



Progetti delle strade nazionali e finanziamenti per la mobilità lenta

Colophon

Avvio stesura e revisione:	Marzo 2024
Autori:	Noëlle Petitdemange / Martin Urwyler / René Sutter / Valentina Kumpusch
Nome file:	2024-12-10_Progetti delle strade nazionali e finanziamenti per la mobilità lenta.docx
Numero pagine:	13
Approvato in data:	
Approvato da:	

Cronologia redazionale

Versione	Data	Autore	Osservazioni
1	6.3.2024	Pen	
2	19.04.2024	Urm	Analizzati i riscontri dei membri della commissione tecnica Mobilità lenta Strade nazionali.
3	22.05.2024	Urm	Analizzato il riscontro di Irène Roduit (Staff direzionale I Ovest).
4	23.07.2024	Urm	
5	01.11.2024	Kuv	Completamenti e adattamenti come concordato in data 02.09.2024.
6	04.11.2024	Pen	Commenti Pen
7	01.12.2024	Urm	Revisione e messa a punto

Indice

Progetti delle strade nazionali e finanziamenti per la mobilità lenta	1
1. Introduzione	3
2. Riferimenti normativi	3
2.1. Obblighi della Confederazione	3
2.2. Finanziamento delle strade nazionali	4
2.2.1. Costituzione federale (art. 86, capoverso 1)	4
2.2.2. Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin)	4
2.2.3. Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (OUMin)	5
3. Ruoli, responsabilità e conseguenze in termini di costi	5
3.1. Ruoli generali	5
3.2. Principi generali di ripartizione dei costi per percorsi alternativi	6
3.3. Tratti per la mobilità lenta lungo strade nazionali di terza classe	6
3.4. Mobilità lenta in corrispondenza di svincoli	7
Allegato 1	8
Esempi concreti	8

1. Introduzione

Secondo l'articolo 6 della legge federale sulle strade nazionali (LSN), fanno parte delle strade nazionali, oltre alla sede stradale, tutte le componenti necessarie di un'opera viaria realizzata correttamente dal punto di vista tecnico. Essa comprende anche le aree destinate alla mobilità ciclistica e pedonale, ovvero le corsie ciclabili, i marciapiedi o le piste ciclopedonali in sede propria, nonché le fermate dei trasporti pubblici in corrispondenza di svincoli verso strade nazionali di prima, seconda o terza classe.

Il settore Mobilità lenta (LV) della divisione Reti stradali (N) dell'USTRA ha condotto un'analisi in merito alla mobilità lenta sulle strade nazionali (strade di terza classe e svincoli) e formulato raccomandazioni riguardo a interventi di sistemazione e potenziamento da realizzare nei prossimi vent'anni. Il comitato direttivo Mobilità lenta¹ ha fissato un arco temporale di due decenni, che corrisponde a quello previsto dalla legge sulle vie ciclabili per i Cantoni. L'attuazione dunque avverrà entro il 2043.

L'Ufficio ha la responsabilità di predisporre infrastrutture sicure e appropriate sul piano tecnico per consentire alla mobilità lenta di circolare sui tratti e nodi in questione. Nei punti in cui emergono necessità di intervento, occorre sempre cercare soluzioni lungo l'asse principale, ovvero l'USTRA è sostanzialmente tenuto ad adeguare le proprie strade alle norme vigenti e non può sottrarsi a tale impegno semplicemente cofinanziando progetti stradali cantonali o comunali.

Sulla base dei riferimenti normativi, il presente documento illustra nel dettaglio iter, ruoli e partecipazione finanziaria relativi a progetti per la mobilità lenta. Emerge la questione di un eventuale contributo da parte dei Cantoni o dei Comuni qualora anch'essi siano interessati all'intervento di potenziamento di una strada o di un percorso alternativo oppure alla costruzione di nuove infrastrutture. **Occorre considerare che non esistono casi perfettamente identici tra loro e che rimane sempre un certo margine di manovra.**

2. Riferimenti normativi

2.1. Obblighi della Confederazione

In termini di pianificazione, costruzione, manutenzione ed esercizio delle infrastrutture stradali, si configurano i seguenti doveri:

