



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication

Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K

E T E C

A T E C

Progetto

Linee guida Traffico lento



Mandato

Visione

Strategia di base

Principi guida

Misure



Indice

1. Ecco perché la Confederazione intende promuovere il traffico lento.....	3
Cosa si intende per traffico lento?	3
In che misura le Linee guida sono vincolanti?.....	3
2. La Costituzione federale alla base del mandato	4
3. Situazione di partenza	5
4. Visione	6
5. Nuova ottica di fondo	8
6. Strategia di base	10
7. Principi guida	12
PG 1 Pianificazione territoriale e pianificazione	12
Misure.....	32
PG 2 Infrastruttura	13
Misure.....	34
PG 3 Città e agglomerati.....	14
Misure.....	36
PG 4 Sistema di guida e di informazione.....	15
Misure.....	38
PG 5 Sicurezza	16
Misure.....	40
PG 6 Mobilità combinata.....	17
Misure.....	42
PG 7 Formazione e informazione del pubblico..	18
Misure.....	44
PG 8 Ricerca e sviluppo, impianti pilota e di dimostrazione	19
Misure.....	46
PG 9 Statistica e valutazione.....	20
Misure.....	48
PG 10 Sistema informativo Mobilità Svizzera.....	21
Misure.....	50
PG 11 Collaborazione e competenze	22
Misure.....	52
PG 12 Finanziamento	23
Misure.....	54
PG 13 Programma di lancio.....	24
Misure.....	56
8. Attuazione delle Linee guida	25

Catalogo delle misure.....27

Le Linee guida riportano in forma concentrata la visione, la strategia di base e i principi guida finalizzati a promuovere nel tempo il traffico lento. A complemento, è stato stilato un Catalogo delle misure composto da:

Mandato da parte del Consigliere federale Levenberger.....28

Motivazioni e spiegazioni dei principi guida.....32

*Elenco delle principali misure concrete relative ai principi guida*32

*Elenco delle abbreviazioni*59

Gli autori delle Linee guida

61

1. Ecco perché la Confederazione intende promuovere il traffico lento

Il 10 maggio 2001, il Consigliere federale Moritz Leuenberger ha incaricato l'USTRA di elaborare una bozza di Linee guida dipartimentali per la promozione del traffico lento. In considerazione dell'aumento dei problemi di traffico (in particolare negli agglomerati e nelle città), le Linee guida perseguono l'obiettivo di aumentare la percentuale del traffico lento sul totale del traffico. Tramite una politica coordinata in fatto di trasporti occorre collegare tra loro e utilizzare al meglio tutti i vettori, sfruttandone i punti di forza. A medio termine il traffico lento dovrà assurgere al medesimo *status* del traffico motorizzato privato e del traffico pubblico, al fine di garantire che la mobilità in Svizzera si sviluppi all'insegna della sostenibilità.

Le presenti Linee guida illustrano le modalità secondo cui la **Confederazione** intende incentivare il traffico lento. Pertanto, le numerose ed importantissime misure di promozione del traffico lento che risultano unicamente di competenza di Cantoni, agglomerati, città e comuni così come di privati non fanno parte delle presenti Linee guida.

Le Linee guida si basano su sette rapporti settoriali specialistici redatti da esperti del traffico lento su mandato dell'USTRA (v. pag. 61). L'attenzione è stata focalizzata sugli ambiti tematici di traffico pedonale, passeggiate/escursioni, bicicletta (uso quotidiano/tempo libero), tratti di percorsi storici svizzeri, sistemi informativi geografici, esigenze di agglomerati/città/comuni in merito al traffico lento. Non necessariamente tali rapporti abbracciano le tesi della Confederazione; hanno però fornito un ottimo supporto interpretativo per l'elaborazione delle Linee guida. Di concerto con le principali organizzazioni settoriali, con le associazioni di portatori di handicap, con l'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni e con vari rappresentanti a livello federale e cantonale, su tale base si è giunti a sviluppare e stilare il presente documento.

Cosa si intende per traffico lento (TL)?

Per traffico lento si intende la locomozione a piedi, su ruota o rotelle, prodotta dalla forza muscolare umana.

Ai sensi delle presenti Linee guida, il traffico lento comprende in particolare il traffico pedonale, la bicicletta (anche rampichino, bicicletta da corsa e bicicletta reclinata), nonché la locomozione con attrezzi assimilabili a veicoli, ad es. i pattini inline.

Sono escluse le forme di traffico acquatico e aereo, l'equitazione, le modalità di locomozione con la spinta o l'aiuto di motori (ad es. biciclette elettriche) e le attività sportive invernali come lo sci di fondo, l'escursionismo invernale o il pattinaggio su ghiaccio.

Nel marketing si utilizza, come sinonimo di traffico lento, la nozione di «human powered mobility».

In che misura le Linee guida sono vincolanti?

Le Linee guida sul traffico lento e il Catalogo di misure costituiscono una piattaforma d'azione per tutti gli interessati. Nel quadro delle competenze a livello di autorità federali, le Linee guida dovrebbero diventare vincolanti. Esse sanciscono le norme per le direttive e per i processi legislativi futuri, suggerendo nuove competenze per coloro che ne sono coinvolti. Inoltre, con le presenti Linee guida la Confederazione pone condizioni quadro valide a vantaggio di tutti gli enti e delle persone che partecipano alla promozione del traffico lento. Per i partner della Confederazione, le Linee guida hanno quindi carattere propositivo.

2. La Costituzione federale alla base del mandato

4 **Mandato**

Le esigenze attuali della società in fatto di traffico lento vanno affrontate con un'ottica nuova a livello di politica dei trasporti. In questo senso, le presenti Linee guida della Confederazione rappresentano la base per uno sviluppo – non solo adeguato al presente ma anche orientato al futuro – di una politica coerente dei trasporti. La percentuale dei tragitti compiuti con il traffico lento va aumentata del 15% nel giro di 10 anni. Sulla scorta della Costituzione federale in vigore, già oggi la Confederazione è in grado di incentivare il traffico lento a vario titolo:

Sviluppo sostenibile

Salute e sport

Ambiente

Pianificazione del territorio

Trasporti

Traffico pedonale e passeggiate/escursioni

Energia

Turismo

Il potenziale

Il traffico lento comporta un potenziale notevole, attualmente inutilizzato, per il miglioramento del sistema complessivo del traffico viaggiatori, nella fattispecie preservando l'ambiente (aria, inquinamento fonico, energia) e promuovendo la salute. Inoltre sostiene il turismo dolce e contribuisce al risparmio nell'ambito della spesa pubblica e privata per i trasporti. Ora occorre mettere a frutto tutti i vantaggi offerti dal traffico lento. In particolare:

- il contributo ad una migliore qualità di vita e delle condizioni abitative sia nelle zone densamente popolate sia nelle regioni rurali;
- il vantaggio comparativo nel traffico delle persone su distanze brevi, che potrebbe andare a tutto beneficio soprattutto dei comuni, delle città e degli agglomerati;
- il suo potenziale nel garantire a tutti l'accesso ad una mobilità indipendente e al libero movimento;
- il suo elevato grado di efficacia economica che si esplica in maniera significativa collegando il traffico pubblico e il traffico motorizzato privato soprattutto negli agglomerati;
- i suoi effetti positivi nel raggiungimento degli obiettivi di politica energetica e ambientale;
- il contributo nel fare aumentare la percentuale della popolazione che svolge attività fisica nella vita quotidiana e nel tempo libero, con una diminuzione dei costi per lo Stato nel settore sanitario;
- gli incentivi economici che è in grado di fornire nel settore del tempo libero e del turismo.

Nel giro di 10 anni bisogna aumentare la percentuale delle tratte percorse con il traffico lento, passando dall'attuale 47% al 54 % di tutte le tratte del traffico.

+15%

3. Situazione di partenza

Traffico lento: al primo posto nella scelta dei mezzi di locomozione

In Svizzera, in media il 90% della popolazione compie spostamenti almeno una volta al giorno. Nella vita quotidiana così come nel tempo libero, si scelgono prevalentemente mezzi di spostamento senza motore: le proprie gambe oppure la bicicletta (47%). Tali spostamenti durano quasi lo stesso tempo (42% delle tratte percorse giornalmente) di quelli compiuti con il proprio mezzo di trasporto motorizzato (46%). L'otto per cento dei tragitti medi giornalieri viene percorso con la propria forza muscolare. Se ne deduce che lo svolgimento del traffico è fortemente caratterizzato dal traffico lento.

La maggior parte del traffico lento si svolge sui tragitti per gli acquisti e la formazione

Il traffico ha sempre luogo laddove le ubicazioni delle attività umane risultano discoste tra loro (residenza, lavoro, acquisti, attività ricreative ecc.). La disponibilità e la possibilità di percorrere distanze sempre maggiori in tempi sempre minori tra le varie attività fanno sì che il traffico diventi sempre più intenso. Una quota notevole di traffico si svolge nel tempo libero, nella fattispecie il 40% di tutte le tratte percorse (il 49% del tempo per gli spostamenti e il 44% delle distanze percorse). La motivazione di una quota così elevata va ricercata nel fatto che l'intera popolazione è in grado di spostarsi nel proprio tempo libero. I tragitti finalizzati alla formazione, agli acquisti e all'accompagnamento totalizzano il 33% di tutti gli spostamenti. Il restante 27% è ripartito sulle tratte per recarsi al lavoro, sugli spostamenti per lavoro e sui viaggi di affari della popolazione attiva.

La percentuale del traffico lento relativo alla formazione, agli acquisti e all'accompagnamento, pari al 52%, costituisce la fetta principale, soltanto di poco superiore al traffico per il tempo libero, che detiene il 48%. I tragitti per recarsi al luogo di lavoro vengono compiuti per contro soltanto in misura del 37% con mezzi di locomozione del traffico lento.

