

A piedi a Bellinzona



Il progetto «VAlzano – Confronto tra città sulla mobilità pedonale» ha lo scopo di rilevare la percorribilità o meglio la «pedonabilità» delle città svizzere. A questo proposito è stata valutata la qualità delle infrastrutture pedonali (test infrastrutture pedonali), l'importanza del traffico pedonale a livello amministrativo e politico (prassi nella pianificazione) e la soddisfazione da parte della popolazione attraverso un sondaggio.

Valutazione della pedonabilità nella città di Bellinzona

Nel grafico radar sottostante, la pedonabilità è rappresentata attraverso 14 categorie che indicano il potenziale raggiunto (in verde), comparato al valore medio delle 16 città analizzate a livello nazionale (linea tratteggiata). Ogni categoria è una sintesi di un insieme più ampio di valutazioni individuali. Nel complesso, la città di Bellinzona ha raggiunto il 59% (periodo dei sondaggi: aprile - ottobre 2019).

Categorie esaminate:

Infrastrutture (test infrastrutture pedonali)

- Percorsi
- Attraversamenti
- Fermate del trasporto pubblico
- Piazze

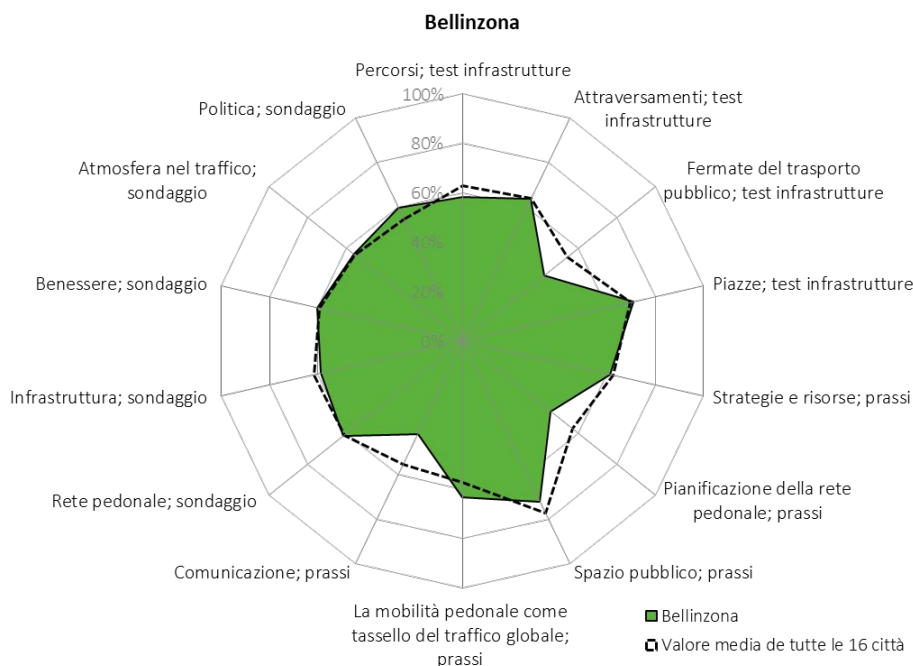
Prassi nella pianificazione (Importanza della mobilità pedonale)

- Strategie e risorse a disposizione
- Pianificazione della rete pedonale
- Spazio pubblico
- La mobilità pedonale come tassello del traffico globale
- Comunicazione