- Art. 6a LCStr
La Confederazione, i Cantoni e i Comuni esaminano la rete stradale di propria competenza per individuare tratti pericolosi o a rischio incidente ed elaborano un piano per eliminarli.
- Art. 6 LSN
Fanno parte delle strade nazionali, oltre che il corpo stradale, tutti gli impianti necessari a una adeguata sistemazione tecnica delle medesime, segnatamente i manufatti, i raccordi, le piazze di stationamento, i segnali, le attrezzature per l'esercizio e la manutenzione, le piantagioni, come anche le scarpate, quando non si possa ragionevolmente pretendere che il confinante le sfrutti. In corrispondenza dei raccordi alle strade nazionali di prima o seconda classe nonché di strade nazionali di terza classe fanno parte del corpo stradale le superfici destinate al traffico pedonale e ciclistico quali corsie ciclabili, marciapiedi o vie pedonali e ciclabili con tracciati separati nonché le fermate dei trasporti pubblici.

¹ Composto da membri della Direzione USTRA

- Art. 13 legge sulle vie ciclabili
¹Nell'adempire i loro compiti, i servizi federali tengono conto delle reti di vie ciclabili stabilite nei piani secondo l'articolo 5 e a tal fine:
 - a. progettano e realizzano opere e impianti di qualità elevata;*
 - b. vincolano il rilascio di concessioni e autorizzazioni a determinate condizioni e oneri oppure lo negano;*
 - c. vincolano la concessione di sussidi a determinate condizioni oppure lo negano;*
 - d. provvedono a un'adeguata sostituzione delle reti di vie ciclabili o alle parti di esse che devono essere soppresse, tenendo conto dell'interesse pubblico.**² Le spese dovute alla necessità di tenere conto delle reti di vie ciclabili o di sostituire parti di esse sono addebitate al corrispondente credito d'opera oppure sovvenzionate secondo la stessa aliquota percentuale applicata alle altre spese relative a tale opera.*

2.2. Finanziamento delle strade nazionali

Di seguito i riferimenti normativi pertinenti in materia di finanziamento delle strade nazionali e delle relative infrastrutture dedicate alla mobilità lenta.

2.2.1. Costituzione federale (art. 86, capoverso 1)

Le strade nazionali e i contributi per misure volte al miglioramento delle infrastrutture di trasporto in città e agglomerati in relazione alla viabilità stradale sono finanziati attraverso un fondo (FOSTRA).

2.2.2. Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin)

Capitolo 2: Finanziamento delle strade nazionali (art. 7 LUMin)

Il finanziamento comprende:

- le spese per la costruzione, la sistemazione, la manutenzione e l'esercizio delle strade nazionali;
- la partecipazione alle spese per il completamento della rete.

Costruzione e sistemazione (art. 8 LUMin)

- Costruzione = realizzazione di una nuova strada nazionale
- Sistemazione = interventi strutturali ("misure edilizie") relativi a una strada nazionale operativa
- Costruzione e sistemazione comprendono:
 - pianificazione, predisposizione delle basi progettuali, progettazione, direzione dei lavori, vigilanza, amministrazione, acquisizione terreni;
 - esecuzione dell'opera e necessari lavori di adeguamento, compresa la sostituzione di strade forestali e campestri, di piste ciclabili, percorsi pedonali e sentieri;
 - provvedimenti protettivi (ambiente, paesaggio, opere di difesa dalle forze della natura);
 - impianti per la sicurezza (ad es. centri d'intervento per la prevenzione e gestione di incidenti chimici, impianti per le operazioni di pesatura dei veicoli e il controllo della circolazione) e per il decongestionamento delle strade (corsie e aree di stazionamento);
 - impianti per la gestione del traffico (centrale di gestione del traffico e piattaforma dati sulla viabilità stradale).

Manutenzione ed esercizio (art. 9 e 10 LUMin)

- Manutenzione = rinnovo e manutenzione straordinaria (strutturale), su base progettuale, di un impianto esistente.

Esercizio = manutenzione ordinaria e interventi di manutenzione strutturale esenti da progettazione, gestione del traffico e servizi di intervento.