Scelta dei mezzi di trasporto nel traffico delle persone

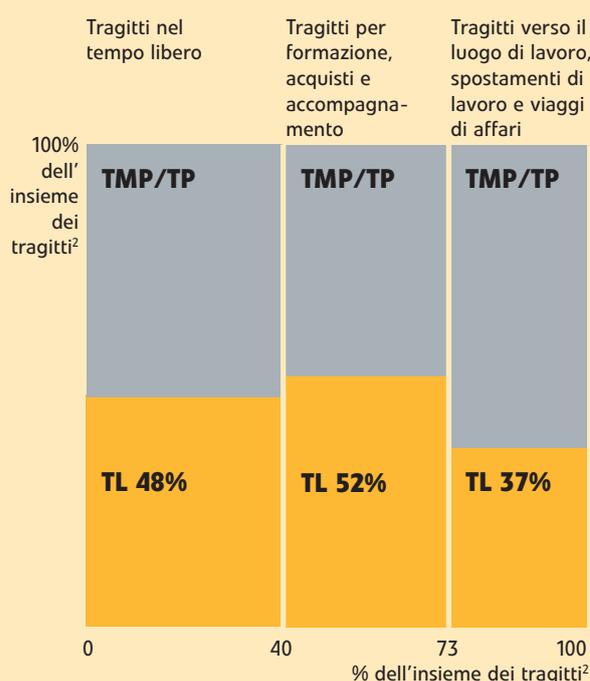
	Quantità tratte ¹ (%)	Tempo spostamenti (%)	Distanza giornaliera (%)
Traffico lento TL	47	42	8
A piedi	41	36	5
Bicicletta	6	6	3
Traffico motorizzato privato TMP	42	46	73
Trasporti pubblici TP	11	12	19

¹Tratta: ogni tragitto si compone di una o più tratte. Per tratta si intende un pezzo del tragitto che viene percorso con il medesimo mezzo di trasporto; lo spostarsi a piedi è parificato ad un mezzo di trasporto. Ad ogni cambiamento di mezzo di trasporto (anche in caso di trasbordo ad un altro mezzo uguale) inizia una nuova tratta. La lunghezza minima per ogni tratta è pari a 25 metri.

²Tragitto: il tragitto inizia sempre quando una persona si mette in movimento con una meta determinata (ad es. recarsi al luogo di lavoro) o ad un dato fine (ad es. andare a passeggio). Il tragitto termina sempre quando si raggiunge la meta – e quindi lo scopo dello spostamento cambia – oppure quando la persona si trattiene per un'ora o più nello stesso luogo.

Fonti tabella e grafico: Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale di statistica (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Berna e Neuchâtel.

La quota di TL per scopo di spostamento



4. Visione

Traffico lento: con slancio nella vita quotidiana e nel tempo libero

6



1. Nella vita di tutti i giorni e nel tempo libero, una popolazione attiva trae beneficio dal traffico lento e lo vive come elemento essenziale della qualità di vita.

2. Ognuno – indipendentemente dall'età e dalle capacità – deve poter utilizzare in Svizzera in qualsiasi momento reti di sentieri, locali di sosta e impianti accessori invitanti, sicuri e collegati tra loro.



3. In Svizzera, gli utenti del traffico lento possono contare su una segnaletica unificata e hanno libero accesso a tutti i dati relativi al traffico lento, grazie ad un sistema informativo sulla mobilità completo e moderno.

4. Insieme ai trasporti pubblici e al traffico motorizzato privato il traffico lento forma un sistema complessivo efficace e utile in termini economici per il traffico viaggiatori.

5. Nuova ottica di fondo: tre pilastri – al posto di due – per il traffico viaggiatori

8

**Traffico
motorizzato
privato**

TMP

Autovetture

Autocarri

Motocicli

Motorini

Biciclette elettriche

**Traffico
lento**

TL

Traffico pedonale

**Bicicletta (compresi rampi-
chino, bicicletta da corsa e
bicicletta reclinata)**

Passeggiate/escursioni

**Locomozione con attrezzi
assimilabili a veicoli
(ad es. pattini inline)**

**Trasporti
pubblici**

TP

Treno

Tram

Autobus pubblici

Impianti di trasporto a fune

Battelli

Traffico aereo

I tre pilastri del traffico viaggiatori

Al traffico lento viene riconosciuta un'importanza proporzionale ai benefici che apporta in termini economici ed ecologici e al suo impatto positivo sulla qualità di vita. In sede di sviluppo futuro dei locali di sosta e degli impianti per i trasporti pubblici, nonché delle infrastrutture, occorre tenere in debito conto le esigenze peculiari del TL.

La sicurezza del traffico viene costantemente incrementata giusta i principi della VISIONE ZERO. Nel quadro di tale sviluppo vengono eliminate le limitazioni infrastrutturali attuali dell'offerta di TL; ciò consente di garantire le condizioni necessarie alla libera scelta dei mezzi di trasporto.

Sono tre i capisaldi dell'offerta di mobilità in tutta la Svizzera:

- **catene di trasporto concorrenziali per il TL nell'ambito della rete di TP e/o TMP,**
- **diritto di coesistenza delle svariate forme di mobilità su superfici di traffico misto approntate all'insegna della sicurezza,**
- **lo sviluppo territoriale è improntato sempre più verso strutture insediative caratterizzate da tragitti brevi e diretti.**

6. Strategia di base

10

Affinché la Visione possa tramutarsi in realtà, la Confederazione ha elaborato le presenti Linee guida, che costituiscono la prova tangibile del suo impegno nella promozione e nello sviluppo futuro del traffico lento in Svizzera – sia nella vita quotidiana che nel tempo libero – all'interno e all'esterno dei centri abitati.

A livello nazionale si creano su tutto il territorio le condizioni quadro e le basi d'azione tali da integrare il TL quale terzo elemento del sistema complessivo del traffico viaggiatori. Su tale base, la Confederazione, i Cantoni, gli agglomerati, le città e i comuni devono armonizzare le proprie politiche in fatto di trasporti e unificarne l'attuazione.

Sulla scorta delle presenti Linee guida, svariati progetti varati dalla Confederazione dovranno apportare i dovuti correttivi rispetto all'attuale situazione del traffico. Occorre mettere a frutto le enormi sinergie potenziali delle seguenti iniziative, a vantaggio del traffico lento:

- il **Programma per gli agglomerati** contempla misure volte a risolvere le problematiche del traffico nelle città e negli agglomerati;
- in base ai principi della VISIONE ZERO, va attuata **una politica della sicurezza nel traffico stradale** in grado di ridurre drasticamente il numero dei feriti gravi e dei decessi;
- nel **Piano settoriale delle strade** vengono fissate a lungo termine le pietre miliari per il territorio nell'ambito della mobilità sulle strade svizzere. Inoltre sono disciplinate le relative competenze;
- **SvizzeraEnergia** sostiene anche la mobilità combinata: grazie a piani, progetti e prodotti si incentiva una gestione della mobilità moderna ed efficace dal punto di vista energetico nelle aziende, nelle istituzioni, nelle amministrazioni e nei comuni.

In base al principio di sussidiarietà, le Linee guida per il traffico lento pongono l'accento sulla necessità di intervento e sul margine di manovra della Confederazione. Per tale motivo, né i compiti regionali e locali per il TL altrettanto importanti (ad es. la creazione di zone di incontro) né gli elementi utilizzati esclusivamente dall'economia privata vengono trattati in questa sede. Le Linee guida detengono nondimeno un'importanza fondamentale ai fini del coordinamento verticale della politica del traffico (Confederazione, Cantoni, agglomerati, città e comuni) nell'ambito del traffico lento.

La strategia di base (politica del TL) indica la «direzione di marcia» per i prossimi dieci anni. Inoltre espone le intenzioni della Confederazione e illustra le modalità con cui si intende procedere al fianco dei partner per centrare gli obiettivi prescelti. I principi guida e le relative misure concretizzano la strategia in precisi ambiti d'intervento (vedi il Catalogo delle misure).

La strategia di base si fonda su cinque colonne portanti:

1. Nuove offerte e prestazioni

La Confederazione, i Cantoni e terzi garantiscono l'approvvigionamento di base con infrastrutture e con prestazioni per il TL. In tale categoria rientrano soprattutto i sentieri e le reti escursionistiche, gli impianti ottimizzati per il trasbordo verso i mezzi di trasporto privati e pubblici nonché l'impiego di moderni mezzi di comunicazione e di informazione per l'uso delle offerte di TL.

Le infrastrutture per il TL sono invitanti e approntate all'insegna della massima sicurezza. Sono interconnesse in modo tale da formare una rete fitta e completa: un'infrastruttura su misura proprio per servire al traffico lento sia nella vita quotidiana che nelle sue forme legate al tempo libero. Il traffico lento contribuisce così in modo decisivo ad elevare la qualità di vita nelle zone densamente popolate, promuovendo nel contempo anche lo sviluppo delle regioni tramite il turismo dolce.

Tutti i cittadini e tutte le regioni della Svizzera hanno diritto ad usufruire di un adeguato approvvigionamento di base per quanto riguarda l'infrastruttura e le prestazioni del TL. L'offerta basilare viene assicurata capillarmente in tutto il Paese secondo i medesimi principi. L'estensione e la qualità di questo servizio pubblico sono definiti attraverso un processo politico decisionale di ampio respiro.

▲ vedi Principi guida da 1 a 6 e Principio guida 10

2. Valutazione, sviluppo futuro e comunicazione più intensa

Il traffico lento viene incentivato tramite l'informazione costante, la consulenza e la motivazione del pubblico. La formazione di base e l'aggiornamento professionale in tema di TL vanno spronati in modo più intenso ad ogni livello formativo. Si sostengono i progetti pilota e di dimostrazione nel settore del TL e nelle catene multimodali di trasporto.

▲ vedi Principi guida 7, 8 e 9

3. Nuove collaborazioni e competenze

L'attuazione delle Linee guida rende necessarie nuove forme di collaborazione e ripartizione delle competenze. La Confederazione si assume un ruolo strategico nella fattispecie elaborando norme e standard, fissando le condizioni per l'ottenimento dei contributi e offrendo sostegno all'esecuzione tramite un'apposita consulenza. I Cantoni sono responsabili del lato operativo dell'attuazione. Con le istituzioni private che si sono impegnate sul lungo periodo a livello nazionale nel settore del TL, vengono sviluppati e consolidati nuovi partenariati.

