuovo ponte della Torretta a Monte Carasso, l'urgenza realizzativa è bassa. A nord, tra Gorduno e Carasso, la via è quasi tutta da costruire con manufatti importanti, quali un ponticello sopra la strada cantonale tra Gorduno e Galbisio, un segmento inciso nella scarpata della collina fino all'imbocco del Ponte rosso, l'aggiramento dell'area autostradale di ristoro di Bellinzona nord e il superamento della strettoia del "bujon". Conseguentemente alla complessità costruttiva anche i costi saranno cospicui. Non per questo il progetto dovrà essere accantonato perché l'opera è costitutiva della trama ciclabile bellinzonese.

I ponti e le passerelle sul fiume Ticino.

Negli ultimi anni abbiamo assistito a un rapido moltiplicarsi di manufatti che attraversano, in zona urbana, il fiume Ticino. Per secoli i ponti sono stati rari, fino al 1500 ce n'era uno solo, quello della Torretta, poi travolto dalla buzza di Biasca e ricostruito solo 300 anni dopo. I non più giovani si ricordano, nel dopoguerra, l'esercizio del traghetto al Buion, prima con barca e poi con un carrello sospeso azionato a manovella. La costruzione dell'autostrada nel 1970 ha cambiato la mappa viaria della città, interrompendo gli assi di via Stefano Franscini e di via Giuseppe Motta, demolendo il ponte della Torretta e il ponte di Carasso, sostituendoli entrambi un centinaio di metri più a valle e raccordandoli con nuove arterie (via Pierino Tatti e via Giuseppe Lepori) all'asse centrale cantonale. Sul finire del secolo scorso, nel 1997, è stata realizzata la passerella strallata tra Claro e Gnosca, larga 2,5 m riservata ai pedoni e alle biciclette.

Nel nuovo secolo, in breve tempo, si sono aggiunte quattro nuove passerelle ciclabili e pedonali sul fiume Ticino, da nord: Gorduno-Castione, ponte rosso di Galbisio, passerella della Torretta, Monte Carasso. L'offerta è dunque buona e nel futuro richiederà di essere ampliata solo per migliorare i passaggi ciclabili sul ponte di Carasso, sul Ponte di Gorduno e sul viadotto tra Claro e Preonzo.



I ponti ciclabili sul fiume Ticino e sulla Moesa

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 1. Passerella Claro-Gnosca | 6. Passerella della Torretta |
| 2. Passerella Gorduno-Castione | 7. Passerella di Monte Carasso |
| 3. Ponte Gorduno-Arbedo | 8. Ponte di Sementina |
| 4. Ponte rosso di Galbisio | 9. Ponte ex-BM sulla Moesa |
| 5. Ponte di Carasso | |



Gli attraversamenti della strada cantonale.

La strada cantonale, da sempre l'asse collettore centrale dell'agglomerato bellinzonese, intensamente usata dal traffico autoveicolare (con carico di 25-30.000 veicoli al giorno) e dal trasporto pubblico, costituisce un ostacolo difficile da valicare per i ciclisti, soprattutto quando sono poco esperti o si affacciano non in ordine sparso ma in massa. Pensiamo che si debbano pianificare attraversamenti ciclabili appositamente strutturati almeno ogni 500 m, con elevate condizioni di sicurezza e di comodità e con attese minime.

L'attraversamento a Molinazzo

Nella concezione della rete l'attraversamento ciclabile di Molinazzo è fondamentale, perché collega il nucleo di Arbedo con l'asse centrale principale. Regolamentato nell'ambito dell'impianto semaforico può essere migliorato subito.

L'attraversamento al Persico

L'attraversamento al Persico (Via Varrone - Officine FFS) si situa sull'itinerario da via Varrone alla stazione FFS di Bellinzona transitando per viale Officina, o, nel futuro, all'interno del nuovo Quartiere Officina. Si tratta di un passaggio principale. Proponiamo un attraversamento a livello, in un primo tempo non semaforizzato, con tracciato obliquo e spazio centrale d'attesa. Su viale Officina l'itinerario potrà continuare, se si vorrà, con una via ciclabile a doppio senso, da predisporre sul largo marciapiede. Purtroppo proprio al Persico, DT e Città hanno pianificato delle nuove fermate dei trasporti pubblici con assetti che rendono difficile e costosa una buona soluzione dell'attraversamento ciclabile.

L'opposizione di ATA non è stata ascoltata, in una procedura prevalentemente burocratica. La questione dovrà dunque essere ripresa, perché si tratta di un attraversamento indispensabile e molto importante, magari esaminando la variante di un aggiramento su via Gerretta e via alla Moderna, oppure ritornando sui propri passi.

L'attraversamento da piazzale Mesolcina a vicolo Santa Marta è uno dei passaggi principali perché collega il quartiere di Prato Carasso e dello Stadio con la stazione FFS. Esso dovrà essere risolto con una semaforizzazione che dedichi attenzione all'attraversamento dei ciclisti. La stazione FFS verrà raggiunta con una via ciclabile a doppio senso su via Lodovico il Moro.

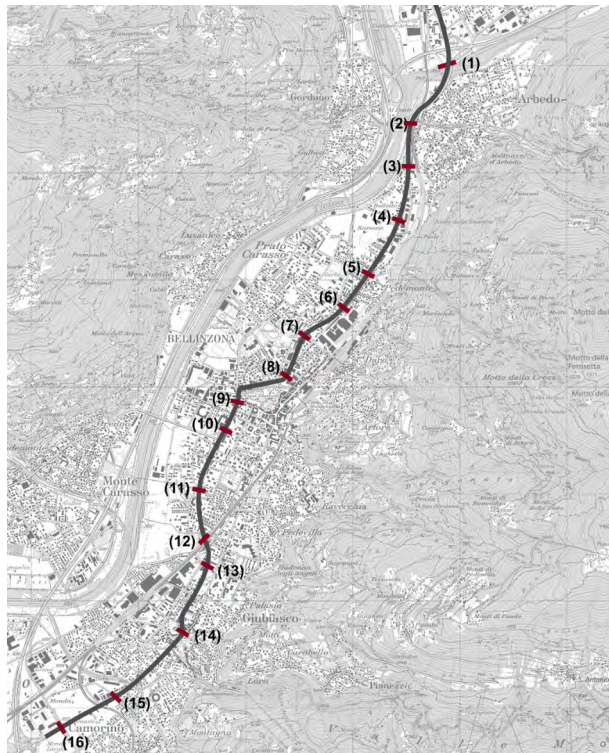
- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Passaggio lungo Moesa | 9. Via Orico |
| 2. Ponte di Gorduno | 10. Passerella Dragonato |
| 3. Molinazzo | 11. Via Carlo Maderno |
| 4. Via Ripari tondi | 12. Passerella Saleggi |
| 5. San Paolo | 13. Giubiasco Migros |
| 6. Via Varrone - Officine FFS | 14. Piazza grande Giubiasco |
| 7. Piazzale Mesolcina-Via S.Marta | 15. Camorino Fust |
| 8. Piazza Simen | 16. Bellinzona sud, Via alla Munda |