Sondaggio sulla soddisfazione della popolazione

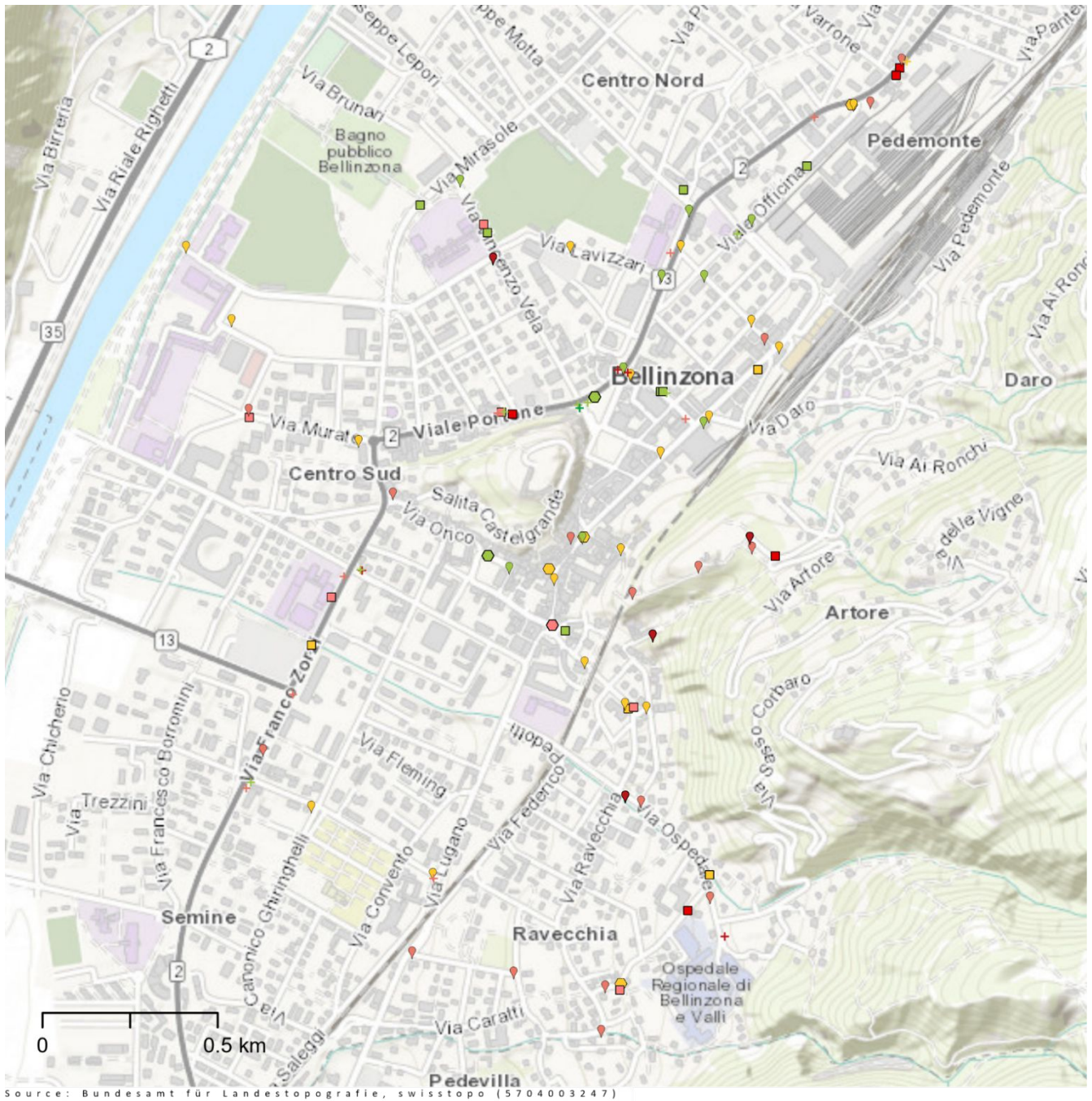
- Rete pedonale
- Infrastrutture
- Benessere
- Atmosfera nel traffico
- Politica

Fig. 1
Pedonabilità nella città di Bellinzona



Test infrastrutture pedonali – valutazione delle infrastrutture

Nella città di Bellinzona sono stati esaminati 47 percorsi, 21 attraversamenti, 22 fermate del trasporto pubblico e 7 piazze. La planimetria (fig. 2) riporta i percorsi e gli elementi valutati. Nel confronto tra le 16 città svizzere, Bellinzona si trova nella fascia di valutazione medio-bassa.