▲ vedi Principio guida 11

4. Nuova base finanziaria per il TL

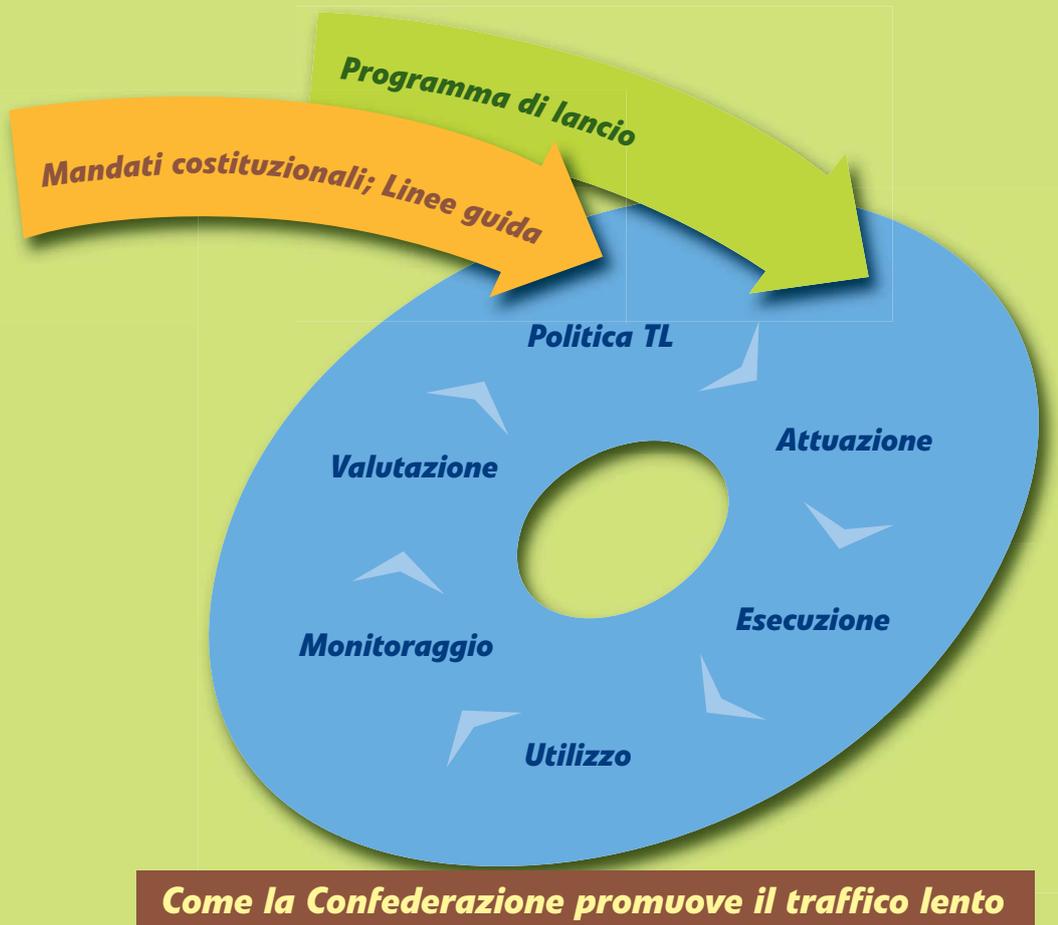
La Confederazione, i Cantoni e terzi si impegnano comunemente a favore del traffico lento. La Confederazione stanziava nuovi contributi a destinazione vincolata mirati alla creazione e alla manutenzione delle infrastrutture del TL e all'erogazione di determinate prestazioni per il TL.

▲ vedi Principio guida 12

5. Programma di lancio

Onde poter rispondere alla necessità di interventi viene varato un apposito programma di lancio, che contempla le misure già pronte per essere attuate e tali da presentare un valido rapporto costi/benefici. Al centro dell'attenzione vi sono gli interventi sui punti «deboli» in termini di incidenti e la promozione delle attrezzature per il TL nel traffico degli agglomerati (ivi compresi gli impianti combinati). Inoltre con tale programma si intende creare le basi pianificatorie che consentano di individuare e colmare le lacune esistenti.

▲ vedi Principio guida 13



5. Il messaggio principale dei principi guida

12



PG 1 Pianificazione territoriale e pianificazione

Le basi pianificatorie e gli strumenti della pianificazione del territorio sono finalizzati a contribuire al miglioramento duraturo dell'infrastruttura e delle prestazioni nell'ambito del traffico lento. Si attua una distinzione tra infrastrutture comunali-locali, cantonali-regionali e nazionali. Per ogni categoria vanno rispettati requisiti specifici.



PG 2 Infrastruttura

Sia all'interno che all'esterno delle zone d'insediamento occorre costruire per il traffico lento reti di sentieri, impianti accessori e locali di sosta adeguati e curarne la manutenzione, l'esercizio e la ristrutturazione, facendo sì che l'insieme dell'infrastruttura per il TL sia invitante e sicura in ogni fascia oraria giornaliera e in qualsiasi stagione, in funzione della domanda potenziale.



PG 3 Città e agglomerati

Sfruttando appieno il potenziale insito nel TL e spronando uno sviluppo territoriale «centripeto», è possibile contribuire in modo determinante a migliorare lo svolgimento del traffico nelle zone urbane. Si tratta di un passo avanti verso un sistema globale dei trasporti efficiente, che si traduce parimenti in una maggiore qualità di vita e dei luoghi nonché in una migliore competitività delle città e degli agglomerati.



PG 4 Sistema di guida e di informazione

Sulla scorta della legislazione in materia di circolazione stradale, a livello svizzero viene istituito un sistema unificato di guida e di informazione volto a promuovere il traffico lento. Tale sistema si basa su una progettazione unitaria e tratta tutte le forme di traffico lento. Laddove necessario, la nuova segnaletica verrà adeguata ai sistemi di segnaletica affini.



PG 5 Sicurezza

Gli impianti del TL vengono incontro alle elevate esigenze individuali in fatto di sicurezza e protezione (atti di violenza e attacchi ai danni degli utenti del TL).

Secondo i principi della VISIONE ZERO, non vi dovranno più essere decessi o feriti gravi tra i fruitori del traffico lento. In tale prospettiva, il sistema del traffico stradale è impostato in modo tollerante nei confronti degli inevitabili comportamenti umani errati.

Le infrastrutture del TL situate al di fuori dell'ambito di applicazione della legislazione sulla circolazione stradale (ad es. sentieri escursionistici o locali di sosta per il TL) sono pianificate e costruite nel rispetto di elevati standard di sicurezza e lo stesso vale per la manutenzione, l'esercizio e la ristrutturazione. Gli utenti degli impianti vanno resi attenti circa i possibili pericoli tramite adeguati sistemi direttivi e informativi.



PG 6 Mobilità combinata

Il collegamento ottimale degli impianti infrastrutturali per il traffico lento con gli impianti per i mezzi di trasporto pubblici e privati consente a tutti di fruire della possibilità di cambiare mezzo di trasporto in modo diretto, invitante e sicuro (traffico multimodale).



PG 7 Formazione e informazione del pubblico

L'informazione e la consulenza competenti e permanenti del pubblico sull'importanza, sulle opportunità e sulle esigenze del traffico lento è parte integrante della promozione del TL. Lo scambio fitto di informazioni a livello nazionale e internazionale nonché la formazione di base e l'aggiornamento professionale in presa diretta con la prassi a tutti i livelli formativi garantiscono la diffusione capillare delle nozioni specialistiche necessarie all'attuazione di misure a promozione del TL e all'aumento della sicurezza nel traffico.



PG 8 Ricerca e sviluppo, impianti pilota e di dimostrazione

La ricerca e la realizzazione di impianti pilota e di dimostrazione nel settore del traffico lento e delle catene di trasporto multimodali sono intensificate. La Svizzera accresce le attività a livello nazionale e internazionale per quanto riguarda...

...ricerca e sviluppo nei settori dell'infrastruttura, effetti sull'economia nazionale e valutazione della promozione del TL, sicurezza obiettiva del traffico e percezione soggettiva della sicurezza e della protezione, norme sul traffico, prestazioni per la formazione e l'informazione nonché per lo sviluppo futuro di norme tecniche;

...impianti pilota e di dimostrazione a mo' di strumenti informativi che fanno presa sul pubblico e per ottenere un livello sufficiente di esperienze pratiche che fungano da base per lo sviluppo successivo del diritto, della tecnica e della cultura del traffico.



PG 9 Statistica e valutazione

La statistica sul traffico lento va integrata come parte a tutti gli effetti della statistica ufficiale sul traffico. La Confederazione raccoglie ad intervalli regolari i dati principali su qualsiasi forma di TL. I dati vengono rilevati dal profilo quantitativo e qualitativo in modo tale da poter essere utilizzati ai fini della pianificazione e della valutazione delle misure di promozione. Il traffico lento viene preso in esame in tutte le statistiche della Confederazione per il medesimo ambito tematico.



PG 10 Sistema informativo Mobilità Svizzera

Tutte le informazioni relative al territorio su cui si svolge il traffico lento vengono integrate in un sistema geografico nazionale unitario. La cooperazione capillare tra Confederazione, Cantoni, agglomerati e terzi garantisce che tutte le informazioni geografiche importanti ai fini del TL siano correlate con uno standard universalmente riconosciuto. I risultati sono parte integrante del «Sistema informativo Mobilità Svizzera» e sono sempre a disposizione come prestazioni del servizio pubblico.



PG 11 Collaborazione e competenze

Lo Stato crea le condizioni quadro più consone a promuovere in maniera fattiva il traffico lento. A tale scopo vanno messe in atto forme adeguate dal punto di vista dell'economia pubblica in ambito di collaborazione ai livelli *public-public* e *public-private*.



PG 12 Finanziamento

La Confederazione versa contributi finalizzati alla pianificazione, alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione e alla ristrutturazione di infrastrutture per il TL nonché volti all'erogazione di determinate prestazioni: si utilizzano in tal senso i proventi dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata.



PG 13 Programma di lancio

Onde dare il via alle misure di promozione, la Confederazione vara un programma di lancio che si snoda sull'arco di più anni. Le parti del programma devono adempiere a tre requisiti: elevata e urgente necessità di interventi, valido rapporto comprovato tra costi e benefici e presenza di misure già attuabili.

