

Masterplan mobilità ciclabile per la Regione-Energia Verbano

Informazione pubblica



13 Settembre 2023



Obiettivi dello studio

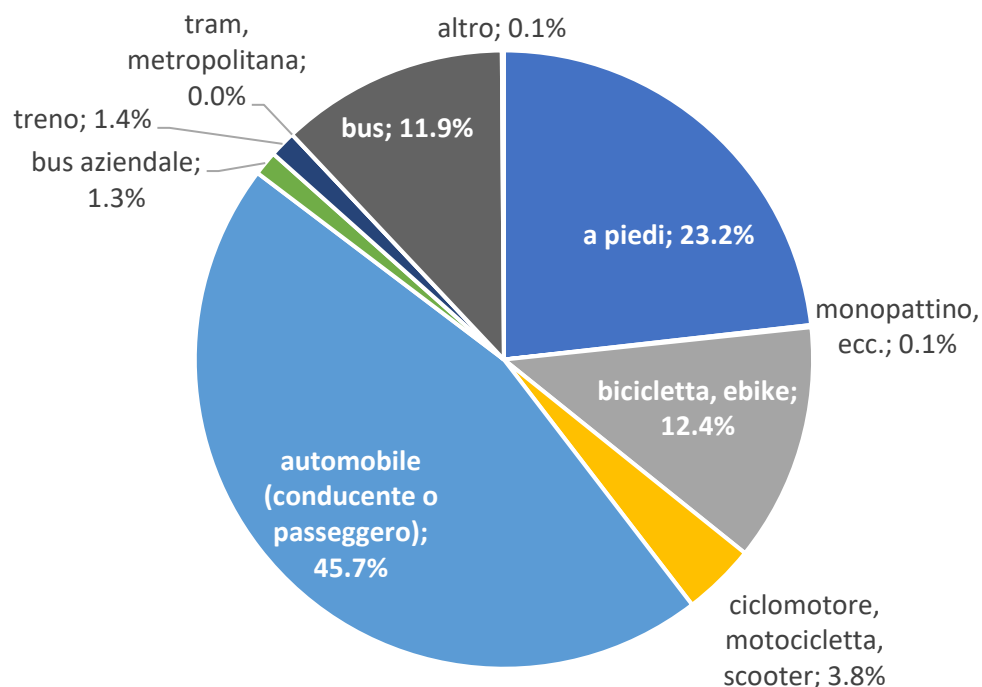
La promozione della mobilità lenta è un elemento centrale della politica energetica e climatica, a tale fine la Regione Energia Verbano ha fatto allestire un masterplan con questi obiettivi:

- Individuare i **potenziali** della mobilità ciclabile, sia dei residenti che dei turisti, focalizzandosi in particolare sul traffico pendolare (casa-lavoro), principale responsabile del congestionamento viario nelle ore di punta.
- Valutare la **qualità** della rete ciclabile attuale, individuando dei percorsi prioritari concretizzabili in soluzioni consone alla situazione territoriale e infrastrutturale nei quattro comuni.
- Suggestire delle **misure** attuative (modelli d'intervento) che i comuni possano fare proprie negli anni successivi, quantificando anche sommariamente i costi.
- Dare degli **indirizzi** di sviluppo a livello pianificatorio, per favorire la realizzazione degli interventi previsti.

La mobilità ciclabile nei Comuni della REV

Il potenziale della bicicletta

Mezzo di trasporto per spostamenti casa-lavoro interni al perimetro della REV (UST, statistica pendolari 2012-16)