Attraversamenti	Percorsi		Fermate del trasporto pubblico	Piazze
21	47	Totale degli elementi valutati	22	7
Punti di qualità ottenuti				
+	●	nettamente al di sotto della media	■	◆
+	●	sotto la media	■	◆
+	●	nella media(*)	■	◆
+	●	sopra la media	■	◆
+	●	nettamente sopra la media	■	◆

(*) Media delle 16 città per questo elemento

Fig. 2 Percorsi del test e qualità delle infrastrutture valutate

Punti di forza e qualità superiori alla media

- In generale gli attraversamenti provvisti di semafori sono ben illuminati e i conflitti tra pedoni e ciclisti sugli attraversamenti sono rari.
- Le fermate dei bus sono ben attrezzate.
- Le piazze sono generalmente valutate positivamente. Questo grazie ad un'ottima concezione dello spazio pubblico e al poco rumore e disagi generati dal traffico motorizzato.



Le piazze storiche e nuove sono concepite in modo ottimale.

Punti di debolezza e necessità di intervento

- Molti attraversamenti semaforizzati hanno lunghi tempi d'attesa e sono privi di marciapiedi ribassati di 3 cm. Le zone di attesa sono piccole e mancano le segnaletiche tattili per ciechi e ipovedenti.
- Non esiste un concetto unitario per le fermate dei bus, nonostante l'approccio positivo, si raggiunge una valutazione complessivamente debole.
- Alcune fermate dei bus non possiedono lo spazio necessario per la sosta e sono prive di pensiline o queste sono troppo piccole. Attualmente il Comune, di concerto con il Cantone, sta riadattando tutte le fermate.
- Le piazze hanno delle insufficienze nell'illuminazione, nelle pavimentazioni e nella segnaletica tattile per i ciechi e gli ipovedenti.



Alcune fermate dei bus non sono attrezzate e non soddisfano le esigenze degli utenti.

Prassi nella pianificazione - Indicatori sull'importanza della mobilità pedonale

L'importanza della mobilità pedonale nelle prassi della pianificazione è stata valutata attraverso 60 indicatori. La valutazione è stata realizzata mediante colloqui con i responsabili della pianificazione della mobilità pedonale dell'amministrazione comunale. Sono stati valutati i concetti, le strategie e le basi di pianificazione sul tema della mobilità pedonale. Sono inoltre state raccolte le informazioni sul sito web della città e del Cantone e sono state consultate varie fonti statistiche. Per quanto riguarda la prassi di pianificazione, la città di Bellinzona ha ottenuto un punteggio al di sotto della media nel confronto tra le 16 città valutate (cfr. fig. 1).

Punti di forza nella prassi della pianificazione

- L'amministrazione pubblica è strutturata bene ed ha una percentuale d'impegno alto in materia di mobilità pedonale.
- La città utilizza i mezzi elettronici in modo innovativo per promuovere la mobilità pedonale o meglio la mobilità sostenibile in generale.
- Esiste un piano di mobilità scolastica che viene continuamente applicato e modificato a dipendenza delle necessità.
- Attraverso diversi progetti di ponti ciclo-pedonali la città migliora l'accesso al centro.
- Nell'ambito di un risanamento della strada cantonale, gli accessi ad essa vengono quasi sempre realizzati con dei marciapiedi continui.
- La città s'impegna continuamente per migliorare la qualità dello spazio pubblico.

Punti di debolezza e necessità di intervento

- Fino ad oggi manca uno strumento strategico per la pianificazione della mobilità scolastica. Il nuovo Masterplan di Bellinzona dovrebbe coprire questa carenza.
- Oltre al piano del traffico non esiste un piano specifico per la rete pedonale.
- L'accesso senza barriere non è ancora garantito su tutta la superficie della città.

Sondaggio sul grado di soddisfazione della popolazione

Nella città di Bellinzona 194 persone hanno partecipato al sondaggio online, rispondendo a 80 domande. I partecipanti al sondaggio hanno inoltre potuto esprimere le proprie opinioni attraverso dei commenti. Nel confronto tra le 16 città, la città di Bellinzona si trova nella media per quanto riguarda la soddisfazione.

Punti di forza: Elevata soddisfazione da parte della popolazione

- La popolazione è molto soddisfatta dello sforzo fatto negli ultimi cinque anni e dell'impegno della città in materia di mobilità pedonale.
- Le fermate del trasporto pubblico sono raggiungibili abbastanza direttamente senza deviazioni e tempi di attesa.
- I marciapiedi, i percorsi pedonali e le piazze sono puliti regolarmente, ben tenuti e forniti di fontane.
- Anche sui percorsi molto frequentati c'è abbastanza spazio per il passaggio.
- I tempi d'attesa ai semafori sono abbastanza brevi.
- Le auto sono parcheggiate solo dove è consentito.
- Non ci sono incroci complicati ad esempio con diversi semafori.