8. Attuazione delle Linee guida

La promozione del traffico lento è intensificata dalla Confederazione in modo graduale, a seconda dei mezzi supplementari disponibili in termini di effettivi e di finanze. Si prevede di attuare le Linee guida sulla scorta dei seguenti tre moduli di base:





Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication

Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni

U V E K

E T E C

A T E C

Progetto

Catalogo delle misure Traffico lento



Mandato

Spiegazioni e misure

Elenco delle abbreviazioni

Mandato da parte del Consigliere federale Leuenberger

28 Egregio Direttore
Olivier Michaud
Ufficio federale delle strade
3000 Berna

3003 Berna, 10 maggio 2001

Mandato al Direttore dell'USTRA:

elaborazione di Linee guida dipartimentali per la promozione del traffico lento

Egregio Signor Direttore,
sulla scorta delle considerazioni esposte qui di seguito le affido il mandato di elaborare un progetto di Linee guida dipartimentali volte a promuovere il traffico lento:

1 SITUAZIONE DI PARTENZA

1.1 Portata degli interventi necessari

Di pari passo con i trasporti pubblici e con il traffico motorizzato privato, occorre sviluppare il traffico lento in modo tale da improntare alla sostenibilità l'intero sistema dei trasporti terrestri. La necessità di intervenire a favore del traffico lento è resa palese nella fattispecie dai seguenti elementi:

- gli obiettivi alla base della strategia dipartimentale del DATEC, con cui si mira ad aumentare la percentuale del traffico lento sul volume complessivo del traffico;
- diversi interventi parlamentari che invocano una promozione più attiva da parte della Confederazione (a titolo esemplificativo: Interpellanza Vollmer: «Finanziamento delle misure destinate a promuovere l'uso della bicicletta»; Interrogazione ordinaria Hollenstein: Sostegno alle città per l'iniziativa «In città senza automobile»; Petizione Onken: «Garanzia per i compiti sovraordinati di difesa degli interessi e di coordinamento nella rete pedonale ed escursionistica»; Interpellanza Eymann: «Utilizzo dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata anche a favore degli impianti infrastrutturali per il traffico negli agglomerati e nelle città»);

- il traffico congestionato, in particolare negli agglomerati e nelle città, causato dai limiti attuali dei sistemi di mobilità in termini spaziali, economici ed ecologici;
- l'esigenza di maggiore qualità di vita e di condizioni abitative sia nelle zone densamente popolate che nelle aree rurali;
- la percentuale, già elevata e costantemente in crescita, della popolazione che non pratica sufficiente moto dal punto di vista della salute, con conseguenti costi pari a due miliardi e mezzo di franchi all'anno e con un potenziale notevole costituito dal traffico lento ai fini della promozione della salute, e
- il programma SvizzeraEnergia e la legge sul CO₂, che prescrivono la riduzione di circa il 10% del consumo di energie fossili nel settore della mobilità. In tale ottica, la promozione del traffico lento può fornire un valido contributo alla riduzione del consumo di energia.

1.2 Ambito di elaborazione

Nel presente mandato, per traffico lento si intendono le seguenti forme di spostamento non motorizzato:

- traffico pedonale (all'interno delle zone di insediamento; art. 2 Legge sui percorsi pedonali e i sentieri, LPS, RS 704)
- passeggiate/escursioni (al di fuori delle zone di insediamento; art. 3 LPS)
- bicicletta
- nuove forme di mobilità (ad es. pattini «inline», monopattino, «kickboard» ecc.)

Il mandato tratta principalmente le forme di spostamento che si basano unicamente sulla forza muscolare (human powered mobility) (cfr. il punto 4.2. dedicato alle questioni specifiche di limitazione e collegamento).

Si tratta in particolare di abordare tutte le questioni di peso che hanno attinenza con lo spazio in cui il traffico lento si esplica in termini di movimento e di presenza (compresi i punti di raccordo necessari nell'ottica dell'intermodalità, tenendo inoltre conto quanto più possibile dei tratti di percorsi storici svizzeri (cfr. art. 3 cpv. 2 LPS)).

2 FINALITÀ

Conformemente agli obiettivi fissati dal DATEC per aumentare la percentuale del traffico lento sul volume complessivo del traffico, e tenuto conto che la promozione del traffico lento costituisce un compito trasversale che coinvolge numerosi ambiti settoriali della politica nonché tutti i livelli dell'organizzazione statale (Confede-

razione, Cantoni, regioni/agglomerati, comuni), occorre provvedere a creare ovunque le condizioni quadro ideali allo svolgimento del traffico lento. Il presente mandato mira a garantire l'elaborazione di qualsiasi misura fattibile tale da promuovere il traffico lento. Nella fattispecie:

- individuare lo spazio di manovra di cui già gode la Confederazione per la promozione del traffico lento, proponendo e attuando le misure del caso,
- individuare a livello federale le lacune esistenti di natura finanziaria, organizzativa, istituzionale, tecnica e giuridica nel campo della promozione del traffico lento e, se necessario, proporre i correttivi per il futuro,
- esaminare le principali decisioni di natura finanziaria, tecnica o giuridica direttamente correlate al traffico lento per appurarne il grado di compatibilità e
- individuare e proporre le misure atte ad incitare e sostenere gli altri livelli statali, gli enti e le aziende pubbliche e private affinché adottino in misura sempre crescente le misure più consone a favore del traffico lento.

3 MANDATO AL DIRETTORE DELL'USTRA

L'elaborazione di un progetto di Linee guida del DATEC per la promozione del traffico lento va portata a termine entro la fine di marzo del 2002. Nel campo di competenza della Confederazione, le Linee guida sono finalizzate ad individuare gli ambiti in cui è necessario intervenire, a fissare le priorità e le strategie nonché a proporre l'attuazione concreta delle misure elaborate.

Tramite le Linee guida elaborate dal DATEC è mia intenzione in particolare

dimensione economica

- colmare le lacune finanziarie di un'efficace promozione del traffico lento ed elaborare le proposte di soluzione tali da consolidare un sistema di finanziamento a lungo termine per il traffico lento (come sull'esempio del Fondo per il finanziamento dei trasporti pubblici);
- porre condizioni vantaggiose per il traffico lento orientato al tempo libero e al turismo, imprimendo così decisivi impulsi economici, in particolare nelle zone economicamente penalizzate e nelle regioni turistiche;
- inserire le esigenze del traffico lento nella pianificazione del territorio, rafforzando nel contempo l'esecuzione e il sostegno per i compiti legislativi della Confederazione, dei Cantoni e dei comuni e

dimensione ecologica

- contribuire a sgravare dal traffico agglomerati e zone molto trafficate, migliorandone la qualità di vita;
- fornire un contributo immediato alla riduzione dell'inquinamento ambientale causato dal traffico motorizzato nonché dell'utilizzo di energie fossili, indirizzando ad es. la scelta dei mezzi di trasporto tramite sistemi mirati di informazione sul traffico che contemplino anche il traffico lento;
- promuovere le catene di trasporto multimodali (che riguardano tutti i vettori di traffico) e intermodali (tra mezzi di trasporto), con un occhio di riguardo ai punti di contatto e di raccordo;

dimensione sociale

- assicurare anche per le generazioni future una libera scelta in fatto di mobilità, equiparando di per sé le tre forme basilari di mobilità nel traffico terrestre (traffico motorizzato privato, trasporti pubblici, traffico lento) ad ogni livello statale;
- garantire in modo duraturo a tutte le fasce di popolazione (in particolare a bambini, giovani, anziani e portatori di handicap) in ogni parte e regione della Svizzera un accesso adeguato ai luoghi adibiti a scopo di abitazione, acquisti, lavoro, formazione, tempo libero e attività ludiche (traffico locale);
- contribuire ad elevare progressivamente la percentuale della popolazione che pratica moto, con effetti benefici sulla salute collettiva.

4 CONDIZIONI QUADRO

4.1 Principi per l'elaborazione

4.1.1 Tramite una cooperazione che coinvolga più uffici, si tratta di garantire che i punti di vista e le esigenze sopra trattati vengano inseriti fin dall'inizio nell'elaborazione delle Linee guida.

4.1.2 Congiuntamente a partner esterni sia all'interno che all'esterno dell'amministrazione federale vanno ricercate soluzioni sostenibili; occorre mettere in luce le divergenze di finalità e motivare le valutazioni adottate.

4.2 Limitazioni e collegamenti

Per quanto riguarda la suddivisione dei compiti e la collaborazione con i Cantoni, con gli agglomerati e con i comuni va tenuto in debito conto l'esito del progetto di «Nuova perequazione finanziaria», proponendo di optare per strutture decisionali conformi ad ogni livello.

Nelle Linee guida non occorre trattare la promozione di forme miste (come biciclette elettriche e affini) sostenuta dalla politica energetica. Per contro, si invita ad appro-

30 fondire gli aspetti giuridici della coesistenza di tali forme di mobilità con il traffico lento.

L'auspicata modifica delle esigenze di mobilità, sulla via di una mobilità sostenibile, ha punti di contatto e di interazione con lo sviluppo territoriale. Anche nell'ambito della politica del traffico complessivo e dell'ordinamento del territorio si tratta quindi di attuare una distinzione tra i vari lavori: il coordinamento di tutti i vettori di traffico oppure – ad esempio – la creazione di nuove strutture territoriali tali da produrre meno traffico motorizzato privato non costituiscono il fulcro dell'opera di elaborazione, fermo restando che è possibile fornire indicazioni in merito.

L'aumento della sicurezza della circolazione, soprattutto per gli utenti del traffico più deboli, rappresenta uno degli scopi principali della promozione del traffico lento. Per l'insieme dello spazio pubblico stradale, tale aspetto va invece trattato nel quadro del mandato «Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes» (Elaborazione di principi per una politica federale della sicurezza stradale) allo scopo di individuare e proporre le misure più efficaci. Le questioni riguardanti la sicurezza della circolazione non rientrano di per sé nel presente mandato. Al contrario, in quest'ultimo occorre trattare gli aspetti specifici concernenti la sicurezza del traffico lento tralasciati o trattati solo marginalmente nel rapporto sulla sicurezza del traffico stradale (ad es. passeggiate/escursioni e rampichino).

5 LAVORI SUCCESSIVI AL TERMINE DEL PROGETTO

Al termine dell'elaborazione delle Linee guida (prima fase), a partire dalla primavera del 2002 dovranno venir introdotte progressivamente le misure approvate, in conformità ai mezzi supplementari a livello di personale e finanze.

In questa seconda fase dei lavori di promozione del traffico lento occorre coinvolgere maggiormente tutti i partner toccati dal traffico lento. La fase comprende quattro elementi:

1. attuazione delle misure secondo le Linee guida,
2. ampia consultazione sulle Linee guida volte a promuovere il traffico lento,
3. accertamenti approfonditi delle misure che non si prestano ancora per l'attuazione e
4. modifiche giuridiche fino al livello di competenza del Consiglio federale.

La terza fase prevede la preparazione delle norme di legge indicate come necessarie nelle Linee guida: tali norme vanno quindi sottoposte agli organi competenti per l'analisi e la decisione.