2.2.3. Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (OUMin)

Strade nazionali (capitolo 2)

- Sezione 1: Costruzione e sistemazione (art. 2)
 - Nel progetto esecutivo sono definiti i costi di costruzione e sistemazione.
- Sezione 2: Manutenzione (art. 8)
 - Costi per le parti costitutive delle strade nazionali secondo l'articolo 2 OSN.
 - Costi per gli altri impianti necessari alle strade nazionali, indipendentemente dai rapporti di proprietà (determinati dall'USTRA in funzione degli interessi delle strade nazionali):
 - opere naturalistiche, scarpate, attraversamenti di altre vie di comunicazione e condotte, viabilità di servizio, canali di raccolta e sistemi di drenaggio, opere idrauliche e fluviali ecc.;
 - se le infrastrutture viarie per la mobilità lenta sulla rete stradale subordinata possano rientrare in questa categoria è una questione controversa dal punto di vista giuridico e piuttosto da escludere.
- Sezione 3: Esercizio (art. 9, 10, 11)
 - Costi per interventi di manutenzione ordinaria e strutturale esenti da progettazione riguardo a elementi costitutivi delle strade nazionali secondo l'articolo 2 OSN, esclusi la carreggiata di un cavalcavia o sottopasso, l'impiantistica accessoria, le attrezzature della polizia dei centri di controllo del traffico pesante, nonché gli impianti per altri controlli della circolazione.
 - Costi per interventi di manutenzione ordinaria e strutturale esenti da progettazione riguardo ad altri impianti necessari alle strade nazionali indipendentemente dai rapporti di proprietà secondo l'articolo 8 capoverso 1 lettera b OUMin (determinazione da parte dell'USTRA in funzione degli interessi delle strade nazionali).
 - Costi per il rilevamento di immissioni secondo l'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico in base al principio di chi inquina paga.
 - Costi Centri di intervento strade nazionali.

3. Ruoli, responsabilità e conseguenze in termini di costi

3.1. Ruoli generali

Generalmente i progetti sono elaborati dal settore Pianificazione manutentiva (EP) e realizzati da Gestione progetti (PM) presso le Filiali. L'analisi relativa alla mobilità lenta funge da input per l'elaborazione del progetto. Come per tutti i progetti, i rispettivi responsabili PL PM coinvolgono gli specialisti del Sostegno tecnico (FU) e di Acquisizione terreni e diritti reali (LE). **Inoltre, il settore Mobilità lenta e vie di comunicazione storiche deve essere coinvolto per la valutazione tecnica delle possibili soluzioni da studiare.** Nelle varie riunioni di progetto questo avviene come descritto di seguito.

Riunione tecnica di progetto (PFS): discussione degli aspetti tecnici tra progettista (PV) e Sostegno tecnico (FU) sotto la guida del responsabile di progetto (PL). La partecipazione dell'unità Mobilità lenta (LV) è prevista per la definizione di approccio e tracciato. Da questo momento la responsabilità passa a FU Tracciati, che consulta N / LV all'occorrenza e per l'autorizzazione (EK / MK / MP o GP / AP / MP).

Nell'ambito della riunione tecnica di progetto vengono stabiliti eventuali scostamenti rispetto agli standard relativi a tutti gli aspetti tecnici. Scostamenti di grande portata e divergenze tra FU e PL vengono discussi durante gli appuntamenti successivi fissati nell'ambito della riunione di coordinamento del progetto.

Riunione di coordinamento: partecipano PL, BL PM, BL FU, BL IC, FC ed ev. il capofiliare I (per progetti chiave). Se permangono divergenze riguardo al rispetto degli standard relativi alla mobilità lenta, il caso specifico deve essere sottoposto al comitato direttivo LV.

Nei progetti può essere coinvolto il settore Acquisizione terreni e diritti reali, si veda al riguardo il manuale tecnico dedicato (in corso di elaborazione).

I progetti per la mobilità lenta si distinguono in tre tipologie in base a ruoli, responsabilità e costi.

1. Tratti lungo strade nazionali di terza classe (art. 4 LSN).
2. Strutture in corrispondenza di svincoli autostradali.
3. Altri percorsi che non si trovano su strade nazionali di terza classe o in corrispondenza di svincoli autostradali (cavalcavia, sottopassi).

Nelle sezioni a seguire vengono approfondite le prime due tipologie, comprensive di responsabilità. Per gli altri tipi di infrastrutture dedicate alla mobilità lenta vigono le regole generali di ripartizione dei costi per progetti di terzi secondo LUMin e spiegazioni nel documento «Ripartizione dei costi per cavalcavia e sottopassi» facente parte del materiale a supporto della progettazione [2024-12-10 Progetti manutentivi Ciclomobilità Ripartizione dei costi per cavalcavia e sottopassi](#).