L'asse trasversale Piazzale Mesolcina -

Carasso seguirà via Motta. Nel primo tratto, da piazzale Mesolcina a via Mirasole si può pianificare un percorso ciclabile a doppio senso, poi nel tratto successivo fino al fiume Ticino le biciclette potranno convivere con il traffico automobilistico, di poca intensità, regolato a zona 30 km all'ora. Via Motta dovrà essere collegata bene e comodamente con il ponte di Carasso, su cui le biciclette dovranno trovare spazio adeguato, eventualmente spostando i pedoni su manufatti da costruire lateralmente appesi al ponte

L'attraversamento centrale attorno a piazza

Simen, tra via Claudio Pellandini e via Vincenzo Vela, è il più ostico, perché complesso e confrontato con molteplici esigenze del traffico veicolare e pedonale e con finalità urbanistiche primarie. Considerata l'esigenza di ricomporre un'unità tra i quartieri sui due versanti della strada, l'ATA ha optato per un assetto stradale molto permeabile, con caratteristiche prevalentemente urbane. Si propone cioè di regolamentare il tratto stradale come "zona di incontro", una zona dove i pedoni e i ciclisti possono usare l'intera superficie stradale e hanno la precedenza sui veicoli a motore, la cui velocità è limitata a 20 km all'ora. Dalla proposta ne trarranno vantaggio non solo i ciclisti ma anche i pedoni e sarà stimolata anche la sistemazione attrattiva del fronte edificato al di là della strada cantonale.



Gli attraversamenti ciclabili della strada cantonale

L'attraversamento di Via Orico

L'attraversamento di Via Emilio Motta tra Piazza Orico e via Carlo Salvioni rappresenta uno dei principali collegamenti del Centro storico sud. Pertanto esso va conformato in modo sicuro e diretto indirizzando i flussi ciclistici sia verso via Salvioni che verso via Portone. Probabilmente si dovrà applicarvi una regolazione semaforica se un assetto a livello con larga isola centrale non risultasse praticabile.

Il nuovo percorso del Dragonato.

Un elemento di rilievo nella costruzione della rete è l'attraversamento di via Zorzi (strada cantonale principale) nella zona delle scuole Arti e Mestieri. Proponiamo di realizzare una nuova via per biciclette, con tracciato autonomo, senza pedoni, affiancato al riale Dragonato, tra gli assi ciclabili principali di via Canonico Ghiringhelli e di via Bernardino Luini. Il tratto assumerà, nel contesto della rete urbana, la funzione primaria di collegamento tra i quartieri amministrativi e scolastici siti sui lati opposti della strada cantonale.

L'attraversamento in Piazza Grande a Giubiasco.

Analogamente a quanto si è proposto a Bellinzona per l'attraversamento di Piazza Simen, anche a Giubiasco risulta utile introdurre su Via Bellinzona un breve tratto di regolamentazione a zona 20, "zona d'incontro", tra piazza Grande Nord e via

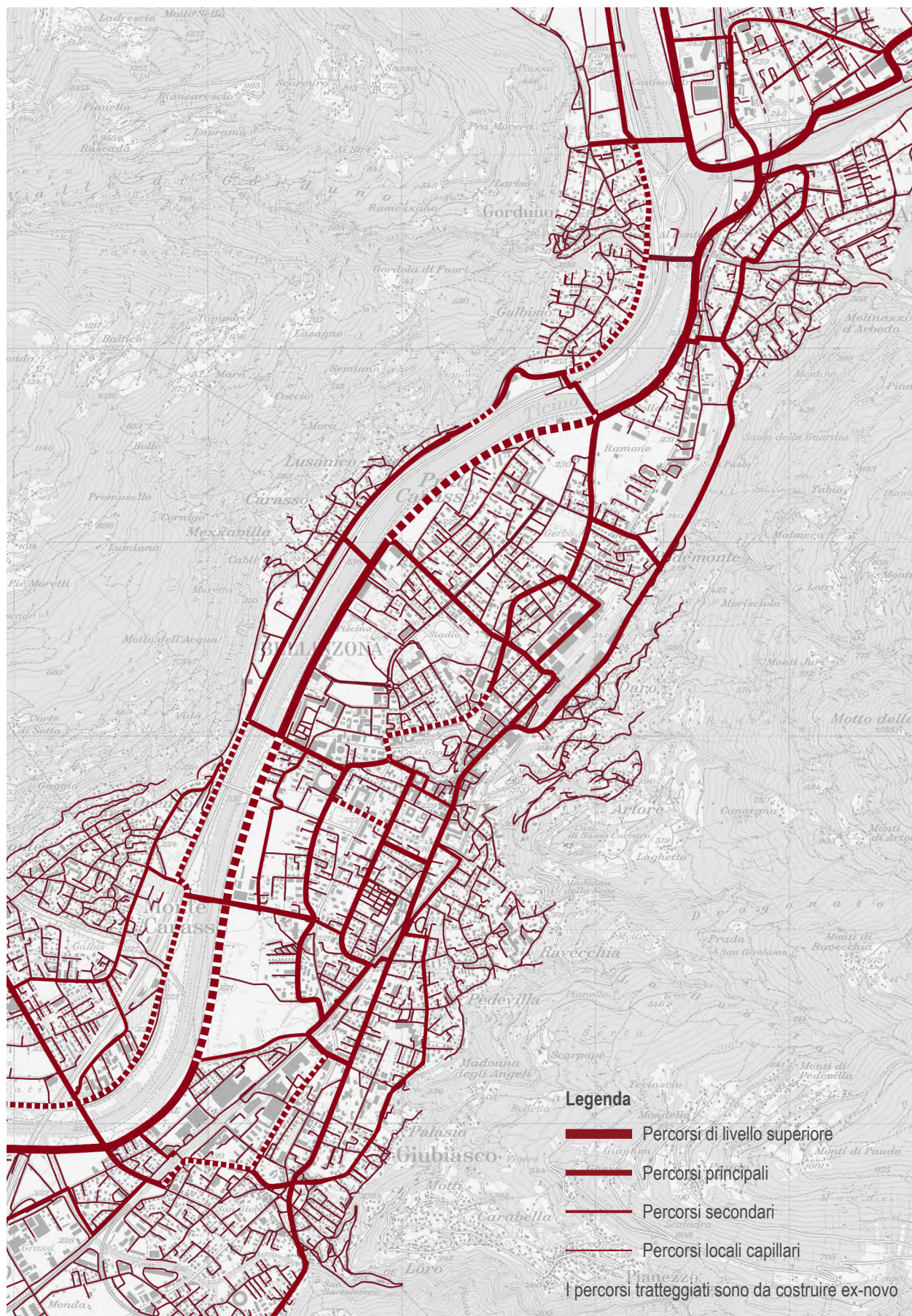
Borghetto (Coop), in modo da favorire gli attraversamenti dei pedoni e dei ciclisti e legare urbanisticamente i due insediamenti a cavallo dell'asse stradale principale, che dopo la costruzione del semi-svincolo autostradale della Torretta perderà il suo carattere di transito.

