



Uffizi da construcziun bassa Ufficio tecnico

29 agosto 2019

Traffico non motorizzato

La promozione del traffico ciclistico quale compito cantonale

Con il piano settoriale percorsi ciclabili il Cantone dei Grigioni ha creato le basi pianificatorie per la promozione a lungo termine della bicicletta quale mezzo di trasporto per la mobilità quotidiana e del tempo libero ecologico, efficiente e sano. Le procedure e la partecipazione finanziaria del Cantone vengono disciplinate in modo trasparente e viene delineata la rete ciclabile di importanza cantonale.

Rispetto alle automobili o ai mezzi di trasporto pubblici, la bicicletta richiede poco spazio stradale e sulle brevi distanze è sovente addirittura più rapida. Le biciclette non emettono sostanze nocive, sono silenziose e sono molto economiche sia all'acquisto, sia nella manutenzione. E non va dimenticato che andare regolarmente in bicicletta contribuisce in misura molto importante alla salute personale. Non vi è dunque da meravigliarsi che negli ultimi anni la bicicletta e in particolare la bicicletta elettrica stia vivendo un boom considerevole. Il chiaro sì espresso dalla popolazione svizzera alle urne a fine 2018 relativo alla modifica costituzionale a favore della bicicletta lo dimostra: la bicicletta gode di elevata considerazione in Svizzera. Il piano settoriale percorsi ciclabili rappresenta un chiaro segnale del Cantone a favore di questo mezzo di trasporto di grande attualità.

Il punto chiave del piano settoriale cantonale risiede nella promozione degli spostamenti in bicicletta nella mobilità quotidiana. Sulla base di un modello del potenziale il piano settoriale stabilisce perciò una rete ciclabile cantonale «mobilità quotidiana» lunga circa 460 chilometri che si basa per la maggior parte su collegamenti esistenti. Per via della loro ampia rete di sentieri discosti dal traffico motorizzato in un paesaggio montagnoso, i Grigioni sono predestinati a essere anche un ter-



La bicicletta per la mobilità quotidiana e per il tempo libero

itorio in cui praticare la mountain bike. Per quanto riguarda la rete ciclabile «mobilità del tempo libero» il piano settoriale cantonale riprende i percorsi ciclabili e per mountain bike segnalati già esistenti, con una lunghezza complessiva di quasi 3'000 chilometri. Il piano settoriale tiene conto anche della bicicletta da corsa quale parte della mobilità del tempo libero. In conformità alla legge stradale, per la rete ciclabile cantonale il piano settoriale distingue tra la rete di base con elevato potenziale, per la quale prevale l'interesse cantonale alla sua realizzazione, e la rete complementare con potenziale medio.

L'impegno con il quale sono state redatte le prese di posizione giunte in risposta alla consultazione svolta a livello cantonale riguardo al piano settoriale mostra in modo chiaro la grande importanza della bicicletta. Il Cantone ha ricevuto circa 90 prese di posizione con 766 richieste dettagliate e osservazioni, che sono state esaminate per quanto riguarda la loro rile-

vanza e attuabilità. Principalmente esse concernevano la rete di percorsi ciclabili con la descrizione dei punti deboli e talvolta erano completate da una serie di indicazioni dettagliate. Il piano settoriale rielaborato è stato approvato e posto in vigore dal Governo il 2 luglio 2019.

In conformità alla legge stradale, nei Grigioni la realizzazione e l'esercizio delle reti ciclabili «mobilità quotidiana» e «mobilità del tempo libero» sono compiti che spettano ai comuni. Il Cantone li sostiene mediante il piano settoriale cantonale percorsi ciclabili quale strumento di lavoro, mediante sussidi cantonali in conformità alla legislazione stradale e con la consulenza tecnica dell'Ufficio tecnico dei Grigioni.

Il piano settoriale percorsi ciclabili aggiornato con la direttiva di progettazione e la rete di percorsi ciclabili viene pubblicato sul sito www.langsam-verkehr.gr.ch > Documentazione > Piano settoriale percorsi ciclabili.

Dal potenziale alla rete ciclabile

Per la definizione della rete ciclabile cantonale della mobilità quotidiana è stato allestito un cosiddetto modello del potenziale mediante il quale viene calcolata la domanda (potenziale) attesa di un collegamento per ciclisti nel 2030. Quale base fondamentale sono stati utilizzati il modello di traffico del Cantone dei Grigioni nonché la quota del traffico ciclistico in confronto alla percentuale di spostamenti dei diversi mezzi di trasporto (splitting modale). Sulla base del calcolo delle frequenze potenziali da parte di biciclette, in una seconda fase le linee desiderate sono state trasferite sulla rete di percorsi reale in coordinamento con i piani direttori regionali. Nel fare questo si è volutamente scelto lo «scenario basso» compatibile con le biciclette: per l'inserimento nella rete di base, dunque per i collegamenti di importanza cantonale preponderante, la soglia è stata fissata a 75 viaggi in bicicletta al giorno, per la rete complementare composta da collegamenti di importanza cantonale sono addirittura sufficienti 25 viaggi al giorno. Laddove opportuno, le reti che ne sono risultate, in parte isolate, sono state unite tra loro a prescindere dal potenziale.