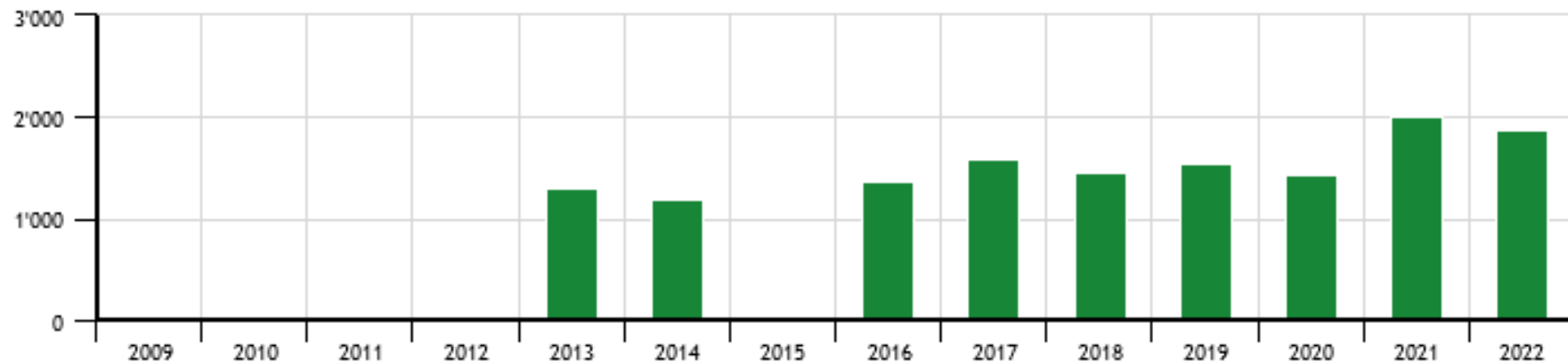
- Oltre 6'000 spostamenti casa-lavoro avvengono all'interno del perimetro della REV e un pendolare su 8 sceglie la bicicletta.
- Rimane un alto potenziale inespresso per la mobilità pendolare: quasi il 50% dei pendolari interni sceglie l'auto o la moto.
- In generale, un terzo degli spostamenti in auto è più breve di 3 km e potrebbe essere fatto in bicicletta.

La mobilità ciclabile nei Comuni della REV

Il potenziale della bicicletta

TGM [TGM/anno]
Traffico giornaliero medio

LOCARNO PONTE MAGGIA
2009-2022



- Forte aumento del traffico ciclabile dal 2021
- Nel 2021, nel Locarnese un'economia domestica possedeva 0,96 biciclette (media nazionale 1,47, media cantonale 0,87);
- Il numero di e-bike per economia domestica nel 2021 era di 0,15 (media nazionale 0,28).
- Le e-bike, in forte crescita, tendono a sostituire le biciclette meccaniche.