6 SCADENZARIO

Rapporto intermedio	dicembre 2001
Conclusione progetto Linee guida (fase I)	marzo 2002 con la presentazione del progetto delle Linee guida dipartimentali volte a promuovere il traffico lento
Attuazione Linee guida (fase II)	secondo le istanze del Comitato progettuale a partire da giugno 2002, oppure su decisione del capo del DATEC, inoltre consultazione presso i Cantoni, le istituzioni, le associazioni ecc.
Fine attuazione Linee guida (fase III)	a 10 anni circa dall'approvazione delle Linee guida

Le iniziative parziali per la promozione del traffico lento attuabili in anticipo sui tempi previsti vanno realizzate a mano a mano, in base alle risorse disponibili.

Distinti saluti,

firmato in data 10 maggio 2001

Moritz Leuenberger

Copia per conoscenza:

UFST, UFSP, UFSPO, UFT, UFE, UST, UFAFP, AFF, SECO, S+T

1. Pianificazione territoriale e pianificazione

32 Principio guida

Le basi pianificatorie e gli strumenti della pianificazione del territorio sono finalizzati a contribuire al miglioramento duraturo dell'infrastruttura e delle prestazioni nell'ambito del traffico lento. Si attua una distinzione tra infrastrutture comunali-locali, cantonali-regionali e nazionali. Per ogni categoria vanno rispettati requisiti specifici.

Spiegazione

La disposizione spaziale delle aree abitative, lavorative, del tempo libero e degli acquisti nella vita quotidiana determina in maniera preponderante la scelta dei mezzi di trasporto. Facendo ricorso agli strumenti della pianificazione territoriale – piani direttori cantonali, regionali e comunali al pari dei piani settoriali e dei progetti della Confederazione – occorre incentivare uno sviluppo del territorio e dell'edilizia urbana in grado di rafforzare il ruolo del traffico lento quale componente del sistema complessivo del traffico viaggiatori. In tale prospettiva, è necessario armonizzare tra loro tutte le attività dei comuni, dei Cantoni e della Confederazione che hanno un impatto sul territorio.

La suddivisione in categorie delle infrastrutture e delle prestazioni nell'ambito del traffico lento consente di definire in maniera conforme ad ogni livello gli obiettivi volti all'adempimento dei compiti specifici spettanti ad ogni gradino dello Stato. Laddove necessario, è anche possibile emanare istruzioni concrete a livello territoriale. Ciò assicura una pianificazione a 360 gradi degli obiettivi perseguiti, dei mezzi impiegati e delle priorità scelte per promuovere il traffico lento all'interno del sistema complessivo del traffico. Inglobando in modo coerente il traffico lento nei lavori pianificatori, vi è la garanzia per lo sviluppo futuro dello spazio pubblico adibito alla mobilità, sempre in modo coerente e in base alle esigenze effettive. In concomitanza con i futuri lavori di costruzione, manutenzione e rifacimento degli spazi stradali vengono creati a mano a mano anche reti di percorsi, impianti accessori e locali di sosta che risultino invitanti e sicuri ad uso del traffico lento.

Le basi pianificatorie sotto forma di aiuti per l'esecuzione, di norme e di direttive emanati dalla Confederazione delineano in modo conforme ad ogni livello le finalità funzionali e i requisiti qualitativi del traffico lento rispetto agli spazi pubblici in cui i suoi utenti si spostano e sostano.

Misure

- 1. La Confederazione e i Cantoni verificano in sede di revisione dei piani direttori cantonali se tali documenti pianificatori ottemperano agli obiettivi e ai principi della pianificazione territoriale atti a promuovere il traffico lento.**
- 2. Viene posta una base giuridica volta a consentire la pianificazione nell'ambito del traffico lento a livello dei piani settoriali o dei progetti della Confederazione.**
- 3. La Confederazione elabora di concerto con i Cantoni, gli agglomerati e le organizzazioni settoriali gli aiuti per l'esecuzione e le norme destinate alla pianificazione di reti viarie, impianti accessori e locali di sosta invitanti e sicuri per il traffico lento.**

Piano settoriale delle strade

Il piano settoriale delle strade presenta la situazione attuale, gli obiettivi e i requisiti concettuali della politica svizzera in materia di circolazione stradale. Esso definisce i principi e le basi relativi ai diversi ambiti della mobilità individuale. Il piano settoriale definisce inoltre una nuova rete stradale nazionale e ne verifica la funzione per l'anno di pianificazione 2020. L'attuazione del piano settoriale avviene in due fasi:

- le parti concettuali saranno poste in consultazione nell'autunno del 2002;
- le schede di coordinamento relative ai progetti infrastrutturali saranno elaborate dal 2003 al 2004.

Il documento su cui verte la consultazione dell'autunno 2002 non contiene ancora nessuna decisione in merito al traffico lento. Le decisioni verranno infatti integrate nella versione finale sulla base delle Linee guida definitive. La parte concettuale del piano settoriale contiene tuttavia dei principi che potrebbero avere delle conseguenze indirette sul traffico lento. Tra questi vanno menzionati:

- una politica dei trasporti coordinata, che agevoli l'aumento della quota del traffico lento rispetto al traffico complessivo;
- la promozione di soluzioni che offrano pari condizioni a tutte le forme di trasporto.

Sia all'interno che all'esterno delle zone di insediamento occorre costruire per il traffico lento reti di percorsi, impianti accessori e locali di sosta adeguati e curarne la manutenzione, l'esercizio e la ristrutturazione, facendo sì che l'insieme dell'infrastruttura per il TL sia invitante e sicura in ogni fascia oraria giornaliera e in qualsiasi stagione, in funzione della domanda potenziale.

La promozione del traffico lento presuppone l'esistenza di un'infrastruttura valida qualitativamente e di un'allettante offerta di possibilità di trasbordo verso altri mezzi di trasporto. Fondamentalmente, per l'ampliamento e lo sviluppo successivo delle infrastrutture di TL, occorre rispettare le seguenti condizioni:

- reti viarie capillari per ogni forma di TL;
- livello qualitativo omogeneo e consono alle relative categorie;
- segnaletica di facile comprensione (cfr. PG 4);
- impostazione architettonica dell'infrastruttura del TL che tenga in debito conto le peculiarità locali degli insediamenti e del paesaggio (architettura insediativa e paesaggistica).

Inoltre, all'interno della zona di insediamento vanno presi in considerazione i seguenti elementi dello sviluppo successivo dell'infrastruttura per il TL:

- impostare lo spazio pubblico stradale all'insegna della sicurezza del traffico e della qualità degli spazi di sosta;
- tramite un'impostazione adeguata agli obiettivi degli impianti per il TL occorre garantire parimenti l'accesso a bambini, anziani e persone dalla mobilità limitata; per «persone dalla mobilità limitata» si intendono coloro che non possono usufruire, se non con difficoltà, dei servizi pubblici per la mobilità. Si tratta di persone con handicap fisico o psichico permanente, degli anziani, di coloro che spingono un passeggino, trasportano bagagli pesanti o sono temporaneamente limitati (ad esempio a causa di una frattura ad una gamba);
- nelle città e negli agglomerati va promosso lo sviluppo successivo delle infrastrutture del TL nell'ottica di un sistema coerente del traffico complessivo (cfr. PG 3). In tal senso, occorre nella fattispecie creare impianti per il TL a misura di utente, tali da consentire direttamente e in tutta sicurezza il passaggio agevolato ad altre forme di mobilità;
- sono necessari impianti adeguati e in numero sufficiente per il cosiddetto «traffico lento fermo», ad esempio impianti per il deposito di biciclette e bagagli.

Misure

- 1. La Confederazione definisce i principi e le condizioni relativi alla pianificazione dell'infrastruttura di TL ed emana le relative basi giuridiche.**
- 2. La Confederazione mette a disposizione dei Cantoni contributi globali a destinazione vincolata per la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e la ristrutturazione dell'infrastruttura per il TL.**
- 3. Qualora la Confederazione o i Cantoni debbano rinunciare o modificare gli impianti infrastrutturali esistenti per il TL a causa di interessi di altra natura, è necessario provvedere alla loro sostituzione in modo adeguato e consono alle finalità precipue secondo uno standard che risulti esemplare.**
- 4. La Confederazione, al pari dei suoi enti e delle sue aziende, tiene presente in modo esemplare le esigenze del TL in sede di pianificazione, costruzione, esercizio, manutenzione e ristrutturazione dei propri impianti (strade nazionali, piani di miglioramento, impianti militari, aerodromi, edifici adibiti ad uffici ecc.).**
- 5. Gli impianti della Confederazione nonché dei suoi enti e delle sue aziende sono sottoposti a controllo per appurarne il rispetto delle esigenze in fatto di TL (ad esempio posteggi per le biciclette, guardaroba e docce) e, se necessario, risanati.**

3. Città e agglomerati

36 Principio guida

Sfruttando appieno il potenziale insito nel TL e spronando uno sviluppo territoriale «centripeto», è possibile contribuire in modo determinante a migliorare lo svolgimento del traffico nelle zone urbane. Si tratta di un passo avanti verso un sistema globale dei trasporti efficiente, che si traduce parimenti in una maggiore qualità di vita e dei luoghi nonché in una migliore competitività delle città e degli agglomerati.

Spiegazione

La qualità di vita degli agglomerati e la loro attrattiva in quanto luogo ideale per l'erogazione di servizi e per le attività industriali è in gran parte proporzionale ad una buona gestione del traffico viaggiatori. In tale ottica, negli agglomerati è importante sviluppare un sistema di traffico globale efficiente, migliorandolo anche dal punto di vista qualitativo.

Tra struttura insediativa, accessibilità e *splitting* modale (vale a dire la ripartizione della domanda di traffico tra i diversi mezzi di trasporto) intercorrono legami molto stretti. Al momento attuale, vi è un potenziale inutilizzato pari all'incirca al 20% nel traffico pedonale su distanze inferiori al chilometro e di circa il 50% nel traffico ciclistico per distanze inferiori ai tre chilometri (in riferimento allo *splitting* modale): occorre quindi sfruttare tali potenzialità. Nello sviluppo del traffico e del territorio è necessario incentivare il traffico lento sulla scorta dell'importanza che riveste oggi e di quella futura. Le ripercussioni positive si esplicheranno soprattutto nelle città e negli agglomerati:

- per i bambini, gli anziani e le persone dalla mobilità limitata, il traffico lento – insieme ai trasporti pubblici – è spesso l'unico accesso alla mobilità;
- lo spazio pubblico – e la strada ne costituisce una parte importante – detiene una funzione centrale per i contatti sociali tra tutte le cerchie della popolazione;
- soprattutto nelle città e negli agglomerati, il TL aiuta a mantenere l'aria pulita, ad evitare i rumori molesti e a risparmiare energia, così come auspicato a livello di obiettivi;
- promuovendo il traffico pedonale e ciclistico sulle distanze inferiori ai tre chilometri, non solo è possibile ottenere una mobilità efficiente, ma anche migliorare la salute della popolazione;
- il TL non implica un ingente fabbisogno in termini di infrastrutture e di spazio. Gli investimenti effettuati negli agglomerati per il TL si basano quindi su un rapporto favorevole tra costi e benefici.