Di difficile soluzione risulta la concezione dell'asse trasversale ciclabile Sementina-Giubiasco.

Oggi il percorso ciclabile è parzialmente integrato in via al Ticino, ma le due corsie ciclabili sono realizzate solo nella sezione del nuovo ponte sul Ticino. Sul restante percorso mancano completamente. Sarà arduo completarne la realizzazione. In particolare i sottopassaggi dell'autostrada e della ferrovia dispongono solo di due marciapiedi laterali di 1,5 m di larghezza. Nel PR dovrà essere previsto l'assetto finale desiderato. Noi proponiamo la realizzazione di corsie ciclabili continue di 2 m l'una che affiancano via al Ticino su tutta la sua lunghezza. Negli attraversamenti dell'autostrada e della ferrovia si potranno usare, allargandoli, i marciapiedi esistenti e per i pedoni si dovrà scavare un cunicolo separato.



Proposta di rete ciclabile per l'area urbana bellinzonese

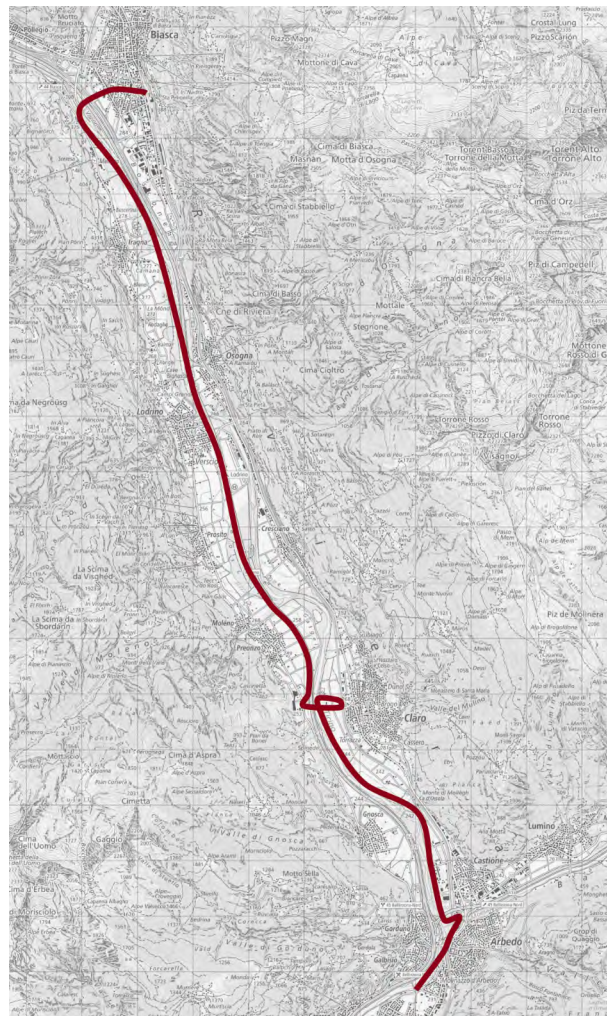


Percorsi regionali ad alto standard: *ciclovie espresso*

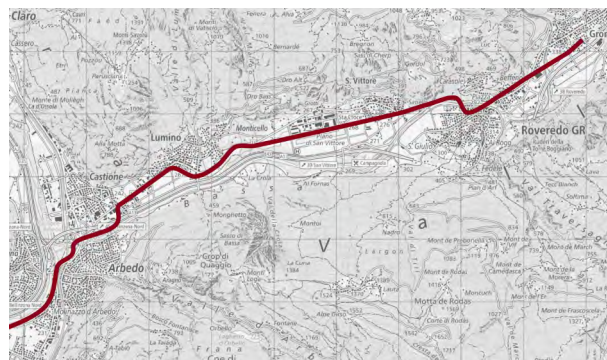
Secondo ATA nella rete regionale dovranno essere integrati e sviluppati alcuni itinerari ciclabili ad alto standard (*Ciclovie espresso*), cioè vie con caratteristiche elevate: ampia larghezza (almeno 4 m), di regola con circolazione a doppio senso, pavimentazione continua, percorso diretto riservato alle biciclette (niente pedoni e autoveicoli), dedicato prioritariamente alla mobilità quotidiana, agli utenti pendolari che si recano al lavoro e ai giovani diretti a scuola, e non alla mobilità turistica-ricreativa, gruppi escursionistici e famiglie, per cui sono pianificati altri itinerari. Con la diffusione delle biciclette elettriche (che, come si è rilevato, sono usate su distanze tre volte maggiori delle biciclette usuali) il raggio d'azione del mezzo a due ruote cresce oltre i 15 km. Proponiamo dunque di realizzare tre percorsi di questo tipo:

1. l'itinerario della Riviera, da Biasca a Bellinzona
2. l'itinerario Bellinzona-Grono nella parte alta sul sedime della vecchia ferrovia retica e nella parte bassa in sponda destra della Moesa con un tracciato accanto alla strada cantonale che serve anche i centri commerciali.
3. l'itinerario Bellinzona-Locarno, con tracciato in sponda sinistra del Ticino fino all'altezza di Contone, poi attraversamento del fiume Ticino su una passerella per le biciclette aggiunta lateralmente al ponte ferroviario che le FFS vogliono restaurare..

È curioso e interessante sottolineare che nella zona urbana la proposta ATA riprende, in altro modo, la concezione viaria degli anni '60 del secolo scorso (ideata dal prof. Colombo del Politecnico di Milano) che prevedeva lungo l'argine sinistro del Ticino una capace "*strada espresso*" per il traffico autoveicolare. Ora l'idea è riproposta per le biciclette.