La mobilità ciclabile nei Comuni della REV

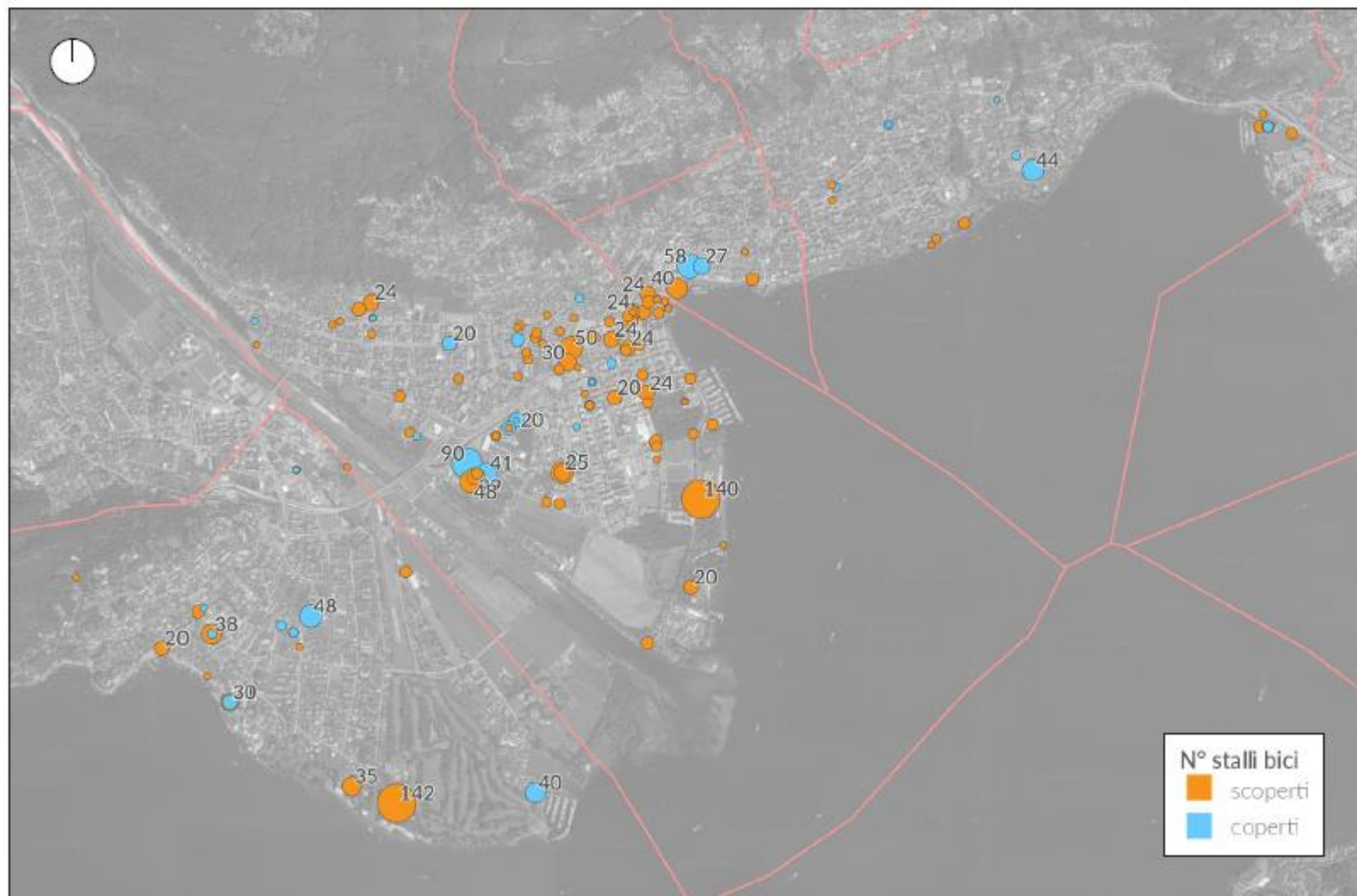
Offerta e utilizzo bikesharing (dati 2020)



- Ottima offerta
- Vengono utilizzate soprattutto le relazioni da e verso il centro città di Locarno e la stazione di Muralto

