



Luglio 2018

---

# Decreto federale concernente le vie ciclabili

## Scheda informativa 4: Attività in corso

---

Decreto federale concernente le vie ciclabili .....	1
Scheda informativa 4: Attività in corso .....	1
Cantoni e Comuni .....	1
Attività della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato .....	2
Organizzazioni cicloturistiche .....	4

### Cantoni e Comuni

Progettazione, realizzazione e gestione delle vie ciclabili rientrano fra i compiti dei proprietari delle strade, vale a dire in primo luogo Cantoni e Comuni. A fronte della crescente importanza assunta dalla mobilità ciclistica, gli ultimi anni hanno visto una serie di investimenti nelle vie ciclabili e infra-strutture annesse. A oggi, 23 Cantoni su 26 si sono dotati di una sezione tecnica dedicata alla mobilità lenta o ciclistica, incaricata di seguire gli aspetti di politica, strategia, pianificazione di rete, ideazione di infrastrutture, segnaletica, coordinamento e comunicazione in materia. Secondo la statistica Costi e finanziamento dei trasporti (CFT), in tutto il Paese nel 2010 sono stati spesi circa 423 milioni di franchi per infrastrutture ciclistiche.

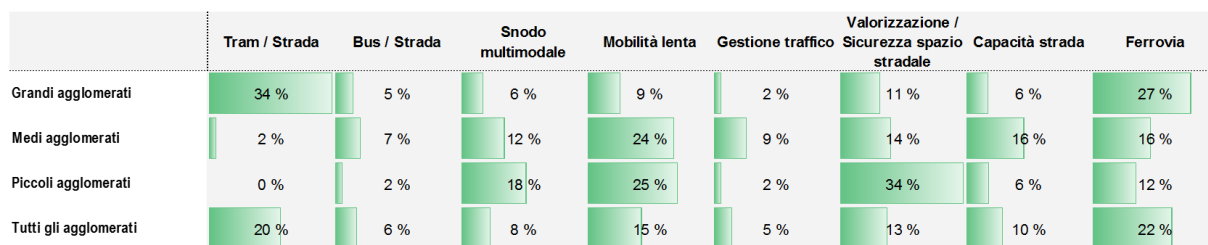
Diverse città svizzere stanno intensificando il loro impegno in tal senso. Ecco alcuni esempi:

- **Zurigo** desidera raddoppiare le proprie utenze ciclistiche sulla base di un masterplan.
- **Berna** intende lanciare un'offensiva e un masterplan per diventare capitale ciclistica della Svizzera.
- **Basilea** desidera diventare la città più ciclabile della Svizzera assegnando ai velocipedi il giusto peso nel suo piano direttore.
- **Burgdorf, Coira e Winterthur** hanno ottenuto il PRIX VELO 2018, ripetendosi dopo quattro anni, come le città svizzere più bike-friendly nelle rispettive categorie (piccola, media e grande).
- **Bulle**, con il «Plan d'action Vélo», ha lanciato un vero e proprio programma di promozione per la bicicletta, impegno riconosciuto con l'assegnazione del PRIX VELO Infrastruttura.
- **Porrentruy, Delémont, Morges** e altre realtà medio-piccole della Svizzera francese desiderano lanciare programmi di promozione della ciclabilità sulla base di piani direttori per la mobilità lenta.
- **Bellinzona** punta su moderne forme di comunicazione per promuovere l'uso della bicicletta fra la popolazione: lo strumento si chiama «Bellidea» ([www.bellidea.ch](http://www.bellidea.ch)).

## Attività della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato

Con i programmi d'agglomerato la Confederazione ha creato uno strumento che consente a Cantoni, Città e Comuni di coordinare adeguatamente viabilità e urbanistica, oltre che di concertare la pianificazione degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto. La Confederazione sostiene a tal riguardo progetti di trasporto selezionati, con contributi da un minimo del 30 a un massimo del 50 per cento delle spese di investimento. Le problematiche della viabilità e le questioni legate alle dinamiche insediative richiedono una prospettiva che vada al di là dei confini comunali. Oltre a misure per bus, tram e auto-veicoli, i programmi d'agglomerato includono interventi a favore della mobilità lenta, poiché questa svolge un ruolo importante nella gestione della crescita del traffico, soprattutto nelle aree densamente popolate: rispetto ad altri mezzi di trasporto essa determina infatti un consumo di suolo abbastanza irrilevante.