1. Percorso ciclabile veloce Biasca - Bellinzona



2. Percorso ciclabile veloce Grono - Bellinzona

3. Percorso ciclabile veloce Locarno - Bellinzona



La rete ciclabile regionale

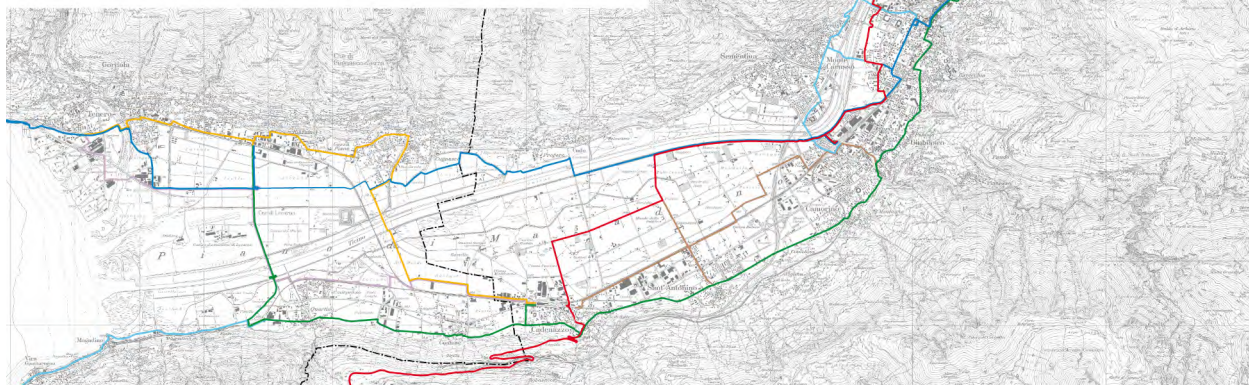
Le commissioni regionali dei trasporti (CRTB, Bellinzona; CIT, Locarno) hanno elaborato reti regionali ciclabili per Bellinzona e il suo contado. Riprendiamo le loro proposte, che sono strutturate su tre livelli:

- gli itinerari escursionistici nazionali N3 (Basilea- Chiasso) e N6 (Coira - Bellinzona)
- l'itinerario cantonale C31 (Bellinzona-Locarno-Cavigno),
- gli itinerari regionali (4 per il Bellinzonese, 7 per il Locarnese).

Secondo gli intendimenti dell'ATA le proposte delle CRT nel tempo dovranno essere adattate per dedicarle esclusivamente alla circolazione delle biciclette. In quest'ottica gli itinerari ciclabili dovranno correre su percorsi autonomi, separati dalle vie pedonali. Inoltre il Piano delle CRT dovrà essere completato integrandovi la rete ciclabile urbana principale (assi longitudinali e trasversali) Tra gli itinerari regionali si riscontrano importanti differenze tipologiche, segnatamente tra gli itinerari escursionistici e gli itinerari per la mobilità quotidiana. ATA propone di tener separati questi due tipi di fruizione nelle aree esterne alle zone di insediamento, ma di unirli nelle zone interne.

Appartengono alla categoria degli itinerari ciclabili per escursionisti i percorsi nazionali N3 e N6 e quello cantonale C31. Gli utenti a cui mirano gli itinerari escursionistici sono principalmente i viaggiatori e le famiglie in bicicletta, utenti che notoriamente circolano a velocità ridotta in folti gruppi che occupano l'intera carreggiata disponibile. Ma per lo svago e nel tempo libero il percorso viene usato anche da pedoni, monopattini e pattini inline. Quando la mobilità ciclistica avrà raggiunto alti livelli di utenza e soprattutto quando lo sviluppo dell'uso delle biciclette a trazione assistita avrà ampliato il raggio d'azione della mobilità quotidiana, i due tipi di fruizione (escursionistico e funzionale) saranno difficilmente compatibili tra loro, perché gli intralci reciproci saranno divenuti eccessivi. Nell'ottica di una pianificazione che mira al successo della mobilità ciclistica ci sembra perciò assennato prevedere nuovi itinerari distinti per la mobilità quotidiana regionale del tipo "ciclovie espresso".

La rete ciclabile regionale (2022) definita dalle Commissioni regionali dei trasporti del Bellinzonese e del Locarnese.



La segnaletica degli itinerari ciclabili bellinzonesi

Pavimentazione rossa

In una rete urbana è di grande importanza il riconoscimento immediato e completo della sua struttura, così da aiutare l'utente a orientarsi e a muoversi in sicurezza.

L'elemento che risalta maggiormente, ed è anche il più utile, è la pavimentazione colorata di rosso. Come si può constatare nelle molte città che l'hanno adottato, il colore distingue subito l'uso ciclabile da quello veicolare.

Altri elementi di grande utilità sono le linee di demarcazione o i cordoli, in aggiunta alla chiara e inequivocabile segnalazione del diritto di precedenza o della sua perdita. Fintanto che la pavimentazione dei percorsi ciclabili non sarà colorata è necessario contrassegnare lo spazio ciclabile con ripetuti pittogrammi.

Segnaletica.

La rete ciclabile bellinzonese dovrà essere dotata di una segnaletica specifica, progettata e realizzata a regola d'arte, secondo le norme svizzere e le raccomandazioni dell'USTRA.

La segnaletica si compone di cartelli direzionali e di tavole illustrative, di regola posti negli snodi e alle mete dei percorsi ciclabili.

La segnaletica cresce e si adatta allo sviluppo della rete ciclabile, seguendo logiche di priorità e di opportunità.

Designazione degli itinerari

La segnaletica della rete si basa sull'identificazione univoca degli itinerari, i quali sono composti da un'origine e da una meta finale (capolinea), indicano le principali mete intermedie e la lunghezza del percorso.

Nella tavola della pagina accanto presentiamo una nostra proposta di itinerari, coscienti che si tratta di un primo approccio, discutibile e migliorabile. Di fronte ad un ampio ventaglio di possibilità, anche complicate, abbiamo scelto la logica elementare che deriva dal concetto di pianificazione che abbiamo applicato alla rete bellinzonese:

- quattro itinerari principali longitudinali,
- sette itinerari principali trasversali.

All'interno della zona urbana non facciamo distinzione tra gli itinerari per il tempo libero e quelli per la mobilità quotidiana, poiché in quest'area gli usi sono misti e multipli. Solo in tempi futuri, quando la quantità di ciclisti sarà così cresciuta da richiedere la separazione delle funzioni, si potranno specializzare gli itinerari.

Le ciclovie espresso sono invece dedicate, sin dalla loro concezione, alla mobilità quotidiana. Ne proponiamo tre:

- Biasca - Bellinzona,
- Grono - Bellinzona
- Locarno - Bellinzona.

Nell'area urbana l'itinerario Biasca-Locarno corre in sponda sinistra del fiume Ticino, l'itinerario Grono-Bellinzona corre sulla sponda destra della Moesa e sul sedime della vecchia ferrovia BM.