La mobilità ciclabile nei Comuni della REV

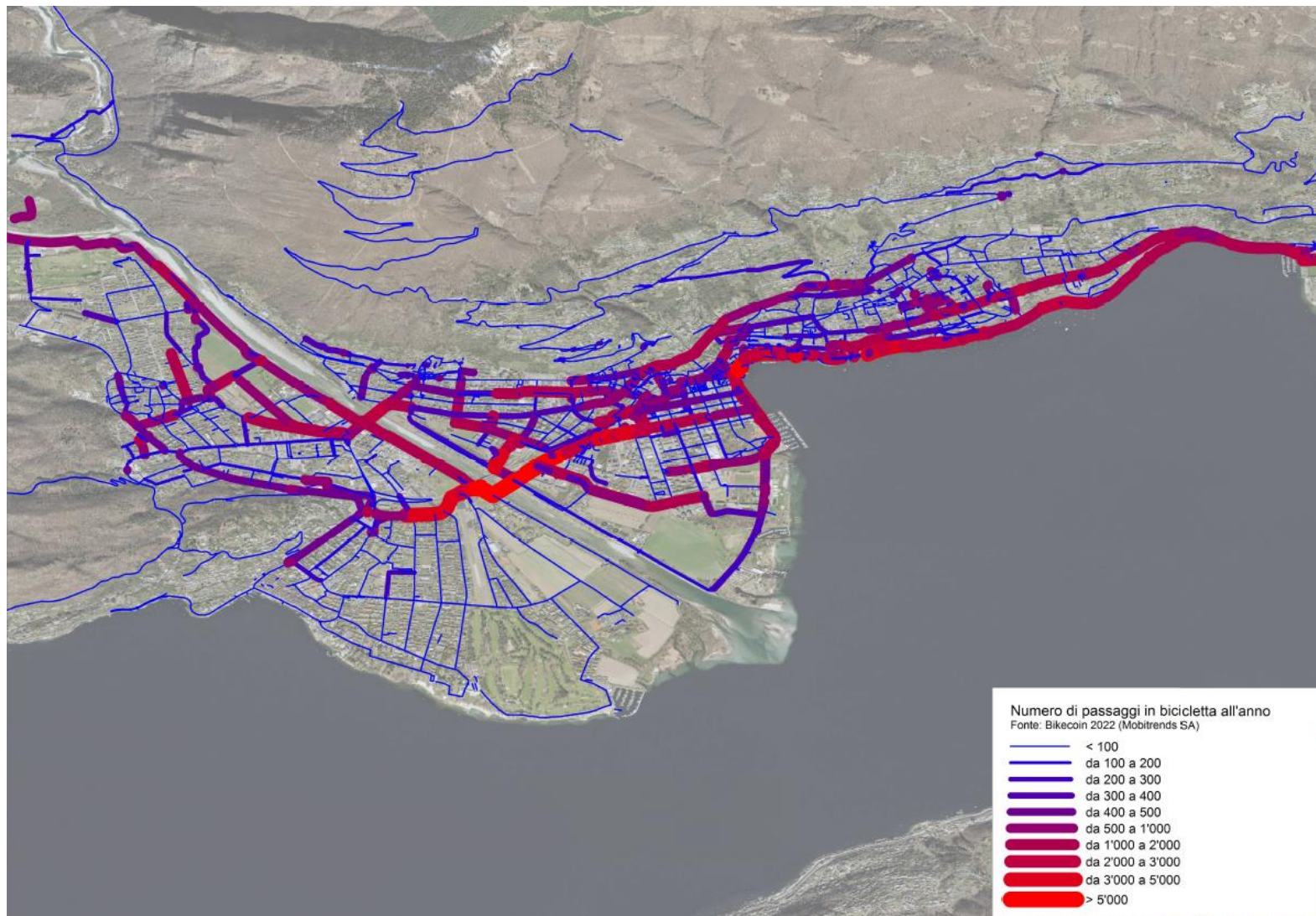
Offerta di posteggi pubblici



- Buona offerta di base
- Alcune lacune al di fuori dei centri e dei principali luoghi per il tempo libero (lidi)