3.2. Principi generali di ripartizione dei costi per percorsi alternativi

Anziché ampliare la carreggiata di una strada nazionale per realizzare una corsia o una pista ciclabile, talvolta può risultare più semplice ed economicamente vantaggioso ristrutturare una strada o un percorso nelle vicinanze. L'USTRA però è innanzitutto tenuto a implementare soluzioni di propria competenza; in assenza di riferimenti giuridici specifici, non ha la facoltà di intervenire su una strada della rete subordinata, salvo eventuali eccezioni, ad esempio nel caso in cui una soluzione qualitativamente buona lungo la strada nazionale o in corrispondenza dello svincolo si riveli tecnicamente irrealizzabile e l'autorità proprietaria del tracciato (Cantone/Comune) sia favorevole. Tali eccezioni in ogni caso devono essere esaminate caso per caso d'intesa con FU, N / LV e DG / RD.

3.3. Tratti per la mobilità lenta lungo strade nazionali di terza classe

Il settore Mobilità lenta (LV) della divisione Reti stradali (N) ha condotto un'analisi delle criticità presenti sulle strade nazionali di terza classe. Necessità di intervento e misure raccomandate sono documentate sotto forma di schede tecniche² messe a disposizione delle Filiali, le quali ne terranno conto nell'ambito delle proprie attività di pianificazione.

Spesso viene suggerita la realizzazione di vie ciclabili separate dal traffico motorizzato privato, ma il cui tracciato si trova comunque all'interno del perimetro delle strade nazionali. Su alcuni tratti si consiglia di verificare, in termini di fattibilità, sicurezza e comfort, la possibilità di indirizzare le biciclette su percorsi alternativi in prossimità della strada nazionale, appurando se questi rispettino gli standard USTRA.

Sulla base dell'analisi delle criticità presenti sulle strade di terza classe condotta dalla divisione N / LV le Filiali hanno messo a punto un elenco³ che stabilisce l'iter da seguire e il monitoraggio per i vari progetti o tratti.

L'attuazione avviene nell'ambito di progetti manutentivi o esecutivi (AP).

Principi iter e copertura costi

Tracciato Mobilità lenta	Iter / Autorizzazione	Copertura costi	Osservazioni
--------------------------	-----------------------	-----------------	--------------

² [Analisi versione definitiva \(ASTRA-415-4/5/11/5\)](#)

³ [Elenco progetti Mobilità lenta SN 3a classe V3.xlsx](#)

Sulla strada nazionale esistente	UPlANS / USTRA se necessario per ulteriori LE AP / SG DATEC	100% USTRA	
Parallelo a SN su percorsi esistenti non di proprietà dell'USTRA		100% costi svincoli / raccordi	Accordi per manutenzione
Parallelo a SN su percorsi e terreni nuovi non di proprietà dell'USTRA	AP / SG DATEC	100% USTRA	Passaggio di proprietà all'USTRA

Esempi disponibili nell'allegato 1.

Adeguamento del perimetro di manutenzione (UH-Peri) avviene nell'ambito dei progetti / UPlANS.

3.4. Mobilità lenta in corrispondenza di svincoli

L'analisi della divisione N sarà presentata entro marzo 2025.

Tracciato Mobilità lenta	Iter / Autorizzazione	Copertura costi	Osservazioni
Mobilità lenta sullo svincolo	UPlANS / USTRA se necessario per ulteriori LE Ev. AP / SG DATEC in caso di riprogettazione dello svincolo	100% USTRA	
Tracciato in sede propria	AP / SG DATEC	USTRA	USTRA paga quota per svincolo (ad es. cavalcavia autostradale e allacciamento alla pista ciclabile cantonale o comunale esistente)
Mobilità lenta su rete stradale subordinata		USTRA / Cantone In funzione di interessi e obblighi (obbligo di sostituzione vie ciclabili)	

Esempi disponibili nell'allegato 1.