Misure

- 1. Il traffico nelle città e negli agglomerati va pianificato da consorzi appositamente costituiti, inglobando il TP, il TPM e il TL nonché gli aspetti territoriali e di politica ambientale. Le esigenze in termini di mobilità vanno soddisfatte in modo sostenibile economicamente e possibilmente efficiente dal punto di vista dell'economia nazionale.**
- 2. La Confederazione partecipa, nel quadro dei programmi per gli agglomerati, alla pianificazione e all'attuazione di questi sistemi complessivi del traffico. Il sostegno da parte della Confederazione è vincolato a due condizioni: rispettare e garantire nel tempo i requisiti pianificatori orientati all'attuazione a favore dei TP, del TPM e del TL e assicurarne l'interconnessione nel tempo.**
- 3. Il sostegno finanziario della Confederazione a favore del traffico negli agglomerati viene fatto dipendere tra l'altro dai seguenti requisiti specifici in materia di traffico lento:**
 - **reti di percorsi pedonali e ciclabili collegate tra loro, invitanti e sicure;**
 - **possibilità di trasbordo diretto, sicuro e invitante verso i TP e il TPM;**
 - **vasta scelta di impianti sicuri e invitanti per il posteggio di biciclette;**
 - **organizzazione dello spazio pubblico che garantisca una mobilità accessibile a tutte le cerchie della popolazione.**

Finanziamento e coordinamento del traffico negli agglomerati

Nel 2000 il DATEC ha affidato ad un gruppo di esperti capeggiato dal Consigliere agli Stati dott. Peter Bieri il compito di elaborare alcune proposte, praticabili e sostenibili politicamente, al fine di risolvere la problematica del traffico negli agglomerati. Alla fine di maggio del 2002 il gruppo di esperti ha pubblicato delle raccomandazioni e una relazione, nella quale si afferma tra l'altro che, soprattutto negli agglomerati, solo l'approccio combinato si rivela vincente per risolvere i nodi del traffico: negli agglomerati occorre prendere in considerazione congiuntamente la ferrovia, la strada e il traffico lento.

La principale misura proposta dal gruppo di esperti consiste in una modifica della Costituzione che consenta di utilizzare i proventi dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata per sostenere gli investimenti ferroviari e stradali nell'ambito degli agglomerati. Tale modifica è contenuta nel Messaggio del 14 novembre 2001 su una nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC). Il Consiglio federale propone di aggiungere all'articolo 86 capoverso 3 della Costituzione federale una nuova lettera bis concernente misure atte a migliorare lo svolgimento del traffico nelle città e negli agglomerati.

Il gruppo di esperti propone che la Confederazione versi contributi a favore del traffico negli agglomerati tramite il finanziamento di programmi. Gli agglomerati devono organizzarsi in consorzi a favore del traffico negli agglomerati. Tali consorzi avrebbero il compito di elaborare programmi per gli agglomerati che prendano in considerazione ogni tipo di traffico – vale a dire TP, TPM e TL – nonché gli aspetti territoriali e di politica ambientale. La Confederazione prevede di calcolare l'entità dei propri contributi finanziari sulla base di tali programmi. La promozione del traffico lento nelle città e negli agglomerati va esplicitamente cofinanziata in tal senso da parte dalla Confederazione.

4. Sistema di guida e di informazione

38 Principio guida

Sulla scorta della legislazione in materia di circolazione stradale, a livello svizzero viene istituito un sistema unificato di guida e di informazione volto a promuovere il traffico lento. Tale sistema si basa su una progettazione unitaria e tratta tutte le forme di traffico lento. Laddove necessario, la nuova segnaletica verrà adeguata ai sistemi di segnaletica affini.

Spiegazione

Un sistema unificato di guida e di informazione contribuisce notevolmente ad incentivare il traffico lento. L'attuazione avviene fuori e dentro gli abitati sotto forma di segnaletica direzionale, pannelli supplementari, segnaletica orizzontale, tavole informative ecc., al fine di garantire l'accesso all'offerta complessiva di TL per la popolazione e per il segmento legato a turismo e tempo libero (per saperne di più circa i sistemi digitali di informazione, cfr. PG 10):

- una segnaletica predisposta e curata in modo professionale si traduce in un notevole salto di qualità per l'offerta di TL all'interno e all'esterno delle zone di insediamento;
- il sistema nazionale di guida e di informazione agevola la creazione di un *label* per il TL valente a livello di mercato. In tal modo si sfrutta appieno il potenziale di mercato del TL, soprattutto ma non esclusivamente nel settore del turismo e del tempo libero;
- l'uniformazione dei sistemi di guida e di informazione va a tutto vantaggio dell'orientamento degli utenti del TL: ciò apporta maggiore sicurezza soprattutto nelle situazioni in cui risulta più difficile districarsi;
- i mutamenti nelle abitudini di scelta dei mezzi di locomozione sono influenzabili trasmettendo conoscenze e valori. Gli utenti sapranno sempre fin dall'inizio cosa trovare utilizzando i sentieri segnalati oppure i locali di sosta. A titolo esemplificativo citiamo i percorsi per pattinatori *inline*, i sentieri escursionistici di montagna, per la bicicletta o per il rampichino e i punti di deposito al coperto per le biciclette. Ciò consente di eliminare le esitazioni che ostacolano l'accesso al TL. I sistemi di guida e di informazione per il TL perseguono in vario modo tale obiettivo: sono infatti una «pubblicità» permanente a favore dell'offerta di TL, fungono da elementi di identificazione e contribuiscono a migliorare l'immagine degli utenti del TL;
- i sistemi di guida e di informazione mettono in rilievo le correlazioni ancora poco note oppure non sufficientemente in evidenza tra le reti di percorsi, in particolare in relazione ai TP e al TMP; il TL è una componente centrale delle reti di trasporto intermodali necessarie ad ottimizzare il sistema del «traffico viaggiatori».

- 1. La Confederazione elabora di concerto con i Cantoni e con le associazioni settoriali un progetto di sistema di guida e di informazione, che comprenda tutte le forme di TL, tenendo presenti anche i progetti di segnaletica affini (ad es. segnaletica del settore para-alberghiero, comprensori delle bandite di caccia, sentieri per l'equitazione, sentieri per l'escursionismo invernale, reti di piste di sci di fondo ecc.). La Confederazione attua tale progetto al gradino legislativo più adeguato (Ordinanza sulla segnaletica stradale, Legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri, ecc.).**
- 2. La Confederazione elabora, congiuntamente agli organi coinvolti e con le nuove basi giuridiche, chiare norme specifiche (VSS SN) e gli strumenti eventualmente necessari ai fini dell'esecuzione.**
- 3. Ai Cantoni spetta l'esecuzione delle nuove norme e prescrizioni legislative. La Confederazione assicura il suo sostegno a condizione che siano rispettate le indicazioni concettuali e pianificatorie per una segnaletica uniforme a livello nazionale. A mo' di investimento di lancio, la Confederazione aiuta i Cantoni, ad esempio mettendo a disposizione il materiale per la segnaletica.**

Gli impianti del TL vengono incontro alle elevate esigenze individuali in fatto di sicurezza e protezione (atti di violenza e attacchi ai danni degli utenti del TL).

Secondo i principi della VISIONE ZERO, non vi dovranno più essere decessi o feriti gravi tra i fruitori del traffico lento. In tale prospettiva, il sistema del traffico stradale è impostato in modo tollerante nei confronti degli inevitabili comportamenti umani errati.

Le infrastrutture del TL situate al di fuori dell'ambito di applicazione della legislazione sulla circolazione stradale (ad es. sentieri escursionistici o locali di sosta per il TL) sono pianificate e costruite nel rispetto di elevati standard di sicurezza e lo stesso vale per la manutenzione, l'esercizio e la ristrutturazione. Gli utenti degli impianti vanno resi attenti circa i possibili pericoli tramite adeguati sistemi direttivi e informativi.

Un'infrastruttura in grado di ispirare e garantire sicurezza è una *conditio sine qua non* per la promozione del TL. Le infrastrutture non sicure o non considerate tali verranno di conseguenza utilizzate solo in parte o per nulla dagli utenti del TL. Un discorso, questo, che vale sia in riferimento al grado di sicurezza soggettivo (atti violenti e attacchi di altro tipo) sia in relazione alla sicurezza obiettiva degli utenti del traffico.

Le misure finalizzate *in primis* ad elevare il grado di sicurezza del traffico per gli utenti del TL non sono oggetto delle presenti Linee guida. Esse infatti vengono perseguite dalla nuova filosofia della sicurezza denominata VISIONE ZERO. Quest'ultima parte dal principio secondo il quale l'uomo commette errori, anche nel traffico stradale. Di conseguenza, il sistema del traffico stradale va adeguato nella misura del possibile alle capacità umane, in particolare delle persone anziane, dei bambini e dei soggetti dalla mobilità limitata. Occorre quindi porre le condizioni idonee a reagire nei confronti dei comportamenti errati degli utenti del traffico motorizzati e non. Le misure atte ad elevare il grado di sicurezza non devono in nessun modo limitare od ostacolare il TL (ad es. sottopassaggi o cavalcavia, deviazioni in seguito all'eliminazione di strisce pedonali ecc.).

Le infrastrutture di TL poste al di fuori dello spazio pubblico stradale (ad es. sentieri escursionistici, percorsi per il rampichino) non possono e non devono essere sviluppate e gestite secondo i principi della VISIONE ZERO. Nel caso di queste infrastrutture è importante innanzitutto la responsabilità individuale dell'utente. Il valore di tali spazi in termini di relax verrebbe compromesso dalla costruzione delle infrastrutture tecnicamente necessarie alla sicurezza. Inoltre, il raggiungimento di tale livello di sicurezza non sarebbe né efficace né sostenibile economicamente. Nondimeno, anche per tali infrastrutture, occorre assicurare standard tecnici unitari e approntare moderni sistemi di informazione e di guida utili ai fini preposti, così da offrire ad ogni utente un adeguato grado di sicurezza.