Gli altri assi ciclabili urbani longitudinali sono:

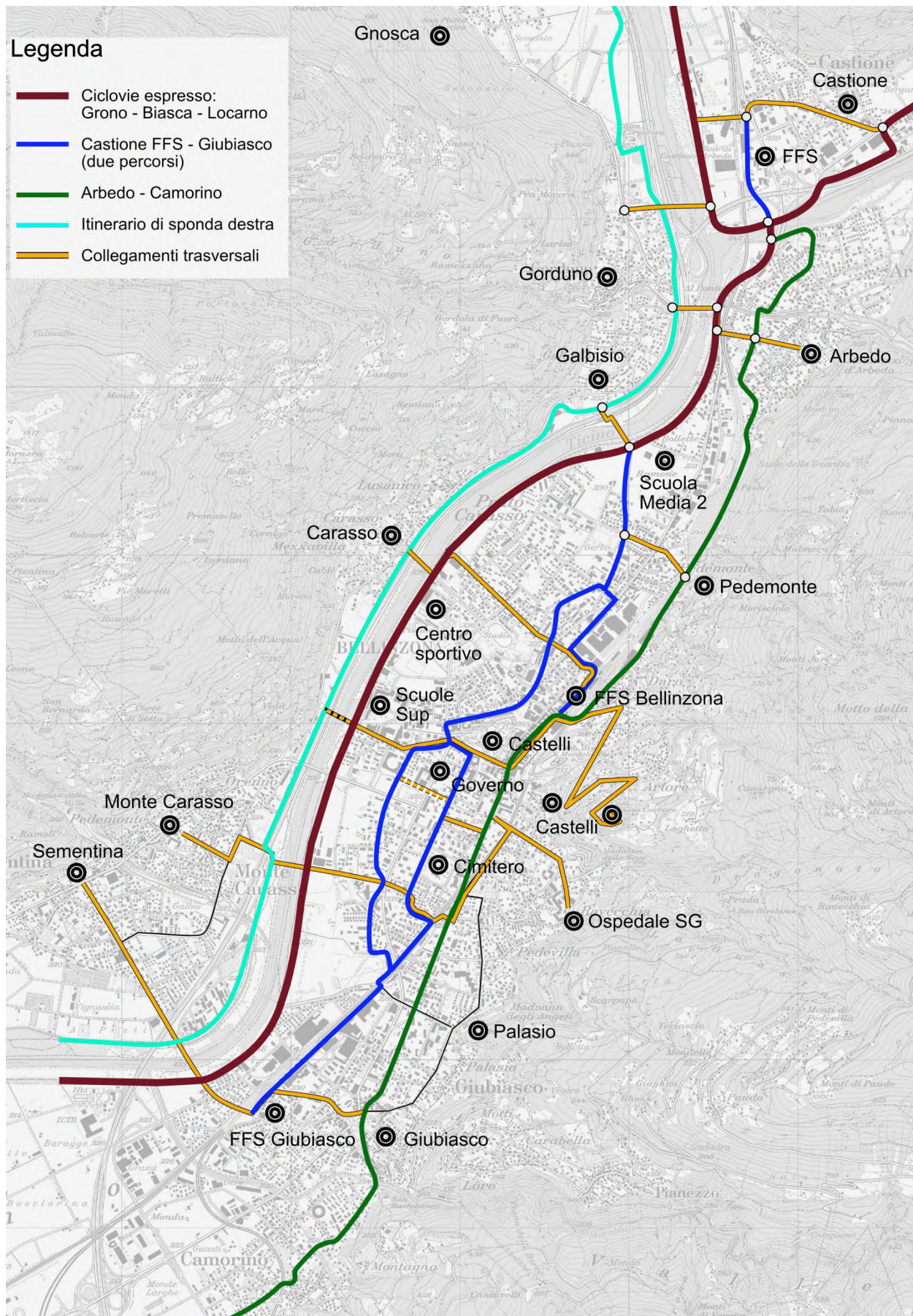
- il percorso centrale Castione - Giubiasco con un tracciato che nella sua parte centrale si duplica su due percorsi:
 - a) Piazza Governo - Via Ghiringhelli
 - b) Scuola Arti&Mestieri - Semine - Saleggi ,
- Il percorso pedemontano Arbedo - Camorino
- Il percorso in sponda destra del fiume Ticino tra Gnosca e Sementina.

Completano la rete ciclabile principale sette collegamenti trasversali:

- Gorduno - Castione,
- Gorduno - Arbedo
- Galbisio - Scuola media Bellinzona2
- Carasso - Bellinzona Centro
- Torretta - Tre Castelli
- Monte Carasso - Ospedale San Giovanni
- Sementina - Giubiasco..



Identificazione degli itinerari ciclistici



La gestione della mobilità ciclistica bellinzonese

Conformarsi alla nuova legislazione

La legge federale sulle ciclovie, approvata dalle Camere nel marzo 2022, definisce i principi che regolano la pianificazione, la realizzazione, la manutenzione e la segnaletica delle reti ciclabili. Questi compiti sono assegnati ai Cantoni, i quali se vogliono possono delegarli in parte ai Comuni.

La legge introduce una chiara distinzione tra le reti ciclabili *per la mobilità quotidiana* (generalmente situate *all'interno* delle zone di insediamento) e le reti ciclabili *per il tempo libero* (generalmente situato *all'esterno* delle zone di insediamento). Di conseguenza la rete ciclabile proposta dall'ATA per l'area urbana bellinzonese appartiene alla categoria della mobilità quotidiana.

Non è ancora stata decisa la sua data di entrata in vigore, ma sarà questione di pochi mesi. La legge federale sulle ciclovie sarà accompagnata da ordinanze che ne preciseranno l'applicazione e da normative e consulenze specifiche. Analogamente agirà il Cantone, al quale è assegnato un termine di cinque anni, entro cui allestire i piani delle reti ciclabili.

I temi centrali della prossima applicazione cantonale della legge federale riguarderanno l'elaborazione dei piani e la designazione delle competenze operative dei servizi tecnici. Il compito della pianificazione delle reti sarà verosimilmente suddiviso tra Cantone, Commissioni regionali dei trasporti (CRT) e Comuni. Al Cantone spetterà la pianificazione degli itinerari cantonali, attualmente in gran parte di tipo escursionistico (per esempio l'itinerario nazionale A2 Airolo-Chiasso e l'itinerario della Valle Maggia) ma nel futuro il compito sarà verosimilmente esteso anche alla pianificazione delle cosiddette "*vie ciclabili espresso*" (per esempio Bellinzona-Locarno e altre). Gli itinerari regionali, che a nostro parere dovrebbero comprendere anche la rete principale urbana, continueranno a essere pianificati dalle CRT. Le reti restanti, che comprendono le vie ciclabili non comprese nelle pianificazioni cantonali e regionali (essenzialmente percorsi secondari e di distribuzione capillare) resteranno di competenza comunale.

Il consolidamento giuridico delle reti ciclabili avverrà a due livelli: 1) nel Piano Direttore cantonale o in appositi Piani definiti dalla futura legge cantonale dove si stabilirà la consistenza delle reti e si definiranno gli itinerari; 2) nei Piani

Regolatori comunali dove si stabiliranno i vincoli delle vie ciclabili sulle proprietà fondiarie, particolarmente all'interno delle aree di insediamento. .

Siccome le reti ciclabili sono strettamente interconnesse tra loro, è richiesta una organizzazione funzionale che oltrepassi i confini comunali che si assuma i compiti che riguardano la costruzione, la manutenzione, la segnaletica e il controllo dei percorsi.