- Molti posteggi scoperti e non sempre sicuri

La mobilità ciclabile nei Comuni della REV

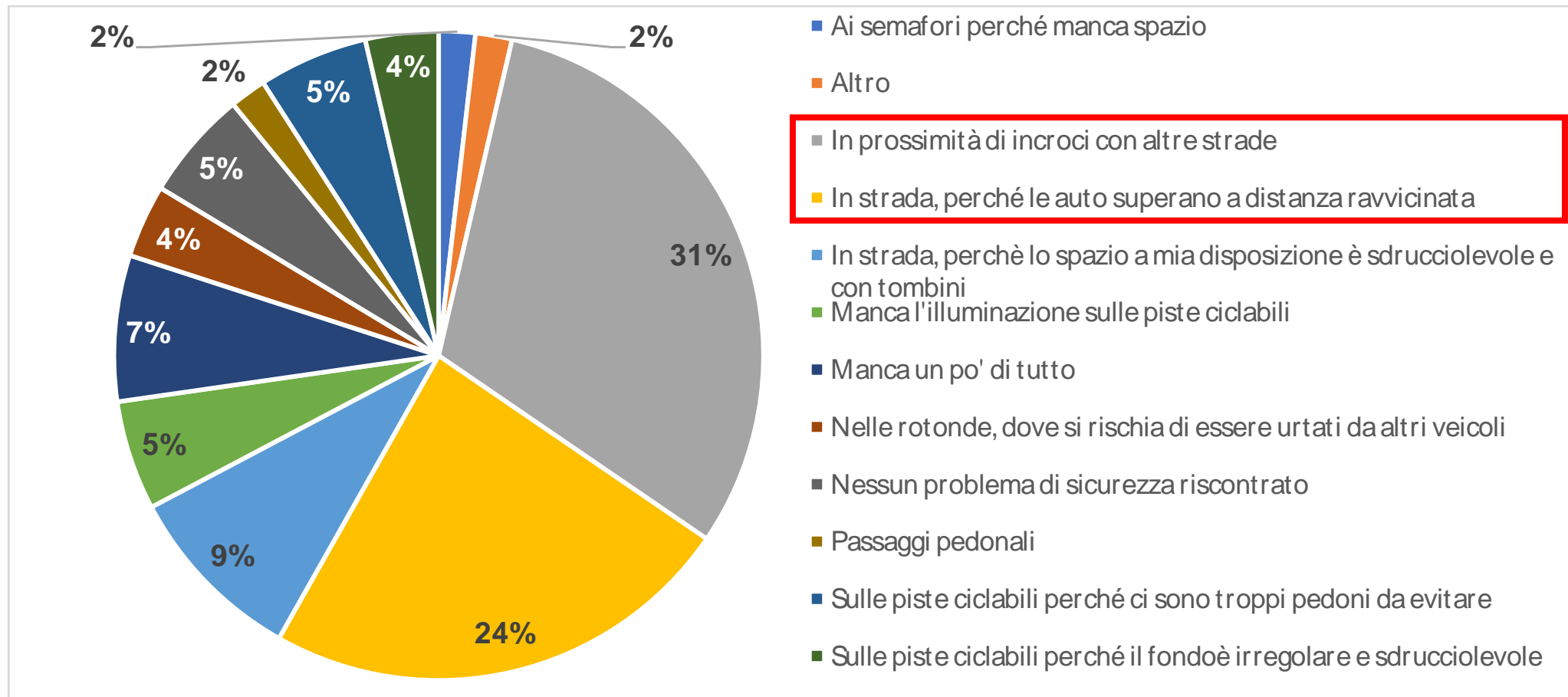
Estrazione dati Bikecoin 2022 con ponderazione e attribuzione alla rete stradale