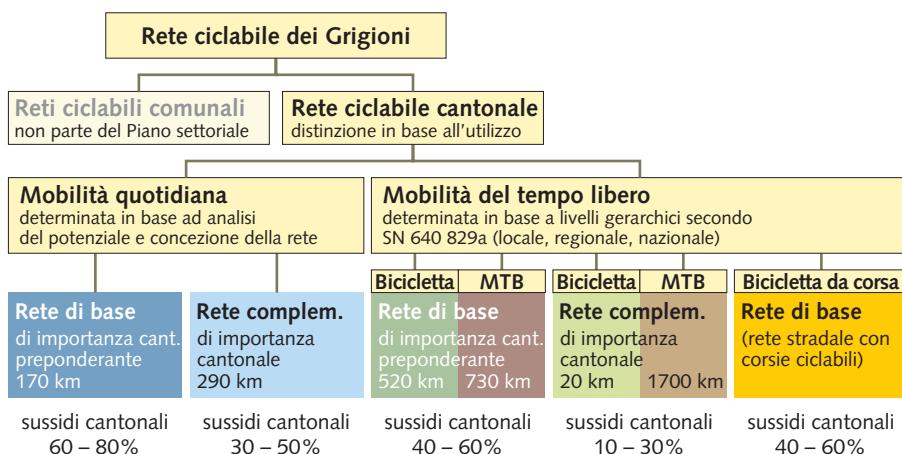
La rete ciclabile mobilità quotidiana è inoltre stata sottoposta a un'analisi dei punti deboli. A tale scopo la configurazione edilizia attuale dei diversi collegamenti della rete è stata confrontata con le norme tecniche determinanti, eventuali divergenze sono state annotate e laddove già possibile sono state elaborate prime proposte di soluzione.

Piano settoriale dinamico

L'Ufficio tecnico in qualità di servizio per il traffico non motorizzato verifica il Piano settoriale percorsi ciclabili periodicamente e in coordinamento con i piani direttori regionali. Se ad esempio sono opportune delle modifiche della rete di percorsi ciclabili a seguito di determinazioni e adeguamenti nei piani direttori e nelle pianificazioni dell'utilizzazione, nella decisione di approvazione il Governo può conferire un incarico in tal senso al servizio specializzato.

Impressum

Contenuto: *Ufficio tecnico dei Grigioni*. L'utilizzo delle immagini e dei testi indicandone la fonte è gradito.
www.tiefbauamt.gr.ch > Documentazione



Ripartizione della rete ciclabile cantonale con le corrispondenti aliquote di sussidio

zato. Queste modifiche quale conseguenza di una procedura di pianificazione territoriale presuppongono di norma un'esposizione pubblica.

L'idoneità all'uso quotidiano è irrinunciabile

Affinché la bicicletta possa manifestare appieno il proprio potenziale quale mezzo di trasporto efficiente ed eco-compatibile, l'infrastruttura ciclabile deve soddisfare requisiti qualitativi elevati. I collegamenti devono essere diretti, sicuri e confortevoli. Ciò viene garantito dalla direttiva di progettazione del piano settoriale. Essa si fonda sostanzialmente sulle diverse norme tecniche relative agli impianti ciclabili e sulle corrispondenti concretizzazioni per i Grigioni. Ad esempio la larghezza standard per piste ciclabili viene fissata a 2,50 metri, quella per corsie ciclabili a 1,50 metri. Per fare in modo che la gente si rechi al lavoro o a scuola in bicicletta anche in caso di cattive condizioni atmosferiche, una superficie del percorso solida, come una pavimentazione in asfalto, è irrinunciabile per la rete della mobilità quotidiana.

Ammontare graduato dei sussidi

A seconda del potenziale di un progetto di ampliamento il Governo può concedere sussidi considerevoli. Il fattore decisivo è costituito dalla rete alla quale un progetto viene attribuito. Nel caso della rete di base i sussidi variano tra il 60 e l'80 per cento dei costi computabili, nel caso della rete complementare tra il 30 e il 50 per cento. Entro questo margine pari al 20 per cento ciascuno, per la determinazione dell'aliquota risultano rilevanti altri fattori concreti come il carico da parte del traffico motorizzato o l'impiego quale percorso casa-scuola. Il rispetto delle condizioni quadro tecniche conformemente alla direttiva di progettazione è però indispensabile per beneficiare di un sussidio. Nel settore del tempo libero, l'ammontare del sussidio per un progetto viene valutato sulla base della classificazione gerarchica di un percorso. Ad esempio il Cantone può mantenere con un'aliquota compresa tra il 40 e il 60 per cento percorsi nazionali e regionali che sono di interesse cantonale preponderante.

