

Correlazione con altre schede

Q1, Q2, Q3, Q5, Q7, Q10, Q14, M1, M2, M4-M6

Consolidamento in strumenti

Piano direttore cantonale, Piano regolatore, PAB

Per saperne di più

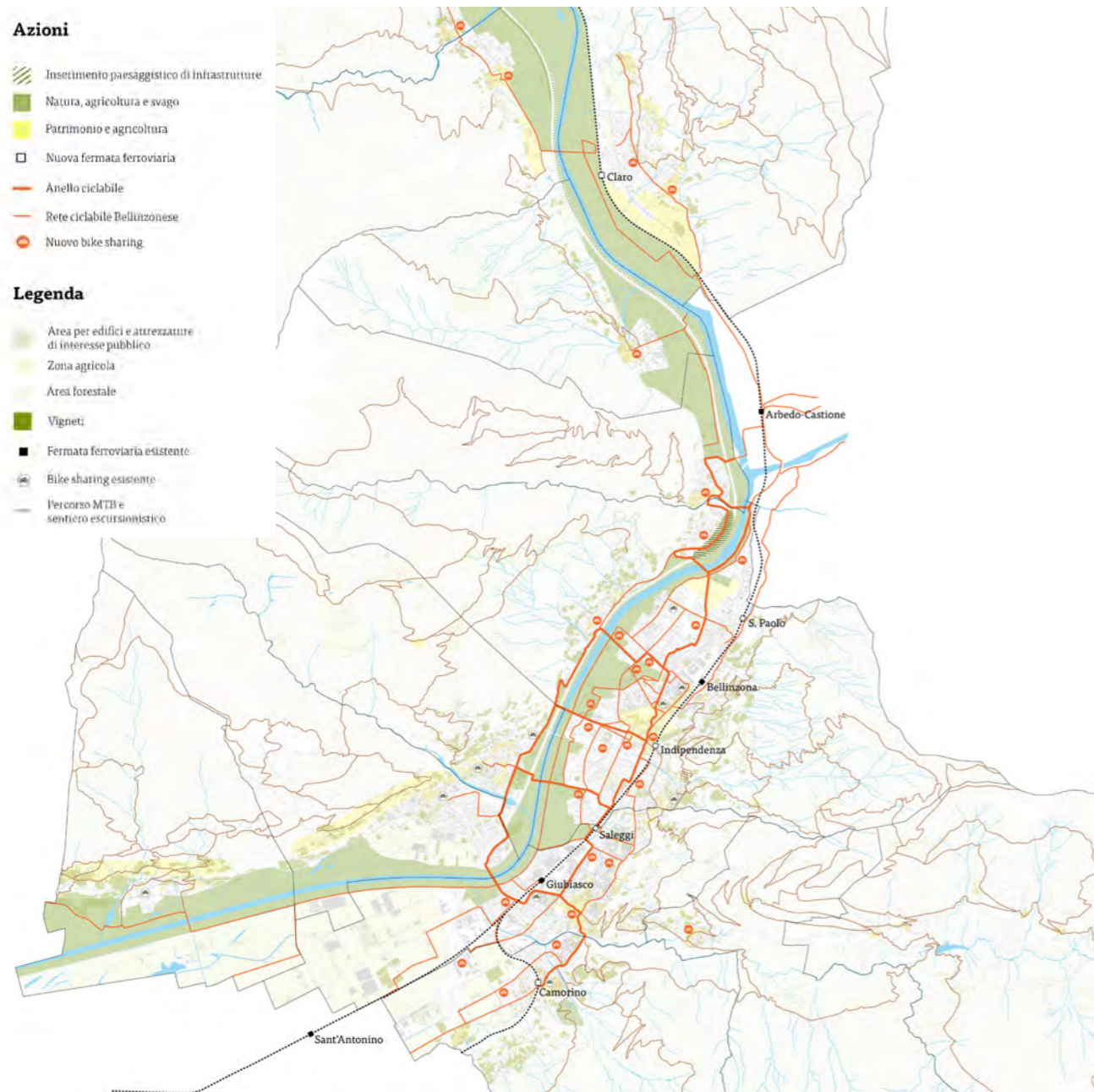
www.bellinzona.ch > Mobilità e sicurezza

www.bellidea.ch

www.ti.ch/bici > Progetti piste ciclopedonali e mappa tascabile "Rete ciclabile Bellinzonese"