- Tracciamenti di ca. 200 ciclisti partecipanti alle campagne Bikecoin della Città di Locarno (aperto alle aziende) e dei Comuni di Losone e Minusio (solo amministrazioni comunali)
- I percorsi diretti sono quelli più frequentati sul percorso casa-lavoro.

La mobilità ciclabile nei Comuni della REV

Sondaggio tra utenti Bikecoin: Dove si riscontrano problemi di sicurezza

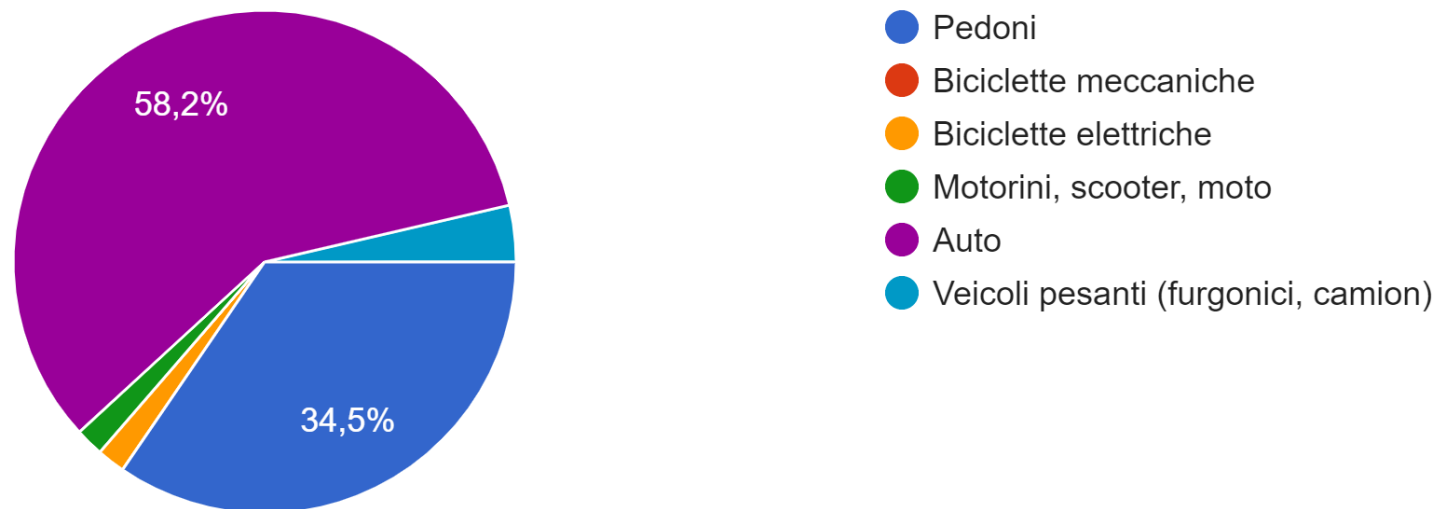


La mobilità ciclabile nei Comuni della REV

Sondaggio tra utenti Bikecoin: Conflitti con altri utenti

Se riscontri delle conflittualità con altri utenti, puoi specificare con chi questo avviene più frequentemente?

55 risposte



Riassunto dati statistici e tendenze

- Il numero di ciclisti è generalmente in forte aumento.
- A crescere in modo importante è soprattutto il numero di ciclisti dotati di un mezzo elettrico.
- Tra le biciclette elettriche, aumentano maggiormente quelle dotate di un'assistenza a 45 km/h, anche se rimangono ancora la minoranza.
- Oltre alle biciclette, le strade e le piste dedicate alle biciclette vengono utilizzate anche da mezzi più ingombranti (cargo bike) o più piccoli (monopattini elettrici).

- Le infrastrutture dedicate alle biciclette devono tenere in considerazione **nuove esigenze**, in particolare la possibilità di superare utenti più lenti o più ingombranti in sicurezza.
- Due caratteristiche fondamentali: maggiore **larghezza** delle vie ciclabili e **separazione** da altre utenze, quali pedoni e veicoli motorizzati.

Misure attuative

- Tema 1: Rete ciclabile prioritaria (percorsi)
- Tema 2 - Standards della rete ciclabile prioritaria
- Tema 3 - Integrazione dei percorsi ciclabili prioritari nella rete esistente
- Tema 4 - Stazionamento delle biciclette
- Tema 5 - Comunicazione e sensibilizzazione
- Tema 6 - Pianificazione

Misure attuative

Tema 1 - Rete ciclabile prioritaria (percorsi)

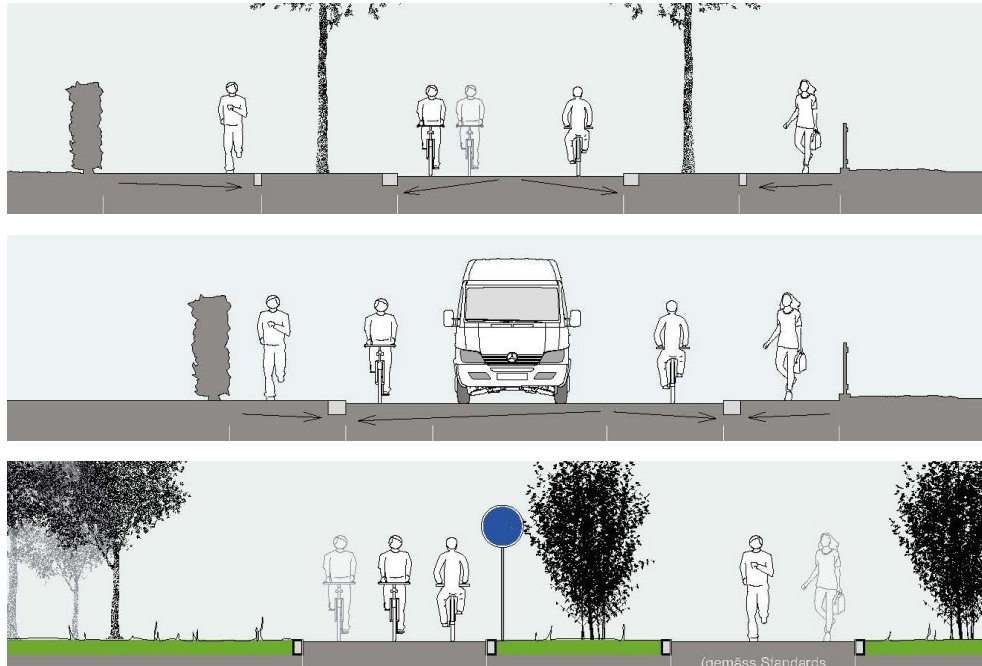


- **Percorso mobilità quotidiana** (verde): utenti che si muovono per lavoro, formazione o altri motivi abituali; devono poter raggiungere velocità sostenute e superare altri ciclisti, con adeguate visibilità e dimensionamento della carreggiata.
- **Percorso tempo libero** (blu): utenti che si muovono per il piacere di pedalare, anche in gruppo, senza l'urgenza di arrivare a destinazione; va garantita la condivisione degli spazi con i pedoni e un'adeguata limitazione della velocità massima.