Il riassetto dei servizi per la mobilità ciclistica

Come la mobilità autoveicolare dispone di un apparato responsabile della sua gestione (pianificazione, costruzione, segnaletica, manutenzione, polizia) e lo stesso vale anche per i trasporti pubblici (pianificazione, infrastrutture, esercizio) così anche la mobilità ciclistica dovrà disporre di un analogo apparato. Il Cantone da tempo dispone di un servizio per la mobilità lenta che in particolare si occupa della pianificazione del traffico ciclistico e di quello pedonale e che, per la parte operativa (segnaletica e manutenzione), si appoggia a un servizio speciale della Divisione delle costruzioni.

La città di Bellinzona ha già fatto un passo organizzativo importante designando all'interno della sua amministrazione un servizio incaricato, tra l'altro, della pianificazione e della gestione della mobilità ciclistica. Per ora il servizio procede con pragmatismo alle migliorie che rispondono ai bisogni urgenti e che si possono ottenere con interventi limitati o all'interno di opere infrastrutturali complesse. In questo modo nell'ultimo decennio sono stati compiuti validi progressi. Ma a tutt'ora mancano tre elementi fondamentali: un piano della rete ciclabile da perseguire a tappe ma con costanza, un suo programma di attuazione vincolante e un piano finanziario che assicuri continuità per gli interventi nel medio-lungo periodo. Inoltre lo sviluppo della mobilità ciclistica ha portato a estendere le reti ciclabili in ambito regionale, superando i confini del territorio comunale. Questi fattori spingono a ripensare con nuovi criteri l'organizzazione dei servizi operativi per la mobilità ciclistica. Il servizio che suggeriamo dovrà essere, per forza di cose, di portata regionale.

Già le CRT (Commissioni regionali dei trasporti) si occupano della pianificazione della rete regionale, mentre per gli altri compiti fanno capo ai servizi cantonali o a quelli comunali. Se però, come tutti auspicano, la mobilità ciclabile si svilupperà vigorosamente, in particolare nel settore degli spostamenti quotidiani, la struttura organizzativa attuale appare non più adeguata al compito. Problema analogo si era posto per la gestione dei sentieri escursionistici dove, dopo anni di tentativi e discussioni, si è alla fine approdati a una struttura professionalizzata suddivisa in quattro organismi regionali che fanno capo alle quattro OTR (organizzazioni turistiche regionali).

Un organismo regionale rinforzato

Secondo noi dell'ATA, una organizzazione analoga sarebbe appropriata anche per il settore della mobilità ciclistica. Cioè approntare una struttura che, pur confermando le competenze affidate ai tre attori del settore (Cantone, CRT, Comuni), rinforzi il ruolo dell'organizzazione regionale.

Premesse la necessità e l'obbligo di coordinarsi vicendevolmente, si vedrebbe favorevolmente l'attribuzione del *ruolo dirigente* all'organismo regionale con i seguenti compiti:

- *pianificazione* della rete regionale, inglobandovi anche i principali percorsi urbani
- *allestimento del programma attuativo* e suo inserimento nel Piano d'agglomerato
- *direzione e controllo dell'esecuzione* delle misure programmate.

L'esecuzione delle misure contenute nel programma attuativo seguirebbe grossomodo la prassi attuale, ma con la chiara *direzione e supervisione della CRTB*. Verrebbe dunque confermata la seguente ripartizione dei compiti:

- costruzione di nuovi percorsi, sistemazione di percorsi esistenti: compito al Cantone (divisione delle costruzioni) su mandato della CRTB
- manutenzione della rete: compito al Cantone (divisione delle costruzioni) su mandato della CRTB
- progetto e posa della segnaletica: compito al Cantone (divisione delle costruzioni) su mandato della CRTB
- controllo e ispezione sistematica e periodica dell'infrastruttura e della segnaletica: compito svolto in proprio dalla CRTB.

Per attuare l'organizzazione la CRTB dovrà però rafforzare la propria organizzazione nel campo della mobilità ciclistica incaricando operatori competenti con il ruolo di capi progetto per le misure che vuole realizzare.

Finanziamento

La realizzazione della rete ciclabile bellinzonese è operazione impegnativa e di vasta portata; perciò, la Città e la CRTB dovranno impegnarsi per procurarsi finanziamenti cospicui e costanti sul lungo periodo e per allestire un programma attuativo a tappe. Affinché la rete ciclabile veda riconosciuto il suo grado di priorità tra le opere cittadine e regionali, il programma attuativo dovrà essere garantito da consistenti finanziamenti a medio-lungo termine (per esempio crediti quadro cantonali e comunali per 15-20 anni).

Al finanziamento delle opere costruttive partecipano la Confederazione (fino al 50% nell'ambito dei Piani d'agglomerato), il Cantone per gli itinerari di portata cantonale e per quelli di portata regionale inseriti nelle reti ciclabili adottate dalle Commissioni regionali dei trasporti (CRTB, CIT) e i Comuni. C'è quindi un grande interesse a integrare nella pianificazione della rete ciclabile regionale la trama principale della rete urbana, in modo da porre le premesse di un suo largo finanziamento da parte degli enti superiori, Confederazione e Cantone.



Azioni prioritarie

In questo capitolo elenchiamo i passi che a nostro parere sono urgenti e necessari per accelerare lo sviluppo della mobilità ciclistica a Bellinzona.

Si tratta di predisporre le seguenti azioni;

- Conformarsi alle nuove procedure stabilite dalla recente legislazione federale, in particolare allestire il Piano regionale delle ciclovie;
- Assicurarsi il finanziamento a lungo termine per sostenere il programma ciclabile bellinzonese
- Introdurre la regolazione “zona 30” in ampie parti della viabilità bellinzonese;
- Realizzare subito gli interventi costruttivi prioritari
- Aggiornare e completare la segnaletica per i ciclisti

Rafforzare l'organismo regionale

Come si è visto nelle pagine precedenti, l'entrata in vigore della nuova legge federale sulle ciclovie imporrà la riorganizzazione del settore.