Allegato 1

Esempi concreti

Realizzazione nuova infrastruttura			
Esempio: N8 Ciclopista Leissigen-Interlaken	Iter / Autorizzazione	Copertura costi	Osservazioni
<p>Il Cantone di Berna ha intenzione di realizzare una pista ciclabile lungo il lago di Thun tra Leissigen e Interlaken. Lo studio di fattibilità condotto nel 2019 è stato cofinanziato dall'USTRA. La metà del percorso dell'opzione migliore corre parallela alla strada nazionale di terza classe (ma al di fuori degli allineamenti), l'altra metà è parallela alla strada cantonale.</p> <p>L'attuale infrastruttura ciclabile sulla N8 è carente: solo una parte della strada nazionale è dotata di una ciclopista in sede propria la cui larghezza, tuttavia, non corrisponde agli standard USTRA per la mobilità lenta. Sul tratto restante vi è soltanto una corsia ciclabile, anch'essa non conforme agli standard previsti per una strada con limite di velocità a 80km/h e traffico intenso. L'analisi USTRA in tema di mobilità lenta raccomanda una pista ciclabile in sede propria su tutto il tratto e in entrambe le direzioni, per garantire la sicurezza dei</p>	<p>Poiché secondo la giurisprudenza consolidata la pianificazione e progettazione di elementi costitutivi delle strade nazionali sono disciplinate esclusivamente dalle disposizioni della LSN e della OSN, non è possibile applicare il diritto cantonale o comunale in tema di costruzioni. Di conseguenza, Cantone e USTRA dovrebbero elaborare ciascuno un progetto a sé (coordinandosi però su aspetti tecnici e tempistiche) e sottoporlo all'approvazione delle autorità di rispettiva competenza, in conformità alla normativa vigente (nazionale o cantonale).</p>	<p>In questo caso la chiave di ripartizione sarebbe la seguente:</p> <ul style="list-style-type: none">• 100% dei costi per la pista ciclabile parallela alla strada nazionale coperti dall'USTRA, perché l'opera "sostituisce" l'infrastruttura ciclabile sulla strada nazionale.• La ciclopista parallela alla strada nazionale diventa parte integrante di quest'ultima.• 100% dei costi per la ciclopista parallela alla	<p>Concordare esercizio/manutenzione con Cantone/Comune.</p>

<p>ciclisti. Anche la realizzazione di un'infrastruttura ciclabile bidirezionale lungo il lago di Thun da Leissigen a Interlaken, fra lago e strada nazionale, adempirebbe l'impegno dell'USTRA. Sia il Cantone sia l'USTRA devono adottare provvedimenti in tema di mobilità lenta. Nei punti in cui la pista ciclabile costeggia la strada nazionale diventa essa stessa parte integrante di quest'ultima.</p>	<p>UPlaNS / USTRA se necessario per ulteriori LE AP / SG DATEC</p>	<p>strada cantonale coperti dal Cantone. Se la parte cantonale si trova in un agglomerato, il Cantone può richiedere un contributo federale attraverso il Fondo nazionale per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).</p> <ul style="list-style-type: none"> • È possibile disciplinare la manutenzione con un contratto di servitù stipulato fra Cantone e Confederazione. 	
--	--	--	--

Potenziamento infrastruttura esistente			
Esempio 1: svincolo autostradale Siders West	Iter / Autorizzazione	Copertura costi	Osservazioni
<p>Lo svincolo autostradale Siders West necessita di interventi di potenziamento della capacità. L'opera richiede una riprogettazione completa tale da essere difficilmente compatibile con la presenza di ciclisti e pedoni. Una soluzione più appropriata consisterebbe nel prevedere il transito dell'utenza ciclopedonale su un cavalcavia esistente della rete stradale subordinata in prossimità dello svincolo.</p>	<p>Il potenziamento delle infrastrutture per la mobilità lenta sulla rete stradale subordinata dovrebbe essere una misura di supporto al progetto dello svincolo. L'USTRA è responsabile per l'attuazione dei provvedimenti necessari.</p>	<p>I costi sono a carico del progetto autostradale, se l'USTRA realizza l'intervento in quanto unico ente interessato.</p> <p>Se anche il Cantone o il Comune sono interessati, devono partecipare ai costi (chiave di ripartizione in base</p>	<p>Concordare esercizio/manutenzione con proprietario dell'appezzamento.</p>

	UPlaNS / USTRA se necessario per ulteriori LE AP / SG DATEC	all'interesse di ciascuna delle parti).	