Ente responsabile	Comuni, Cantone
Costi intervento	\$\$
Priorità	alta

Misure attuative

Tema 2 - Standards della rete ciclabile prioritaria



Ente responsabile	Comuni, Cantone
Costi intervento	\$\$
Priorità	media

In generale:

- **2.50 m** per senso di marcia (permette il sorpasso)
- almeno **1.80 m** nell'abitato e **1.50 m** fuori
- mantenimento dimensioni anche dove i percorsi ciclabili si inseriscono in strade condivise con altre utenze (es. pedoni, auto)

Modelli d'intervento:

- strada ciclabile
- pista ciclabile
- apertura senso unico veicolare a doppio senso ciclabile
- corsia ciclabile

Misure attuative

Tema 2 - Standards della rete ciclabile prioritaria

Le strade ciclabili sono elementi di rete degli itinerari ciclabili prioritari o degli itinerari ciclabili principali e sono solitamente strade di quartiere in zone a velocità 30 ottimizzate per le biciclette, che consentono di viaggiare comodamente su un asse principale.

Nelle zone 30 possono essere realizzate strade ciclabili che, in deroga all'abituale regola della precedenza a destra, avranno la precedenza rispetto alle vie in immissione, sulle quali saranno collocati i segnali «Stop» o «Dare precedenza». Sulla carreggiata possono essere presente (non obbligatoriamente) il pittogramma giallo della bicicletta, per lo più di grandi dimensioni.

⇒ Nei Comuni della REV ci sono diverse potenziali strade che potrebbero essere trasformate in strade ciclabili, in particolare lungo il percorso ciclabile prioritario quotidiano.



Misure attuative

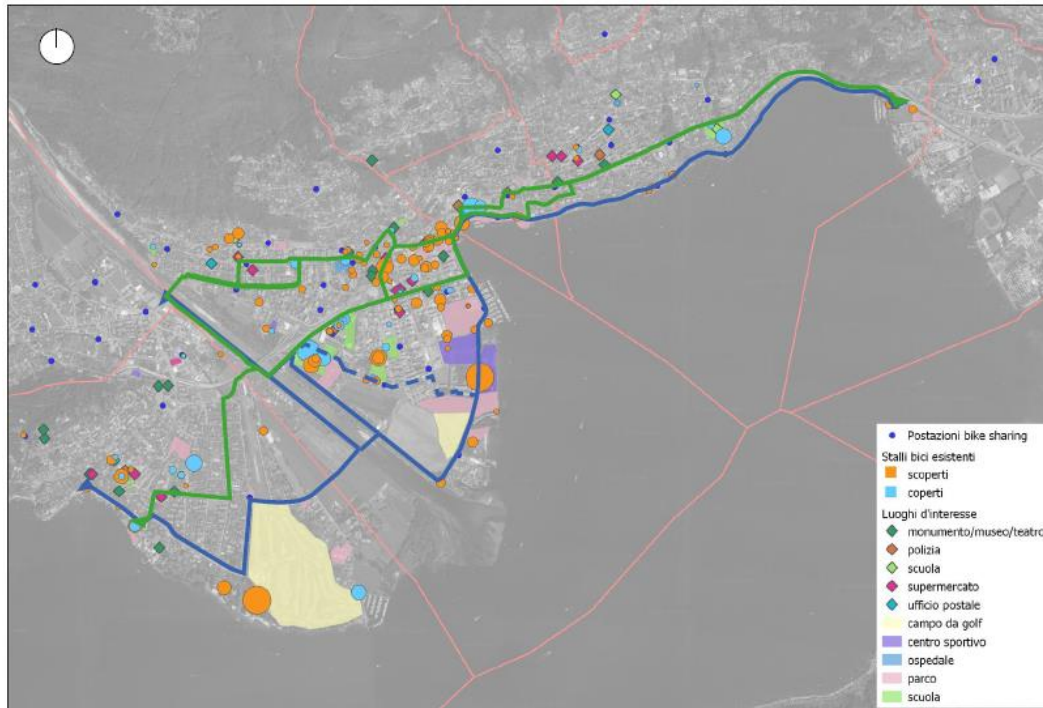
Tema 3 - Integrazione dei percorsi ciclabili prioritari nella rete esistente