Punti di debolezza: La popolazione è insoddisfatta e vede la necessità di intervento

- Su alcuni tratti pedonali circolano delle biciclette.
- Alcuni sottopassaggi non sono agevoli, né ben illuminati.
- Ci sono delle strade che di notte vengono espressamente evitate.

Atmosfera - commenti formulati apertamente da parte della popolazione

- Continuità dei percorsi pedonali e separazione dei percorsi tra pedoni e ciclisti.
- Tempi di attesa più brevi ai semafori e maggiore durata del verde per attraversare.
- Più gabinetti pubblici, cestini, fontane e zone verdi ombreggiate.
- Creazione di zone a 20 Km/h e pedonalizzazione di zone del centro città.
- Migliorare la manutenzione, la pulizia e la bellezza in generale dello spazio pubblico con più piante e fiori.
- Migliorie sono proposte per: il centro città, il sottopassaggio di Molinazzo e la via San Gottardo in direzione di Arbedo.

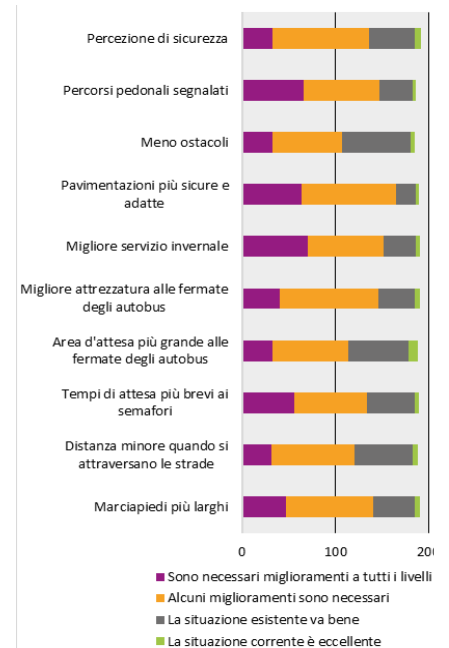


Fig. 3

Dove sono necessarie misure di miglioramento?

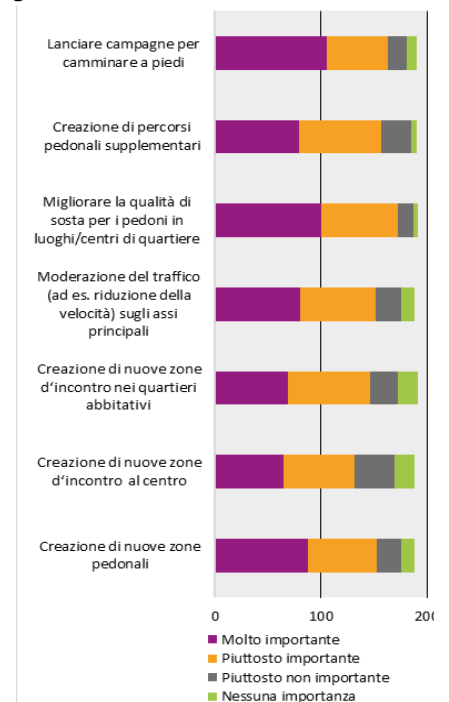


Fig. 4

In quali ambiti la città dovrebbe fare di più?

VAlsano – Confronto tra città sulla mobilità pedonale

maggio 2020

Un progetto congiunto di umverkehR, Mobilità Pedonale Svizzera e della Scuola universitaria professionale di Rapperswil (HSR).

Con il sostegno delle città partecipanti, dell'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO) / svizzera energia, della Fondazione Corymbo, il Cantone Ticino e il Fondo Lotteria del Cantone di Berna.

Per ulteriori informazioni: www.cittapedonale.ch / segretariato@mobilitapedonale.ch / www.actif-traffic.ch/pietons.ch