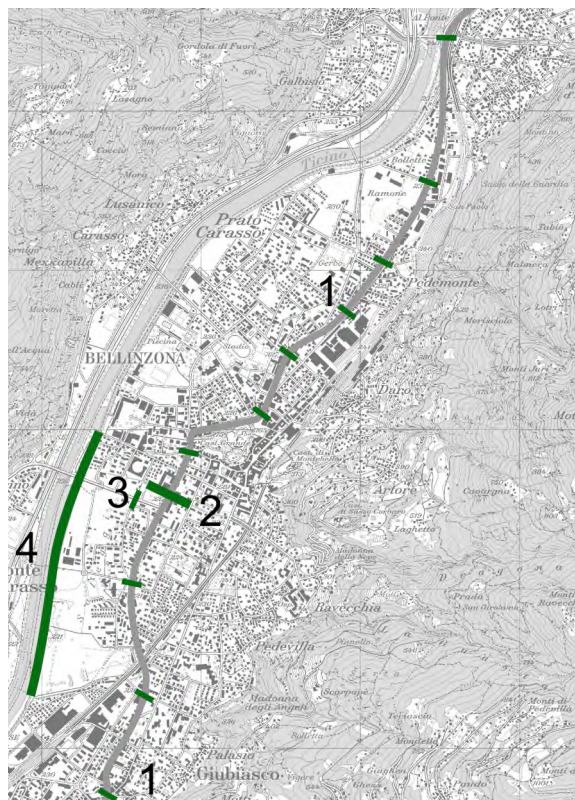
Analogamente al settore della mobilità pedonale (sentieri escursionistici e percorsi pedonali) la struttura organizzativa, a nostro parere, dovrà avere il suo fulcro negli *organismi regionali*, (cioè le Commissioni Regionali dei trasporti), le quali collaboreranno strettamente con il Cantone e i Comuni, segnatamente con la città. È per esempio significativo e nel contempo di buon auspicio che il Municipio di Bellinzona, con un incarico a specialisti, abbia dato avvio allo studio del *MasterPlan* della mobilità ciclistica. I risultati dello studio comunale saranno di utile supporto all'adeguamento del piano regionale.

Secondo noi saranno le CRT e i loro organismi operativi ad allestire il *Piano regionale delle ciclovie*, piano che comprenderà gli itinerari cantonali, quelli regionali e la rete urbana principale. Sarà lo stesso organismo a redigere il programma di attuazione della rete che sarà inglobato nel *Programma d'agglomerato* e a stilare i *piani di finanziamento* che coinvolgeranno Cantone, Confederazione e Comuni.

Attuare le misure urgenti

Secondo noi, le opere, da realizzare prioritariamente sono:

- Facilitare tutti gli attraversamenti delle strade cantonali e della ferrovia, affinché le arterie non costituiscano una rigida cesura per le biciclette.
- Introdurre gli accorgimenti specifici che possono favorire la circolazione delle biciclette: nei sensi unici veicolari permettere la circolazione delle biciclette in senso inverso (per es. Via Ricciardino, via Pantera, via Cancelliere Molo); agli incroci semaforizzati consentire la svolta a destra continua per i ciclisti;
- Agevolare gli spostamenti scolastici e pendolari, con tre opere:
 - la passerella ciclabile e il percorso del Dragonato, tra via Canonico Ghiringhelli e la scuola Arti e Mestieri,
 - Il sottopassaggio di Via Borromini in via Tatti
 - il percorso fuori golena tra Via Franscini e il ponte di Sementina, per ottenere un percorso continuo attrattivo ed esemplare, per ciclisti veloci e come collettore per gli spostamenti quotidiani



Realizzazioni prioritarie proposte:

1. Attraversamenti della strada cantonale principale
2. Passerella e percorso del Dragonato
3. Il sottopassaggio di Via Borromini in via Tatti
4. Completamento dell'asse fuori golena

Introdurre la zona 30 in tutta l'area urbana

L'attuazione della regolamentazione della circolazione stradale secondo i principi della zona 30 è una misura che proponiamo di attuare su ampie aree dell'abitato bellinzonese, in concomitanza con la messa in funzione del semi-svincolo autostradale della Torretta. La proposta deve essere vista come misura affiancatrice in grado di ottimizzare gli effetti positivi del semi-svincolo, segnatamente per indirizzare il traffico sull'autostrada circonvallando Giubiasco e la parte sud dell'abitato. La misura permette altresì di mitigare le emissioni di rumori e di accrescere la sicurezza stradale.

Non proponiamo l'applicazione generalizzata della regolamentazione zona 30 sull'intera area urbana (vedi pag.18-19). Sulle strade principali accettiamo di mantenerci il regime 50 km/h, salvo sul tratto sud della strada principale cittadina (via Bellinzona, via Zorzi) dove proponiamo di ridurre la velocità a 30 km/h senza modificare le precedenze.

Le regole consigliate sulle strade di quartiere sono quelle canoniche, precedenza da destra, convivenza nel traffico veicolare di biciclette e pedoni, traffico nei due sensi per le biciclette anche sui tratti regolati a senso unico per le automobili, protezione accentuata dei percorsi pedonali e ciclabili casa-scuola.

Rinnovare e aggiornare la segnaletica degli itinerari ciclabili

La segnaletica uniforme e la pavimentazione rossa degli itinerari saranno gli strumenti per caratterizzare e rilanciare la mobilità ciclistica bellinzonese. In questo campo c'è molto da recuperare. Non è necessario, né a nostro parere conveniente, adottare i principi della ciclopolitana pesarese per la segnaletica perché lo stesso risultato di comunicazione efficace si può ottenere anche applicando i criteri consigliati dalle direttive federali. Ne deriverà un'applicazione uniforme sul piano nazionale, vantaggiosa perché familiare a gran parte degli utenti. Le finalità principali degli interventi in questo settore sono: 1) indicare le mete principali dei percorsi e 2) confermarlo ripetutamente sul terreno evitando divagazioni e disorientamento. L'operazione di rinnovo della segnaletica è dunque un compito prioritario, urgente, da condurre con perizia, pianificandone nei dettagli gli interventi. È un'altra ragione per sostenere l'istituzione di organismi professionali a cui affidare questo e gli altri compiti operativi del settore.



Auspici

Giunti al termine del nostro lavoro ci sentiamo di esprimere sentimenti positivi sul futuro della mobilità ciclistica nel Bellinzonese. In tutte le persone incontrate abbiamo percepito un'ampia concordanza sull'obiettivo di favorire l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento quotidiano per tutte le età e per tutti gli scopi. C'è molta simpatia verso i ciclisti e c'è il piacere di muoversi liberamente in una bella città che sta valorizzando le proprie attrattive e potenzialità. La sistemazione della stazione FFS di Bellinzona, opera a nostro parere ben riuscita, è il segno di un rinnovamento non solo nel campo della mobilità sostenibile ma anche in quello della formazione di spazi urbani di qualità. Il centro storico ben curato, dove pedoni e ciclisti si trovano a loro agio, la prossima realizzazione della fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza, i grandi progetti urbanistici delle ex-Officine FFS e del quartiere ex-linoleum di Giubiasco, sono gli elementi marcati della costruzione della "Nuova Bellinzona".

La proposta dell'ATA per le biciclette a Bellinzona va presa come stimolo e spunto per l'azione di sviluppo del settore. È una visione, una raccolta di idee e di indirizzi che le Autorità potranno vagliare e considerare, ricordando che l'offerta crea la domanda.