- Definizione di **convivenza/separazione** degli utenti della bicicletta da quelli dei trasporti individuali motorizzati e dai pedoni.
- Necessità principali di intervento sulla rete esistente (da valutare caso per caso):
 - nodi stradali critici da sistemare
 - riorganizzazione dei flussi (ciclisti/pedoni) e dei sensi di marcia
 - migliorie per visibilità e sicurezza
 - soppressione puntuale di stalli auto.
- Tavole allegate al rapporto con planimetria e indicazioni degli interventi in ogni comune.

Ente responsabile	Comuni
Costi intervento	\$\$
Priorità	media

Misure attuative

Tema 4 - Stazionamento delle biciclette



- Rendere **stalli identificabili** e omogenee condizioni di esercizio (illuminazione, possibilità di assicurazione del telaio, eventuale copertura, eventuale possibilità di ricarica per bici elettriche...).
- Aggiungere stalli nei **tratti scoperti**.
- Mettere **privati** in condizione di poter contribuire all'**ampliamento** dell'offerta di stalli (es. facilitazioni amministrative, contributi economici...).

Ente responsabile	Comuni, privati
Costi intervento	\$
Priorità	alta

Misure attuative

Tema 5 - Comunicazione e sensibilizzazione

- **Conferenza stampa** di fine progetto
- **Identificazione tracciati** o attribuzione di colori per le tipologie di percorsi prioritari, da utilizzare su mappe, segnaletica, stalli... o segnaletica verticale lungo i percorsi con integrazione di mappe e indicazioni per punti di interesse o coordinamento con misure PALoc (mappa fisica/virtuale mobilità ciclabile)
- Programmi di **incentivazione** uso bicicletta - es. programma Bikecoin per la popolazione dei quattro comuni (durata 3/6 mesi) con premi mensili ad estrazione al raggiungimento di determinati obiettivi
- Campagne di **sensibilizzazione** per l'uso di spazi condivisi da utenze diverse (pedoni/ciclisti, ciclisti/auto, ecc.)

Ente responsabile	Comuni
Costi intervento	\$
Priorità	alta

Misure attuative

Tema 6 - Pianificazione

Pianificazione federale - Legge sulle vie ciclabili del 18.03.2022

Pianificazione comunale – Nei casi in cui si richieda una variante di PR è possibile procedere con:

- **esproprio** da parte del Comune, con relativo indennizzo ai proprietari;
- **cessione** gratuita da parte dei proprietari contro il mantenimento degli indici.

Approfondimenti progettuali:

- precisare la natura dell'intervento previsto (tipologia connessione ciclabile, riorganizzazione segnaletica...);
- valutare necessità di superfici stradali non vincolate a PR;
- determinare necessità di varianti di PR.

Ente responsabile	Comuni
Costi intervento	\$\$
Priorità	alta, media, bassa

Risultati dello studio

Per i Comuni della Regione Energia Verbano sono stati elaborati:

- Un rapporto con l'analisi della situazione attuali, l'identificazione di modelli d'intervento e l'elaborazione di misure attuative.
- 4 Tavole con le ipotesi di percorsi prioritari per gli spostamenti quotidiani e quelli del tempo libero.
- 6 schede riassuntive con l'approfondimento delle possibili misure attuative

Grazie per la cortese attenzione



PLAN
IDEA

Via Somaini 7
6900 Lugano

Via Campagna 22
6952 Canobbio



info@mobitrends.ch



+41 (0)91 220 28 10



info@planidea.ch



+41 (0)91 220 28 20