Utilizzo di un'infrastruttura esistente, senza potenziamento

	Iter / Autorizzazione	Copertura costi	Osservazioni
Se per rispettare gli standard USTRA in materia di mobilità lenta è più facile ed economicamente vantaggioso sfruttare una strada comunale nelle vicinanze o un percorso comunale che non necessita di adattamenti, anziché allargare una strada nazionale per realizzare una corsia o una pista ciclabile, la Confederazione può contribuire ai costi di manutenzione per tali tracciati?	Secondo l'articolo 8 capoverso 1 lettera b e 9 capoverso 1 lettera b OUMin la Confederazione può contribuire ai costi di manutenzione ed esercizio per opere che, anche se non fanno parte di una strada nazionale, sono funzionali ad essa. In tal caso non sono rilevanti nemmeno i rapporti di proprietà. Le disposizioni citano nella fattispecie ad esempio opere naturalistiche, scarpate, attraversamenti di altre vie di comunicazione e condotte, viabilità di servizio, canali di raccolta e di drenaggio, adattamenti di torrenti e fiumi. È tuttavia da verificare e piuttosto da escludere che una strada comunale possa essere considerata un'opera a uso		

	<p>condiviso secondo quanto espresso da entrambe le disposizioni. Una strada comunale è un'infrastruttura di trasporto pubblica. La Confederazione in fondo non pretende alcun contributo da Cantoni e Comuni per le strade nazionali che assorbono anche il traffico cantonale e comunale.</p>		
Esempio 1: passo del Brunico	Iter / Autorizzazione	Copertura costi	Osservazioni
<p>I ciclisti possono circolare sulla strada nazionale. Nell'analisi relativa alla mobilità lenta sulle strade nazionali di terza classe si raccomanda di predisporre una corsia ciclabile sul tratto in salita o di indirizzare i ciclisti verso il percorso alternativo esistente, che corrisponde a un tratto della Route 9 di «La Svizzera in bici». Trattandosi di una strada forestale in parte non asfaltata, questo tracciato comunale può assorbire soltanto una parte del traffico ciclistico (ad es. bici da turismo, gravel bike e mountain bike) e considerata la scarsa frequenza di traffico motorizzato, un potenziamento in questa area probabilmente non è nemmeno necessario.</p> <p>Gli standard per la mobilità lenta dunque non possono essere rispettati. È quindi indispensabile contrassegnare la corsia ciclabile sul tratto in salita della strada nazionale mediante segnaletica orizzontale. È opportuno richiamare l'attenzione dei ciclisti sul tracciato alternativo, ma dal punto di vista normativo ciò non comporta alcun indennizzo obbligatorio nei confronti del Comune.</p>	<p>UPIaNS / USTRA se necessario per ulteriori LE</p> <p>AP / SG DATEC</p>	<p>100% USTRA (per la segnaletica orizzontale della corsia ciclabile sulla strada nazionale).</p> <p>100% Costi svincoli / tratti di raccordo alla strada comunale.</p> <p>Nessun cofinanziamento per la strada comunale.</p>	

Esempio 2: gola Schin (Alvaschein)	Iter / Autorizzazione	Copertura costi	Osservazioni
<p>Nella gola Schin i ciclisti vengono indirizzati a circolare principalmente sulla strada nazionale. All'altezza del ristorante Solisbrücke c'è una strada cantonale con un traffico giornaliero medio (TGM) ridotto e velocità più contenute. Il percorso ciclabile di SvizzeraMobile si trova sulla strada cantonale e l'indicazione per le biciclette è di circolare su questo tracciato, benché non ci sia alcun divieto per quanto riguarda la strada nazionale.</p>	<p>Nell'analisi sulle criticità condotta dall'unità Mobilità lenta (LV) si raccomanda di verificare che la strada cantonale sia conforme agli standard USTRA e idonea alla ciclomobilità. Se lo è, si può scegliere di non intervenire sulla strada nazionale perché le condizioni per la ciclomobilità sulla strada cantonale sono sufficienti. Se non lo è, idealmente il Cantone è tenuto a migliorare le condizioni della strada di sua competenza per renderla più adatta alla ciclomobilità (senza cofinanziamento USTRA). L'USTRA al riguardo non può obbligare il Cantone, tuttavia la legge sulle vie ciclabili prevede l'obbligo per i Cantoni di pianificare una rete ciclabile per gli spostamenti quotidiani e nel tempo libero. Se la strada cantonale fa parte di tale rete, deve essere prevista un'infrastruttura idonea alla mobilità lenta. Qualora il Cantone non fosse d'accordo, l'USTRA deve ottimizzare le condizioni per l'uso della bicicletta sulla strada nazionale.</p>	<p>100% Costi svincoli / tratti di raccordo alla strada cantonale</p> <p>oppure</p> <p>100% USTRA se necessarie misure sulla strada nazionale.</p>	