



Bellinzona

Breve descrizione della città

Bellinzona, capitale del Canton Ticino in Svizzera, conta 47'000 abitanti e si sviluppa lungo una stretta valle alpina. Nel 2017 la città si è aggregata con altri 12 comuni vicini, dando vita a un contesto urbano policentrico. Nonostante le condizioni favorevoli alla mobilità ciclabile, la maggior parte degli spostamenti in città avviene ancora in auto e la quota di mobilità attiva è pari solo al 3,2% di tutti gli spostamenti. Per limitare la dipendenza dall'auto, la città ha recentemente adottato un ambizioso Piano della mobilità ciclistica, che mira a raddoppiare la ripartizione modale della bicicletta entro il 2040. Si prevede che gli investimenti in infrastrutture ciclabili dedicate, come piste ciclabili e parcheggi, nonché in percorsi ciclabili regionali, incoraggino i residenti ad andare in bicicletta, allineandosi agli obiettivi di sostenibilità della città.

Foto ©cittàdibellinzona



In bicicletta a Bellinzona

Nel corso dell'ultimo decennio, Bellinzona ha compiuto importanti passi nella promozione della bicicletta per la mobilità quotidiana, quale alternativa all'automobile. Da un lato, gli sforzi si sono concentrati sul potenziamento delle infrastrutture, per rendere l'uso della bicicletta più sicuro e conveniente in termini di tempo: ampliamento delle piste ciclabili, creazione di parcheggi sicuri, in particolare presso gli snodi del trasporto pubblico, introduzione di zone a velocità ridotta in tutta la città. Dall'altro, diversi programmi educativi, campagne di sensibilizzazione e incentivi economici hanno incoraggiato residenti di tutte le età ad adottare la bicicletta, promuovendo una cultura della mobilità attiva e della condivisione dello spazio stradale. Mentre i primi interventi sono stati sostenuti dalla città, le azioni di sensibilizzazione e formazione hanno coinvolto una pluralità di attori, dalle ONG locali a gruppi di volontari, spesso mediante partenariati pubblico-privato.



Una selezione di iniziative a favore dell'utilizzo della bicicletta

App per la mobilità sostenibile

Bellidea (2017 – 2018)

Un'app intelligente per promuovere tutte le forme di mobilità sostenibile in città, co-progettata dal Comune insieme a esperti e cittadini volontari. Grazie al tracciamento automatico degli spostamenti, gli utenti accumulavano punti in base al tempo trascorso utilizzando mezzi di trasporto sostenibili, poi convertibili in piccoli premi.

Bikecoin (dal 2022)

Un'iniziativa basata su un'app che coinvolge i lavoratori in un "programma di mobilità aziendale". L'app assegna punti ai partecipanti tracciando il numero di viaggi e i chilometri percorsi in bicicletta, creando un ambiente competitivo tra dipendenti e reparti aziendali. Ogni azienda mette in palio premi e incentivi economici, che i lavoratori possono guadagnare accumulando i punti attraverso l'uso della bicicletta.

Corsi

Corso di meccanica (dal 2014, due volte all'anno)

Un corso tecnico di una giornata, aperto a bambini e adulti. Suddiviso per livelli di competenza (principianti e avanzati), offre un'introduzione pratica alla manutenzione della bicicletta con un focus sulla sicurezza stradale. Organizzato e gestito da un'ONG locale, fa parte del programma dei corsi di formazione continua per adulti del Cantone.

BikeSchool (dal 2017)

BikeSchool si svolge durante l'orario scolastico e ha l'obiettivo di formare gli alunni della quinta elementare, affinché l'anno successivo possano raggiungere la scuola media in sicurezza e in autonomia. Le lezioni sono tenute da professionisti certificati. Oggi il corso è offerto gratuitamente a tutte le scuole elementari di Bellinzona ed è finanziato interamente dalla Città.

Pendolarismo scolastico

Bicibus (dal 2024)

Un'iniziativa per sensibilizzare bambini e adulti sui percorsi ciclabili adeguati esistenti in città e per supportare le competenze pratiche dei bambini nell'uso della bicicletta. Adulti volontari accompagnano in bicicletta i bambini delle scuole elementari – a partire dagli 8 anni – fino a scuola, lungo percorsi sicuri predefiniti, individuati in collaborazione con la polizia.

Infrastrutture ciclabili

Velostazione (dal 2019)

Un'area coperta e videosorvegliata per il parcheggio delle biciclette, situata presso il nodo di interscambio del trasporto pubblico della città. Questa è stata la prima Velostazione del Canton Ticino, progettata e finanziata dal comune per integrare l'offerta del polo di mobilità sostenibile della città. Offre un luogo sicuro per parcheggiare le biciclette, strumenti per effettuare piccole riparazioni meccaniche e pulizia, e armadietti per riporre gli effetti personali.



Fattori chiave che favoriscono la ciclabilità a Bellinzona

Creare fiducia una pedalata alla volta

Le iniziative su base volontaria uniscono persone che condividono gli stessi valori, favorendo il senso di appartenenza e la coesione sociale nei quartieri. La fiducia creata attraverso attività comuni rafforza i legami tra adulti e bambini, sia quando vanno a scuola in bicicletta sia quando apprendono nuove competenze meccaniche. Inoltre, coinvolgere i bambini fin da piccoli aiuta a creare sicurezza e a rendere l'uso della bicicletta un'abitudine quotidiana di mobilità.