I progetti dei programmi d'agglomerato di prima e seconda generazione sono stati già definiti. Il dato aggregato dei contributi federali per le misure di promozione della mobilità lenta in tutti gli agglomerati svizzeri è del 15 per cento, per quanto la quota vari enormemente in base alle dimensioni dell'agglomerato stesso. Nelle aree medio-piccole, in cui sono assenti i progetti tranviari e sono previsti interventi ferroviari relativamente contenuti, i costi per le misure di mobilità lenta ammontano a un quarto del totale, mentre per i grandi agglomerati la quota è inferiore.



Grafik 1: Abbildung 1: Distribuzione percentuale dei contributi federali ai programmi d'agglomerato di prima e seconda generazione per tipi di progetto e dimensioni dell'agglomerato.

A partire dalla terza generazione, i progetti ferroviari vengono finanziati dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer), modificando in tal modo le quote delle categorie residue.

Generazione	Totale contributi federali [milioni di franchi]	Mobilità lenta [milioni di franchi]	Quota
1	1 510	174	12%
2	1 699	272	16%
3 <sup>1</sup>	1 120	321	29%
Totale	4 329	767	18%

Le misure a favore della mobilità lenta sono molteplici: in parte sono finalizzate al solo traffico pedonale, in parte al solo traffico ciclistico (es. impianti di parcheggio biciclette) e spesso a entrambi. La maggior parte dei progetti non consiste in nuovi ponti o grandi stazioni ciclistiche, ma nel completamento e nella valorizzazione delle reti esistenti, ad esempio realizzando pavimentazioni uniformi, nuovi attraversamenti di stazioni ferroviarie, binari, strade e altri elementi, nonché brevi passerelle su corsi d'acqua o forre. Importanti sono inoltre le misure per aumentare la sicurezza.

<sup>1</sup> Aggiornamento progetto di consultazione: 17 gennaio 2018

## Esempi di interventi per la mobilità lenta previsti dai programmi d'agglomerato

### 1. Passerella ciclopedonale ai Saleggi, Bellinzona

- Collegamento ciclopedonale sicuro sopra la strada cantonale
- Contributo federale di circa 600 000 franchi



### 2. Miglio rosso di Naters

- Via ciclopedonale pluripremiata (Flâneur d'Or, Prix Velo Infrastruttura) su ex strada ferrata
- Contributo federale di circa 880 000 franchi



### 3. Velostazione di Delémont

- Contributo federale di circa 600 000 franchi



### 4. Passerella di Maillefer, Losanna

- Nuovo collegamento fra Bellevaux e Le Mont-sur-Lausanne
- Contributo federale di circa 200 000 franchi



### 5. Passerelle du Millénaire, Neuchâtel

- Collegamento ciclopedonale fra stazione ferroviaria e quartiere Bel-Air
- Contributo federale di circa 300 000 franchi



## Organizzazioni cicloturistiche

Gli svizzeri amano la bicicletta tanto quanto il trekking: circa il 40 per cento della popolazione usa questo mezzo nel tempo libero, approfittando anche dell'offerta di SvizzeraMobile, la rete nazionale di mobilità lenta per il turismo e il tempo libero. Quest'ultima propone itinerari progettati d'intesa con Confederazione, Cantoni e organizzazioni turistiche nell'ambito di «La Svizzera in bici» e «La Svizzera in mountain bike», che vengono resi accessibili su [www.svizzeramobile.ch](http://www.svizzeramobile.ch) e tramite app. L'offerta comprende circa 11 000 chilometri di percorsi extraurbani e 9 200 chilometri per mountain bike.

Anche l'associazione «Pro Velo Svizzera» è impegnata da molti anni a tutti i livelli nella tutela degli interessi dei ciclisti. Valga citare come esempio l'iniziativa «Bike to Work», che si svolge ogni anno in primavera e intende stimolare i pendolari di tutto il Paese a recarsi al lavoro in bicicletta.