Nonostante che l'operatività nel campo della mobilità ciclistica sarà di portata regionale riteniamo che il motore trainante resterà quello della Città, per via della sua lunga e solida tradizione e perché sull'argomento c'è larga adesione di politici e della popolazione. Bellinzona ha mostrato nel recente processo di aggregazione, una inaspettata e lodevole intraprendenza portando avanti i vari progetti e le innovazioni con metodo che ricerca la concordanza. Questo suo atteggiamento positivo ci fa ben sperare nel successo dell'operazione "Bellinzona per le biciclette".

Publicazioni ATA

1. Inchiesta sulle possibilità di istituzione di un sistema di trasporto collettivo aziendale nel Malcantone, Paolo Rossi, 1986
2. Ticino 2001 Una concezione di mobilità ecologica, Lorenzo Custer, Fabio Giacomazzi, Fabio Janner, Paul Roman, Paolo Rossi 1987
3. Linea Verde Veloce. Ipotesi per una nuova trasversale alpina, Lorenzo Custer, Marco Sailer, Alf Arnold, Eva Lichtenberg, Paul Roman in collaborazione con ATA Roma 1988
4. Proposta di modifica dell'orario ferroviario sulla linea del San Gottardo, Gabriele Pellandini, 1989
5. Regione Valli di Lugano Polmone Verde e sviluppo urbano, Lorenzo Custer, Paul Roman 1990
6. Sicurezza sul percorso casa scuola, ATA CH Gruppo Moderazione Traffico 1991
7. Un albero di noci. Analisi e proposte sul piano viario del Bellinzonese, Gruppo regionale ATA, Bellinzonese 1991
8. Lugano: opzione mobilità pubblica, Lorenzo Custer, Paul Roman 1993
9. La NEAT in Ticino Paul Roman 1991
10. Bellinzona: opzione mobilità. Il parcheggio della Torretta, Lorenzo Custer, Brigitte Allenbach-Stettbacher 1994
11. Zona 30, gente contenta, ATA CH 1995
12. Stabio Gaggiolo Corridoio di transito o strada per viverci? Lorenzo Custer, Brigitte Allenbach_Stettbacher 1995
13. Ticino 2001 + Funivie mezzo di trasporto quotidiano, Luca Ballerini, Lorenzo Custer 1995
14. Una linea di tram a Lugano: il rilancio di una idea. Barbara Darani, Werner Herger, Gian Paolo Torricelli, 2005
15. Proposte potenziamento infrastrutture ferroviarie in Ticino, Paul Roman 2010
16. La strada del Piano. Progetto per il collegamento stradale A2-A13 Bellinzona Locarno, Renato Maggini 2014
17. Progetto tram-treno. Mantenere in esercizio la linea FLP di collina, Marco Sailer, Paul Roman, Antonio Borra, Lorenzo Custer 2019
18. Più sicurezza per pedoni e ciclisti nei tracciati (percorsi) a traffico misto, ATA CH 2019
19. Lugano Porta Nord. Proposta di rete viaria alternativa, Marco Sailer, Franco Prada, TRM 2020
20. Quante merci attraverso le Alpi Svizzere? Bruno Storni 2022
21. Bellinzona per le biciclette Marco Sailer, Antonio Mottini, Bruno Storni, Maurizio Demarchi, 2022



Autori

Marco Sailer

(1941), ingegnere pianificatore della mobilità (SVI). Diplomato nel 1965 al Politecnico di Zurigo. Esperienze di studio a Roma e di lavoro a Zurigo e Parigi. È stato consulente delle Strade nazionali e presso il Dipartimento del Territorio si è occupato di pianificazione del territorio, di trasporti pubblici e della mobilità lenta. Già membro dei comitati ATA-SI e SVI svizzera, è vicepresidente dei Cittadini per il territorio del Luganese (CTL).

Antonio Mottini

(1957), economista di formazione ha lavorato all'Ufficio federale del lavoro a Berna, poi quale docente alla Scuola cantonale di commercio a Bellinzona. È stato consigliere comunale e municipale a Gorduno dal 1992 al 2012. Già presidente dell'ATA svizzera-italiana dal 1996 al 2000 e tuttora membro del comitato. Ha percorso in bicicletta tutta la rete bellinzonese, ha valutato le proposte e scattato le foto di pag. 9,10,11,12.

Bruno Storni

(1954), ingegnere elettronico e informatico, docente (al Politecnico Federale di Losanna e alla SUPSI fino al 2019), politico (consigliere nazionale dal 2019, granconsigliere fino al 2019, municipale di Gordola dal 2000). Presidente della sezione della Svizzera italiana dell'ATA e vicepresidente di ATA-VCS svizzera. Attività politica a favore dei trasporti pubblici, della mobilità ciclistica e pedonale, delle energie rinnovabili e dell'efficienza dei sistemi di approvvigionamento e di distribuzione dell'acqua potabile.

Matteo Terzaghi

(1970) è autore di libri di narrativa e saggistica. Ha redatto la nota su Giorgio Orelli qui accompagnata da una fotografia di Pia Gianella.

Maurizio De Marchi

(1956), dopo vari apprendistati, dal 1978 impara a bottega da *System Brunner*: grafica, fotolitografia e fotografia. Nel 1986 fonda *DeMarchiGrafiche* a Locarno dove, dal 1991 vi collabora la moglie e fotografa Chiara Tiraboschi. Loro gli scatti in copertina e alle pp. 3, 21, 26, 35, 30, 37 e 39

Gruppo di accompagnamento ATA

Antonella Steib Neuenschwander, Mattias Neuenschwander, Gian Paolo Torricelli, Claire Fischer, Thomas Ruckstuhl, Veronica Soldati, Elena Bacchetta, Claudio Sabbadini (ProVelo), Marco Vitali (ProVelo)



Sulla buona strada con l'ATA Diventare Soci

L'Associazione traffico e ambiente è un'associazione di pubblica utilità per la mobilità e la protezione dell'ambiente. Il suo obiettivo è realizzare una politica dei trasporti rispettosa delle persone, dell'ambiente e del clima.

...difende

gli interessi e i diritti dei suoi membri del territorio nelle procedure amministrative e giudiziarie nei confronti di enti pubblici e privati.

...offre

ai suoi membri servizi, un vasto assortimento di assicurazioni e prodotti a tariffe vantaggiose.

...informa

i suoi membri e gli enti pubblici sulle nuove tendenze nel settore della mobilità e dello sviluppo territoriale attraverso i propri canali informativi e i media.

...consiglia

i suoi membri gratuitamente e senza formalità con informazioni tecniche in materia di trasporti, pianificazione, moderazione del traffico e protezione dell'ambiente.

...crea legami

mantenendo contatti e collaborazioni con i principali attori dello sviluppo territoriale. Partecipiamo alle consultazioni sulle leggi federali e cantonali che riguardano la mobilità e l'ambiente.

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
Piazza Indipendenza 6, Casella postale, 6501 Bellinzona
tel. 076 443 02 63, IBANCH820900 0000 6900 8683 7
www.ata.ch, ata@ata.ch

Per una mobilità
più sostenibile

ata