Misure

1. **La sensazione di sicurezza e di benessere negli spazi pubblici assurge ad ambito importante nei compiti affidati alla pianificazione territoriale ed urbana. La Confederazione stila appositi pacchetti di misure, verificandoli sulla scorta dei progetti pilota. L'esito di tale lavoro va utilizzato per gli eventuali correttivi a livello giuridico e tecnico. Inoltre, la Confederazione mette a punto gli strumenti ausiliari ad uso di Cantoni e comuni.**
2. **La Confederazione elabora le norme tecniche volte ad ottimizzare l'impostazione in fatto di sicurezza delle infrastrutture per il TL poste al di fuori dello spazio stradale, regola la responsabilità dello Stato per questi impianti e mette a punto un sistema di guida e di informazione (cfr. PG 4) finalizzato ad elevare il grado di sicurezza.**
3. **Nell'ambito del progetto Politica della sicurezza stradale della Confederazione, la Confederazione elabora una nuova politica della sicurezza stradale, in collaborazione con i Cantoni e le cerchie interessate. L'attuazione e il finanziamento del progetto Politica della sicurezza stradale della Confederazione non sono disciplinati dal programma di lancio delle presenti Linee guida (cfr. PG 13).**

Politica della sicurezza stradale della Confederazione

Secondo i principi della VISIONE ZERO, la Confederazione formula di concerto con i Cantoni e gli ambiti coinvolti una nuova politica della sicurezza stradale. Nell'ambito del progetto Politica della sicurezza stradale della Confederazione, essa elabora le misure necessarie ad elevare il livello di sicurezza nel traffico stradale. In tal modo si persegue lo scopo di ridurre drasticamente il numero dei feriti gravi e dei decessi nel traffico stradale (la Visione Zero punta addirittura all'azzeramento). Questo obiettivo costituisce anche un presupposto fondamentale per la promozione del TL: si tratta in primo luogo di ridurre considerevolmente la percentuale di incidenti tra gli utenti del TL e di risanare i punti dove essi si verificano, tanto sulle strade urbane ed extraurbane quanto sui sentieri pedonali ed escursionistici nonché sulle piste ciclabili. La sicurezza del traffico per gli utenti del TL può venir elevata nel quadro della Politica della sicurezza stradale della Confederazione, nella fattispecie applicando le seguenti misure:

- Risanamento dei punti in cui si verificano numerosi incidenti
- Garanzia di sicurezza per i punti di attraversamento per pedoni
- Garanzia di sicurezza per i punti di attraversamento e per le manovre di svolta verso sinistra del traffico leggero su due ruote
- Misure di miglioramento dei percorsi che portano alle scuole
- Formazione sulla mobilità e istruzione sulla sicurezza ad ogni livello scolastico
- Campagna a favore del casco; obbligo del casco.



6. Mobilità combinata

42 Principio guida

Il collegamento ottimale degli impianti infrastrutturali per il traffico lento con gli impianti per i mezzi di trasporto pubblici e privati consente a tutti di fruire della possibilità di cambiare mezzo di trasporto in modo diretto, invitante e sicuro (traffico multimodale).

Spiegazione

Il traffico lento, nella fattispecie il traffico pedonale, per gran parte della popolazione costituisce il traffico primario e, con i mezzi pubblici, anche l'unico accesso alla mobilità. Di conseguenza occorre migliorare gli elementi centrali necessari alla creazione di catene di percorsi modulari a libera scelta:

- garantire possibilità di trasbordo dirette, invitanti e sicure nei punti di contatto tra mezzi di trasporto diversi (fermate, stazioni ferroviarie, *mobil center* ecc.). Rientrano in tale categoria gli impianti a prova di furto e protetti dalle intemperie per il traffico lento fermo (impianti di posteggio delle biciclette e di custodia dei bagagli, panchine e sedie ecc.);
- creare un'offerta con possibilità di trasporto semplici e invitanti per le biciclette, i passeggini e i bagagli nei mezzi di trasporto pubblici;
- elaborare servizi a misura di utente per l'accesso alle informazioni interattive sulla mobilità (prima e durante il viaggio) quali orari, indicazioni sull'insieme delle reti di TL, strutture di *Bike&Ride* e *Park&Ride*, informazioni sullo stato delle strade e aggiornamenti relativi ai mezzi pubblici di trasporto (cfr. PG 10).

Misure

- 1. La Confederazione definisce le basi generali, di natura vincolante e a carattere nazionale, per la pianificazione, la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e la ristrutturazione degli impianti per la mobilità combinata. Se necessario, crea gli strumenti di aiuto all'esecuzione, in collaborazione con le cerchie interessate.**
- 2. La Confederazione e i Cantoni fanno sì che, al momento di ordinare le prestazioni di traffico dei trasporti pubblici e di siglare gli accordi di prestazioni per le infrastrutture dei TP, vengano considerate le esigenze della mobilità combinata. A titolo di esempio si pensi agli impianti per il traffico lento fermo oppure alla possibilità di portare con sé sui mezzi pubblici le biciclette e i passeggini.**

SvizzeraEnergia

Il programma SvizzeraEnergia contribuisce ad una mobilità efficiente sul piano energetico e alla riduzione delle emissioni di CO₂ provenienti dal traffico. Esso promuove misure come il miglioramento della tecnica dei veicoli e delle abitudini degli utenti del traffico nonché la mobilità combinata. L'obiettivo del programma in merito alla mobilità è innanzitutto quello di influire sulla ripartizione modale nell'ambito dei trasporti pubblici e del traffico lento, realizzando in primo luogo punti di trasbordo ottimali tra i diversi vettori e catene di percorsi invitanti. Gli elementi centrali del programma SvizzeraEnergia in relazione al traffico lento sono i seguenti:

- la mobilità nel tempo libero (ad es. traffico per lo sport sostenibile, turismo «dolce»);
- punti di trasbordo e catene di percorsi (ad es. centrali della mobilità, punti bici);
- comunicazione e informazione (ad es. informazioni radiofoniche sulla mobilità, www.mobilservice.ch);
- progetti modello (ad es. Ticino Cantone modello, Burgdorf città modello, Gundeldingerfeld quartiere modello di Basilea);
- *Label* «Città dell'energia» con consulenza ai comuni in materia di mobilità;
- gestione della mobilità in aziende e comuni.

7. Formazione e attività di informazione del pubblico

44 Principio guida

L'informazione e la consulenza competenti e permanenti del pubblico sull'importanza, sulle opportunità e sulle esigenze del traffico lento è parte integrante della promozione del TL. Lo scambio fitto di informazioni a livello nazionale e internazionale nonché la formazione di base e l'aggiornamento professionale in presa diretta con la prassi a tutti i livelli formativi garantiscono la diffusione capillare delle nozioni specialistiche necessarie all'attuazione di misure a promozione del TL e all'aumento della sicurezza nel traffico.

Spiegazione

Grazie alle nozioni specialistiche a disposizione delle autorità e dei privati aumenta la comprensione per le questioni globali inerenti alla politica dei trasporti, alla tecnica e alla pianificazione. Solo così è possibile sviluppare anche in futuro le reti viarie e sentieristiche e gli spazi di sosta in direzione di un'infrastruttura e di un servizio del TL che siano invitanti e sicuri. L'informazione, la formazione di base e l'aggiornamento professionale detengono un ruolo determinante nella promozione a lungo termine del traffico lento.

Onde mettere a frutto le potenzialità del traffico lento occorre modificare a fondo i comportamenti legati alla mobilità: incentivare l'immagine, l'importanza e il valore attribuito al TL nella vita quotidiana e nel tempo libero. È molto importante in tal senso trasmettere le dovute informazioni e mettere in giusto rilievo l'utilità della promozione del TL.

Misure

- 1. La Confederazione intensifica insieme ai Cantoni e alle organizzazioni settoriali l'attività di informazione del pubblico, allo scopo di trasmettere in modo capillare le principali informazioni sul traffico lento. Si pensi in tale contesto soprattutto a seminari tematici, congressi, esposizioni, opuscoli informativi, premiazione delle misure modello per la promozione del TL, ecc.**
- 2. Tramite strumenti d'attuazione e consulenza, la Confederazione fa sì che tutti i Cantoni, gli agglomerati, le città e i comuni svolgano le mansioni legate al TL in modo competente e avvalendosi della tecnologia più recente.**
- 3. Congiuntamente ai Cantoni, la Confederazione rafforza e istituzionalizza le offerte nel settore della formazione di base e dell'aggiornamento professionale in tema di traffico lento. Eccone le modalità:**
 - **orientamenti di approfondimento interdisciplinare in seno alle scuole universitarie professionali e alle università;**
 - **strumenti didattici sulla mobilità incentrati sul traffico lento.**

8. Ricerca e sviluppo, impianti pilota e di dimostrazione

46 Principio guida

La ricerca e la realizzazione di impianti pilota e di dimostrazione nel settore del traffico lento e delle catene di trasporto multimodali sono intensificate. La Svizzera accresce le attività a livello nazionale e internazionale per quanto riguarda...

...ricerca e sviluppo nei settori dell'infrastruttura, effetti sull'economia nazionale e valutazione della promozione del TL, sicurezza obiettiva del traffico e percezione soggettiva della sicurezza e della protezione, norme sul traffico, prestazioni per la formazione e l'informazione nonché per lo sviluppo futuro di norme tecniche;

...impianti pilota e di dimostrazione a mo' di strumenti informativi che fanno presa sul pubblico e per ottenere un livello sufficiente di esperienze pratiche che fungano da base per lo sviluppo successivo del diritto, della tecnica e della cultura del traffico.

Spiegazione

La ricerca e lo sviluppo mirati esplicano un forte influsso sull'efficacia della promozione del TL. Per tale motivo le ripercussioni positive della promozione del traffico lento nella sua dimensione sociale, economica ed ecologica meritano di venir esaminate più approfonditamente. L'esito di tale analisi va attuato secondo un *iter* adeguato e all'insegna del partenariato. Inoltre, occorre seguire da vicino e attivamente le relazioni e gli sviluppi ulteriori a livello internazionale e parteciparvi nei casi in cui l'attuazione pratica sembra votata al successo. Specialmente nei seguenti ambiti d'azione appare evidente la necessità di acquisire maggiori conoscenze specialistiche:

- ottimizzazione tecnica e giuridica dell'infrastruttura e delle norme del traffico in riferimento alle esigenze del traffico lento nonché collegamento del TL con i TP e con il TPM;
- ricerca nel campo del traffico lento di tutti i giorni in relazione ai fattori sociali, psicologici, economici e storici (a completamento delle lacune nelle conoscenze attuali);
- ricerca sul mercato del tempo libero: le motivazioni e le esigenze nello svolgimento del traffico lento legato al tempo libero hanno infatti subito notevoli cambiamenti;
- miglioramento della sicurezza tecnica delle biciclette e degli attrezzi assimilabili a veicoli come pattini *inline*, monopattini, velocipedi per bambini, ecc.;
- sviluppo *ex novo* di strumenti per la valutazione delle misure di promozione (cfr. PG 9);
- sviluppo ulteriore dei sistemi interattivi di informazione onde consentire ad ognuno un accesso moderno alle informazioni aggiornate del TL (cfr. PG 10).