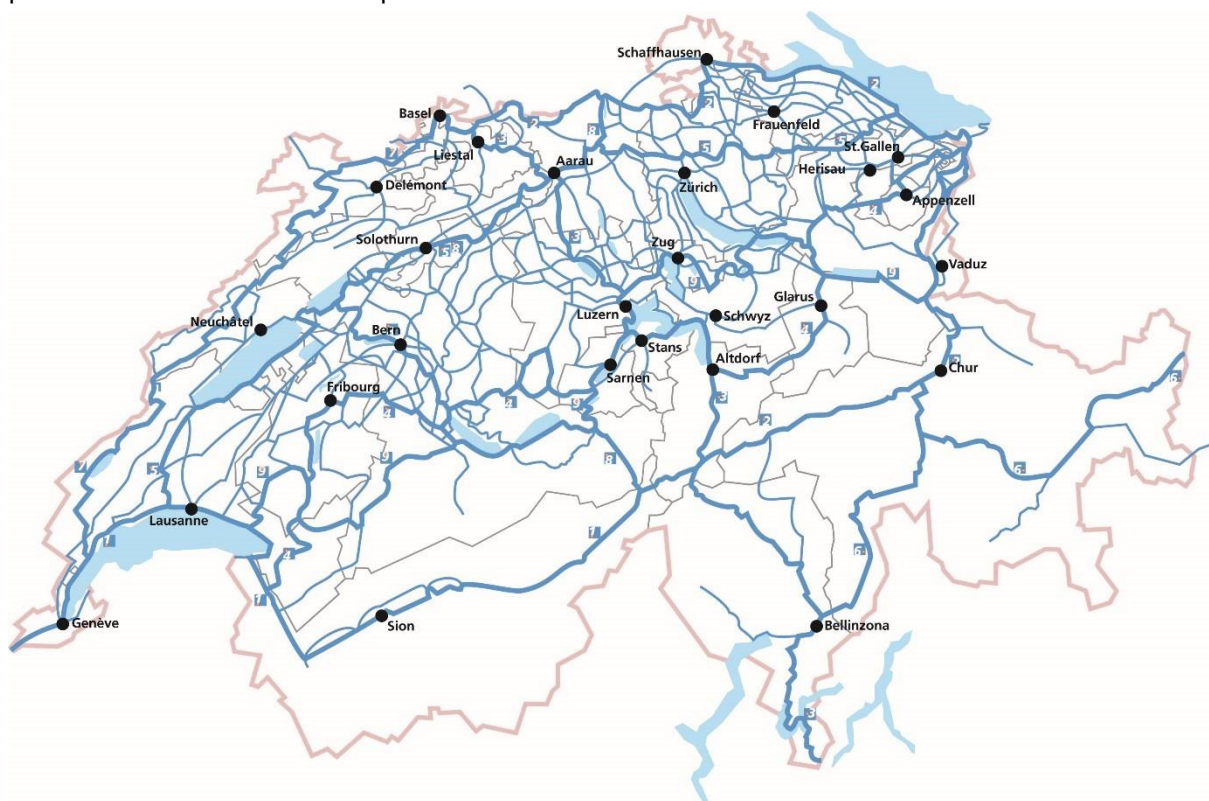


Abbildung 1: Mappa: Rete percorsi ciclistici La Svizzera in bici, fonte: Fondazione SvizzeraMobile

Das **Mountainbike** gewinnt vor dem Hintergrund der schneearmen Winter für Tourismusregionen an Bedeutung und ist für die Naherholung in Städten und Agglomerationen beliebt. Der «Gurtrail» in der Region Bern beispielsweise erstreckt sich auf ca. 1800 Meter Länge und ca. 270 Höhenmeter. Der Trail ist grundsätzlich von jedem zu meistern, selbst Familien kommen auf ihre Kosten.



Abbildung 2: Karte: Mountainbike-Routen Mountainbikeland Schweiz, Quelle: Stiftung SchweizMobil