Progettare soluzioni adattabili per tutti

Le infrastrutture di successo a Bellinzona hanno alcune caratteristiche specifiche in comune: sono in grado di adattarsi per accogliere usi misti (ad esempio, un parcheggio dotato di spogliatoi e armadietti, che offre anche supporto per riparazioni) e possono essere condivise da diversi enti. Questi spazi possono essere facilmente riprogettati e riconfigurati in base alle esigenze variabili che i cittadini e i partecipanti hanno la possibilità di segnalare agli amministratori della città.

Pedala e vinci! O forse il tuo collega è più bravo di te...?

Le iniziative basate sulla “gamificazione” dell'uso della bicicletta hanno raccolto dati sui motivi che spingono i partecipanti a spostarsi in bicicletta: sebbene ricevere un premio – talvolta monetario – fosse un aspetto importante, i partecipanti erano principalmente mossi da un senso di competizione. Tuttavia, la competizione ha giocato un ruolo rilevante poiché queste iniziative si svolgevano in ambienti “chiusi”, dove i partecipanti si conoscevano già personalmente gli uni con gli altri.

Fattori chiave che ostacolano la ciclabilità a Bellinzona

Ci si può davvero aspettare che le persone vadano in bici zigzagando tra pedoni e auto?

Infrastrutture dedicate, sicure e convenienti sono un elemento chiave e necessario per favorire l'uso della bicicletta. Se le piste ciclabili sono discontinue e condivise con altri utenti della strada, le iniziative di promozione della bicicletta non potranno ottenere risultati significativi o duraturi. Questo è ancora più rilevante nel momento in cui si promuove la bicicletta tra i bambini, poiché la presenza di altri utenti della strada aggiunge un ulteriore livello di difficoltà e mancanza di sicurezza.

Tutto il peso sulle stesse spalle

La maggior parte delle iniziative di promozione della bicicletta a Bellinzona si basa sull'azione e sull'impegno di volontari. La mancanza di una massa critica di persone coinvolte si traduce nella dipendenza da pochi individui, che si sentono sotto pressione per la responsabilità di mantenere vive le iniziative. Questo crea realtà piccole e frammentate, che impediscono di raggiungere risultati significativi nel cambiamento modale e sono soggette a elevati rischi di implementazione.

Abbiamo sempre fatto così!

La mentalità e le abitudini radicate sono probabilmente i principali ostacoli da superare per promuovere i cambiamenti verso la mobilità sostenibile. Essi possono variare in base alle caratteristiche personali e a influenze sociali esterne, come la percezione di insicurezza nell'andare in bicicletta. Ad esempio, in alcune aziende questa percezione porta al continuo supporto verso il pendolarismo in auto e al mancato incentivo di quello in bicicletta.



Cosa stiamo facendo di sbagliato?

La mancanza di un sistema di monitoraggio è un aspetto critico per la maggior parte delle iniziative, anche per quelle che, prima dell'avvio, hanno definito processi di valutazione e apprendimento. L'assenza di monitoraggio genera inerzia nell'organizzazione delle iniziative, con il rischio che gli errori vengano ripetuti, poiché gli organizzatori non dispongono degli strumenti con cui identificare potenziali criticità e, quindi, apportare miglioramenti. Senza un adeguato sistema di monitoraggio, infatti, viene meno un ciclo di feedback che consenta di rivedere i piani iniziali. Questo genera persistenti inefficienze, con conseguente perdita di opportunità nel raggiungimento di impatti concreti.

Lezioni per la governance urbana e la pianificazione a favore della ciclabilità e della città dei 15 minuti

Per massimizzare il proprio impatto, le iniziative per la mobilità ciclabile devono supportare sia i ciclisti esperti che i principianti, favorendo la percezione di un'esperienza sicura. Comprendere le motivazioni dei non ciclisti e le esigenze quotidiane che influenzano la loro mobilità è fondamentale per sviluppare, assieme, soluzioni capaci di aumentare concretamente l'uso della bicicletta. I partenariati locali sono essenziali per creare nuovi servizi a favore della bicicletta, tuttavia essi sono spesso soggetti a limitata disponibilità di risorse umane e finanziarie. Per essere efficaci, necessitano di autonomia e flessibilità, invece di approcci troppo centralizzati che potrebbero ostacolare il coinvolgimento e la responsabilizzazione degli attori coinvolti. Le istituzioni possono supportare questi partenariati attivando sistemi di monitoraggio condivisi, tramite i quali valutare le iniziative e garantire che possano adattarsi al cambiamento del contesto e delle esigenze.



Contatti SPECIFIC

-  info@15mcityspecific.org
-  www.15mcityspecific.org
-  [@specific-15-minute-cities-for-cycling](https://www.linkedin.com/company/specific-15-minute-cities-for-cycling)
-  [@15mcityspecific](https://www.instagram.com/15mcityspecific)
-  [@15McitySPECIFIC](https://twitter.com/15McitySPECIFIC)

Questo progetto è stato finanziato dal Consiglio di Ricerca Economico e Sociale (ESRC), da Innovate UK, dal Fondo Nazionale Svizzero per la Ricerca Scientifica (SNSF), dal Centro Nazionale per la Ricerca e lo Sviluppo (NCBR), dal Consiglio per la Ricerca Olandese (NWO) e dall'Agenzia Austriaca per la Promozione della Ricerca (FFG) nell'ambito del partenariato Driving Urban Transitions, co-finanziato dall'Unione Europea.

