

Conferenza stampa

Mobilità ciclabile: strategia e obiettivi 2012-2015

Bellinzona, 6 ottobre 2011

Dalla seconda metà degli anni '90 si è fatta strada una **sensibilità nuova**, che ha riconosciuto nella bicicletta un mezzo di trasporto importante per i momenti di svago e il tempo libero.

In questa direzione si è mossa anche la progettualità politica cantonale, che si è concretizzata in un primo tempo (inizialmente) nella realizzazione del **percorso ciclabile nazionale tra Chiasso e il S. Gottardo**, con diramazioni verso Locarno e la Mesolcina. Il Ticino è stato così collegato alla rete nazionale dei percorsi ciclabili e ha posto le basi per la successiva pianificazione dei percorsi cantonali e regionali.

Dopo gli anni incentrati sullo sviluppo della rete stradale e quelli (successivi) dedicati allo sviluppo dei trasporti pubblici (sviluppo peraltro ancora in corso), oggi è tempo di fare un altro passo. La saturazione delle strade e i bisogni sempre maggiori e differenziati in ambito di mobilità hanno portato a una **ridefinizione delle priorità**.

I Ticinesi dovranno sempre di più abituarsi a utilizzare il mezzo di trasporto più **adeguato** allo spostamento da effettuare, opzione che in passato era poco considerata, poiché con l'auto si poteva raggiungere qualsiasi destinazione in modo comodo e rapido.

Per questo motivo, durante il periodo 2012-15 (mi riferisco qui al quadriennio che fa stato per le prossime Linee direttive e per il Piano finanziario, ma la svolta è già iniziata da qualche tempo e ci stiamo muovendo di conseguenza), abbiamo deciso di puntare sulla mobilità ciclabile quale **elemento fondamentale** della mobilità quotidiana, promuovendo la bicicletta in alternativa al traffico individuale motorizzato sulle brevi distanze.

L'elaborazione di una **strategia** per la promozione della bicicletta ha quale scopo principale la definizione delle misure e delle risorse che dovranno essere impiegate per agire concretamente a favore della creazione di una rete di percorsi ciclabili in grado di soddisfare i bisogni della popolazione nell'ambito degli spostamenti quotidiani.

Quanto realizzato negli scorsi anni è il trampolino per **concretizzare le misure** a favore della mobilità ciclabile previste dai Piani regionali dei trasporti e dai Programmi d'agglomerato già adottati nel Mendrisiotto e nel Luganese, e da quelli in corso di allestimento nel Bellinzonese e nel Locarnese.

In questo modo, vogliamo sostenere l'intuizione dei cittadini che vedono nella mobilità lenta un forte potenziale di sviluppo, e dare seguito alle richieste del Parlamento che, in risposta a due mozioni del 2007 («Per un sistema di bike-sharing cantonale» e «Promozione della mobilità combinata e del traffico lento»), ha invitato il Governo ad assumere un **ruolo primario** nella promozione della mobilità lenta, la realizzazione e il coordinamento di sistemi di bike-sharing.

Gli **obiettivi** del DT per il periodo 2012-15 per la mobilità ciclabile sono i seguenti:

- conclusione del percorso della Valle Maggia (*inaugurazione tratta Cevio-Bignasco imminente*);
- realizzazione intervento al Ponte Diga;
- progettazione definitiva e avvio realizzazione rete ciclabile cantonale e regionale del Luganese e Mendrisiotto;
- progettazione della rete ciclabile cantonale e regionale del Bellinzonese e Locarnese;
- sensibilizzazione della popolazione all'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani.

La **tempistica** sarà illustrata da Martino Colombo, capo Sezione mobilità.

Per raggiungere questi obiettivi occorrerà mettere in atto una serie di **misure organizzative**:

- modifica della Legge sulle strade (2011-2012), al fine di **velocizzare le procedure** che regolano la realizzazione degli itinerari ciclabili, assegnando al Cantone la **competenza** per gli itinerari cantonali e regionali, lasciando ai Comuni la responsabilità per quelli locali. Nella Legge attuale i percorsi di tipo regionale sono una competenza condivisa da Cantone e Comuni;
- risorse umane: considerati l'ampliamento della rete e le esigenze sempre maggiori degli utenti in ambito di sicurezza e qualità delle infrastrutture sono necessarie **maggiori risorse** e un **migliore coordinamento**. Con il nuovo anno, la Sezione della mobilità (SM) avrà a disposizione un'unità che sarà impiegata a favore del coordinamento e della promozione della mobilità lenta e quindi anche di quella ciclabile. La Divisione delle costruzioni (DC)

disporrà anch'essa di un'unità per svolgere i compiti di sorveglianza e manutenzione. Finora era a disposizione solamente mezza unità dedicata presso la SM e mezza presso la DC;

- risorse finanziarie: il maggiore impegno del Cantone si traduce nella necessità di risorse finanziarie, in particolare per la realizzazione e la manutenzione degli itinerari ciclabili regionali. A PF 2012-2015 sono state **previste le necessarie risorse per la prima parte di investimenti per il Luganese e il Mendrisiotto** (ca. 18 milioni);
- nuova organizzazione: dalla fine degli anni '90 il DT collabora con il Gruppo di sostegno agli itinerari ciclabili (Gruso), composto di appassionati e rappresentanti di alcune organizzazioni nel settore, che ci rendono attenti sullo stato dei percorsi ciclabili. Nell'ambito della strategia 2012-2015 una **nuova organizzazione** permetterà di meglio distinguere il ruolo strategico e politico (con un comitato presieduto da chi vi parla) da quello tecnico e operativo.

In conclusione, nei prossimi anni il Cantone vuole compiere un **passo decisivo** a favore dell'utilizzo della bicicletta negli agglomerati, attraverso una rete capillare di percorsi e una maggiore sensibilizzazione della popolazione.

Il Cantone continuerà anche a sostenere gli itinerari ciclabili che si estendono al di fuori degli agglomerati dove la bici può risultare il mezzo adatto per l'accesso alle fermate del trasporto pubblico oltre che per motivi di svago.

Sappiamo, in ogni caso, che la rete ciclabile al di fuori degli agglomerati già oggi offre un buon servizio ai ciclisti, che la percorrono soprattutto per svago o per allenamento. Il cambio di paradigma verte dunque proprio sulla **rete ciclabile di prossimità**, quella che può essere usata sul percorso casa-scuola, o per recarsi a fare compere in negozio.

A tutto vantaggio della circolazione sulle strade, oltre che della salute, purché tutti gli utenti della strada comprendano e rispettino le esigenze di chi si muove più lentamente.