Cartografie, elaborati grafici e/o fotografie

Rappresentazione grafica della strategia per la rete ML © LAND Suisse



Considerato che la maggior parte degli spostamenti veicolari nell'agglomerato sono generati da traffico interno, la sfida è di diminuire tale quota a favore di un incremento della mobilità sostenibile. Effettuare quindi i movimenti casa-lavoro, casa-scuola, casa-acquisti con mezzi alternativi all'automobile diventa una priorità per rendere la città più moderna, efficiente, vivibile ed adeguata alle sfide poste dai cambiamenti climatici. Una rete ciclabile coerente e continua favorisce l'autonomia di bambini ed anziani: ciò che va bene per bambini ed anziani, va bene per tutti.

Al fine di pianificare idoneamente il futuro della mobilità sostenibile, la Confederazione prevede di implementare una nuova Legge federale sulle vie ciclabili, in base alla quale i percorsi ciclabili devono formare una rete coerente, continua e con infrastrutture adeguate, distinti in reti per la mobilità quotidiana e reti per il tempo libero. Le reti della mobilità quotidiana sono destinate soprattutto al traffico pendolare per motivi di lavoro e di studio o agli spostamenti per acquisti, andando quindi a collegare le destinazioni interessate da tali finalità come ad esempio le differenti zone residenziali, i luoghi di lavoro, le scuole, le fermate del TP (bus e treni), i negozi, le strutture pubbliche e per il tempo libero (nei centri abitati). Le reti per il tempo libero comprendono invece vie ed itinerari utilizzati per brevi spostamenti del fine settimana e dopo il lavoro, e quindi a fini ricreativi, così come offerte di escursioni in bicicletta e mountain bike più lunghe a scopo soprattutto turistico. Solitamente gli itinerari della mobilità quotidiana si svolgono lungo le strade cittadine, mentre quelli per lo svago si trovano lontani dal traffico motorizzato.

In tal senso ci si vuole allineare alle disposizioni federali e perseguire lo scopo di migliorare ulteriormente la rete ciclabile.

Sfide

Una rete ciclabile efficiente per la mobilità quotidiana e per il tempo libero

Per incentivare l'utilizzo della bicicletta sia per la mobilità quotidiana, sia per gli spostamenti di svago e ricreativi all'interno dei quartieri, si individuano le seguenti strategie d'azione:

- identificare e risolvere le barriere fisiche (fiumi, ferrovia, strade cantonali, autostrada, sottopassi) lungo i percorsi principali per garantire la continuità, funzionalità e qualità dei percorsi;
- attuare efficaci azioni di comunicazione e di promozione dell'uso della bicicletta condotte in modo professionale e costante (dirette ad ogni fascia d'età della popolazione);
- elaborare un piano della mobilità ciclistica sulla base di obiettivi specifici (quantitativi e qualitativi) per ogni tratta della rete, distinguendo tra rete per la mobilità quotidiana e rete per il tempo libero;
- estendere il servizio di bikesharing.

Strategie d'azione

Sigla	Nome	Descrizione	Studio	Zona pianif.	Variante	Progetto	Esecuzione
M2.1	Piano della mobilità ciclistica	Elaborazione di un piano coerente e strutturato d'intervento in tema di mobilità ciclistica su tutto il territorio del Comune di Bellinzona conformemente alla nuova Legge federale sulle vie ciclabili (LVC, 5.41).	A				
M2.2	Digitalizzazione percorsi ciclistici	Digitalizzazione dei percorsi ciclistici e messa a disposizione delle informazioni sul sito della città o tramite app specifiche.	A				
M2.3	Promozione della mobilità ciclistica	Elaborazione di un piano di comunicazione della mobilità ciclistica della Città di Bellinzona.	A				
M2.4	Bike Sharing	Estensione della rete di Bike Sharing sul territorio comunale.				A	A
M2.5	Percorsi MTB	Realizzazione di percorsi per mountain bike nel comparto montano con vocazione soprattutto turistica e di svago, come ad esempio quello in via d'introduzione nella parte bassa e l'altro in progettazione nella parte alta della Valle Morobbia, coerentemente con gli studi di Sponda sinistra e di Sponda destra del fiume Ticino.				A	A

Priorità d'intervento

A 2021 - 2027 B 2027 - 2031 C 2031 - 2040