

# Prepararsi alla mobilità del futuro

**Dal 1. gennaio è in vigore la nuova Legge federale per promuovere i percorsi ciclabili**

/ 03.07.2023

di Riccardo De Gottardi

Secondo gli ultimi dati del Microcensimento 2015 sulla mobilità elaborato dall'Ufficio federale di statistica, in Ticino il 55,3% degli spostamenti per lavoro è inferiore ai cinque chilometri; per la formazione e per gli acquisti tale percentuale sale al 73,7% rispettivamente al 72,6%. Su questa distanza i potenziali utenti della bicicletta sarebbero molti, perché è un mezzo pratico ed economico nell'uso e si rivela pure un salutare esercizio fisico. Con un unico presupposto imprescindibile, che gli si riservi uno spazio adeguato e attribuisca una chiara priorità.

Dal 1. gennaio 2023 è entrata in vigore la nuova Legge federale sulle vie ciclabili. Essa concretizza il mandato costituzionale approvato nel 2018 nella votazione popolare sul controprogetto all'iniziativa «Per la promozione delle vie ciclabili e dei sentieri e percorsi pedonali». La Confederazione sarà quindi più attiva pur avendo confermato le primarie competenze operative dei Cantoni. La nuova normativa enuncia alcuni principi fondamentali per lo sviluppo dei percorsi. In particolare promuove la loro continuità e le interconnessioni con i servizi di trasporto pubblico e rafforza il ruolo delle vie a carattere utilitario. Come? La Confederazione offre consulenza, ma soprattutto prescrive che i Cantoni entro il 2027 iscrivano le reti delle vie ciclabili esistenti e previste in piani vincolanti per tutte le autorità e che entro il 2042 realizzino le relative opere.

In passato, con la crescita della motorizzazione nel secondo dopoguerra, tanti ciclisti optarono per l'automobile e sempre meno furono quelli pronti ad affrontare i rischiosi percorsi che si intrecciavano con il traffico motorizzato. L'uso della bicicletta conobbe così un progressivo declino, perdendo pure attenzione e sostegno da parte di politici e associazioni. Perfino dal profilo tecnico le esigenze del traffico ciclistico vennero relegate in poche lezioni nei percorsi di formazione di ingegneri e tecnici del traffico. Nei Piani regionali dei trasporti promossi dal Cantone ed elaborati dalle Commissioni regionali dei trasporti negli anni '90 i progetti ciclabili ebbero uno scarso seguito. Con il progressivo manifestarsi degli effetti negativi del traffico motorizzato l'umore lentamente cambiò e piano piano si riscoprirono anche le virtù della bicicletta.

In Ticino il ritorno delle due ruote è stato più faticoso che altrove in Svizzera, la morfologia del territorio non ne facilita la causa e la diffusa motorizzazione ha contribuito a radicare altre abitudini. Sul piano cantonale i vagiti di un nuovo paradigma si concretizzarono nel 1998, quando il Gran Consiglio stanziò un credito di 3 milioni di franchi per la realizzazione degli itinerari ciclabili svizzeri promossi dalla Fondazione «Svizzera paese ciclabile». Si trattava dei percorsi dal San Gottardo a Chiasso, da Bellinzona ad Ascona e da Bellinzona a Lumino, per poi sconfinare verso il San Bernardino. Nel 2001 seguì il primo credito-quadro di 14 milioni di franchi per l'attuazione a tappe degli itinerari d'importanza cantonale. Rientravano in questa categoria i percorsi da Locarno a Caviggno, da Biasca al passo del Lucomagno, da Tesserete a Lugano e a Ponte Tresa e da Chiasso a

Stabio.

I percorsi di importanza regionale invece non decollavano, inghiottiti da interessi e priorità locali divergenti, che ne frammentavano la continuità. Inoltre i percorsi locali nei centri trovavano scarso sostegno. Uno scossone si registrò a partire dal 2008, quando la Confederazione avviò una politica attiva a favore degli agglomerati prospettando un sostegno finanziario per le infrastrutture della mobilità. Presupposto era, e tale è rimasto negli anni a seguire, che si elaborassero programmi di investimento comprendenti misure coordinate estese a tutti i mezzi di trasporto. La mobilità ciclabile e pedonale rientrava a pieno titolo in questa ottica. In Ticino ciò ha contribuito a mobilitare diversi politici e a convertire qualche tecnico. Si entrò così anche nell'ottica di una mobilità ciclabile non solo per lo svago ma pure per chi si recava quotidianamente al lavoro o a scuola. Strategie e progetti per le biciclette trovarono così maggiore accoglienza nei Programmi d'agglomerato allestiti con successo per l'intero Cantone.

Per facilitare la realizzazione delle opere, nel 2012 il Parlamento cantonale prese due importanti decisioni. Da un lato approvò una modifica della Legge sulle strade che ha trasferito la competenza per la realizzazione dei percorsi di importanza regionale dai Comuni al Cantone e, dall'altro, diede luce verde a un corposo credito-quadro di 31 milioni di franchi per attuare una prima tappa di una strategia complessiva a favore della mobilità ciclabile. In questo sforzo rientrò pure un contributo allo sviluppo dei progetti di *bike sharing*. La rapida diffusione della bicicletta elettrica ha in seguito rafforzato l'attenzione sul settore.

Un bilancio sommario allestito dal Cantone indica che dal 2012 al 2021 si è passati da 280 a 370 chilometri di percorsi segnalati ed entro il 2030 si prevede di arrivare a 570. Ai circa 39 milioni di franchi stanziati nel periodo 1995-2012 se ne sono aggiunti circa 130 dal 2013 al 2022. Confidiamo che la nuova Legge possa aiutare a compiere nuovi passi avanti anche in Ticino in modo che possa raggiungere il plotone dei migliori.