Misure

- 1. La Confederazione fa sì che il fabbisogno di ricerca & sviluppo (R&S) in fatto di traffico lento sia coperto in misura completa e permanente. In questo contesto vengono tenuti presenti gli sviluppi a livello nazionale e internazionale. La Confederazione lavora a stretto contatto con i partner del settore privato così come con le istituzioni e le organizzazioni nazionali.**
- 2. La Confederazione realizza insieme ai Cantoni, agli agglomerati, alle città, ai comuni e all'economia impianti pilota e di dimostrazione (P&D). Fa sì che le autorità competenti e l'economia siano costantemente informate circa le ultime conoscenze e godano di valida consulenza per la loro attuazione. Va garantito un impiego efficiente ed effettivo dei mezzi di R&S: le esperienze pratiche in relazione agli impianti di R&S forniscono l'orientamento degli obiettivi per il futuro di R&S nel settore del TL.**

La statistica sul traffico lento va integrata come parte a tutti gli effetti della statistica ufficiale sul traffico. La Confederazione raccoglie ad intervalli regolari i dati principali su qualsiasi forma di TL. I dati vengono rilevati dal profilo quantitativo e qualitativo in modo tale da poter essere utilizzati ai fini della pianificazione e della valutazione delle misure di promozione. Il traffico lento viene preso in esame in tutte le statistiche della Confederazione per il medesimo ambito tematico.

Le basi di dati più idonee dal punto di vista quantitativo e qualitativo fungono da piattaforma per la valutazione e l'attuazione delle misure di promozione. La percentuale del TL sul totale del traffico viaggiatori e la sua importanza per il traffico intermodale sono state ampiamente sottovalutate fino alla pubblicazione degli ultimi indici sulla mobilità nel Microcensimento 2000. Di conseguenza, la statistica sul TL va allargata nella direzione seguente:

- definizione precisa di ognuna delle forme di traffico lento;
- rilevamento separato per le singole forme di TL;
- nessuna fissazione di limiti minimi di età per i rilevamenti sulla mobilità;
- rilevamento dell'offerta quantitativa e qualitativa in relazione al TL a complemento dei dati sulle abitudini legate alla domanda di traffico; nella fattispecie, occorre rilevare dati quali lunghezza e qualità delle reti, impianti per il TL fermo ecc.;
- censimenti periodici sul traffico per tutte le forme di TL;
- rilevamento della quota del TL sulle catene di percorsi oppure per il traffico intermodale.

Misure

- 1. I dati sulle abitudini degli utenti del traffico (Microcensimento 2000 segg.) sono oggetto di valutazione, in particolare nell'ottica del traffico lento ed esaminati per quanto riguarda i requisiti della statistica sul TL.**
- 2. Il traffico lento è parte integrante della statistica ufficiale della Confederazione (UST). Congiuntamente ai Cantoni e alle organizzazioni settoriali, la Confederazione elabora un progetto volto ad istituire una statistica per il TL.**
- 3. Tale progetto viene realizzato dalla Confederazione e integrato nei rilevamenti statistici attuali, a garanzia che i principali dati statistici sul TL siano aggiornati ad intervalli regolari.**
- 4. La Confederazione elabora insieme ai Cantoni e alle organizzazioni settoriali un piano di valutazione finalizzato all'esame permanente delle misure già applicate per promuovere il TL.**
- 5. I dati statistici rilevanti sul traffico lento sono divulgati ad intervalli costanti in apposite pubblicazioni destinate al pubblico. Tali pubblicazioni mettono in rilievo gli aspetti positivi e negativi del TL, ad esempio**
 - paragoni con altri tipi di traffico;
 - incidenti, loro dinamica e prevenzione;
 - ripercussioni sul consumo energetico e sull'ambiente;
 - valore in termini di salute per la popolazione;
 - importanza per il turismo;
 - costi e benefici a livello di economia nazionale;
 - valutazione della promozione statale del TL.

Microcensimento sulle abitudini degli utenti del traffico

Ogni cinque anni, a partire dal 1974, vengono effettuati in Svizzera rilevamenti statistici sulle abitudini degli utenti del traffico (Microcensimento). Nel 2000 sono state intervistate telefonicamente 27'918 famiglie e 29'407 persone in merito ai seguenti punti: possesso di veicoli, di licenze di condurre, di abbonamenti; volume di traffico (numero di percorsi, tempo impiegato, distanze); scopo degli spostamenti e uso dei mezzi di trasporto; viaggi comprendenti pernottamenti e voli in aereo; conoscenze della politica dei trasporti svizzera. I dati raccolti permettono di tracciare un quadro preciso sul traffico viaggiatori in Svizzera e servono da base per la preparazione e la verifica dei provvedimenti politici, ma anche come *input* per analisi più approfondite dell'evoluzione dei trasporti.

I risultati del Microcensimento sono per ora gli unici dati disponibili sul traffico lento per tutto il territorio svizzero. I dati raccolti permettono di formulare considerazioni dettagliate a livello sociodemografico e differenziate per regione in relazione ai tragitti effettuati a piedi o in bicicletta. Il prossimo Microcensimento è previsto nel 2005.

10. Sistema informativo Mobilità Svizzera

Tutte le informazioni relative al territorio su cui si svolge il traffico lento vengono integrate in un sistema geografico nazionale unitario. La cooperazione capillare tra Confederazione, Cantoni, agglomerati e terzi garantisce che tutte le informazioni geografiche importanti ai fini del TL siano correlate con uno standard universalmente riconosciuto. I risultati sono parte integrante del «Sistema informativo Mobilità Svizzera» e sono sempre a disposizione come prestazioni del servizio pubblico.

Secondo la strategia del Consiglio federale per una società dell'informazione in Svizzera, si tratta di mettere a frutto le opportunità delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione (NTIC) nell'ambito della promozione del traffico lento. La raccolta a livello nazionale delle informazioni sul territorio del TL produce preziose sinergie ai fini della sua promozione: in tal modo è infatti possibile porre le condizioni ideali per la creazione di valore aggiunto a livello di economia nazionale. Per fare ciò, è necessario che tutte le informazioni geografiche con riferimento diretto e indiretto al TL possano venir collegate tra loro in modo illimitato. Oltre ad una migliore esecuzione da parte del settore pubblico, questa prassi permette agli operatori del settore privato di preparare «prodotti» del TL invitanti.

Per i motivi qui esposti risulta importante istituire un sistema informativo di qualità ed interattivo sulla mobilità nel traffico lento. Esso deve comprendere almeno le informazioni geografiche delle reti di percorsi di TL a livello nazionale, cantonale-regionale ed eventualmente comunale e dei percorsi storici svizzeri. Il sistema fornisce inoltre informazioni come l'accessibilità di sentieri, comunicazioni su pericoli relativi ai percorsi a piedi e in bicicletta causati da eventi nell'ambiente circostante, orari dei mezzi pubblici, strutture di P&R e B&R, offerte di noleggio automobili e biciclette, ecc.

La rete di dati geografici sul TL producono un valore aggiunto a livello di economia nazionale: essi consentono infatti di agevolare la promozione del TL ad ogni livello statale dal profilo della qualità e dell'efficacia. Ciò implica tra l'altro il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- unificazione nazionale delle informazioni con riferimento geografico e uniformazione dei dati sulle reti di TL in base alle categorie nazionale, cantonale-regionale ed eventualmente comunale-locale;
- uniformità nella pianificazione, costruzione, esercizio, manutenzione e ristrutturazione delle infrastrutture del traffico lento, ad esempio nei settori della pianificazione delle reti di percorsi e nella realizzazione della segnaletica;
- rapidità e facilità di reazione rispetto alle esigenze del TL in tutte le iniziative con un impatto sul territorio, quali migliorie viarie, costruzione di ferrovie e strade, ampliamento dei TP, pianificazione degli insediamenti, ecc.;
- utilizzo più mirato dei mezzi finanziari dello Stato e valutazione efficace dell'operato del settore pubblico;
- le informazioni di natura geografica sul TL possono inoltre venire utilizzate per le offerte turistiche e per altri servizi erogati dal settore privato. Ne deriva un

ulteriore valore aggiunto: è così possibile penetrare nuovi mercati correlati con il TL, con a sua volta benefici evidenti sul fronte delle innovazioni e di investimenti forieri di nuovi posti di lavoro.

Per l'attuazione del Sistema informativo Mobilità Svizzera – che è parte integrante della promozione del TL – si applicano i seguenti principi:

- tutti devono avere il medesimo accesso alle informazioni sul TL, ad ogni livello e a prescindere dal luogo e dal momento. L'utilizzo delle informazioni è gratuito oppure ha un costo contenuto;
- l'economia ha libero accesso alle informazioni di natura geografica sul TL. In questo modo viene incentivata una sana concorrenza (in particolare nei settori del tempo libero e del turismo, così come della pianificazione e dell'edilizia);
- l'affidabilità delle condizioni quadro per l'utilizzo delle informazioni di natura geografica sul TL garantisce l'accettazione e la fiducia presso i clienti finali e nell'economia;
- le informazioni geografiche sul TL sono diffuse, oltre che sotto forma digitale, anche tramite i canali di comunicazione abituali (ad es. mappe di città, cartine escursionistiche, libri sull'offerta di TL, ecc.).

Misure

- 1. La Confederazione elabora in stretta collaborazione con i Cantoni, gli agglomerati, le città e i comuni un piano per la raccolta e l'aggiornamento delle informazioni geografiche principali sul TL. La Confederazione fornisce le indicazioni utili al rilevamento e alla descrizione standardizzati di tali dati, in modo tale da farli diventare parte integrante dell'infrastruttura nazionale di dati geografici per la Svizzera (INDG-CH), utilizzabili quindi anche in altri modi e in maniera permanente.**
- 2. Sotto forma di partenariati – all'interno dello Stato così come con privati – il progetto viene realizzato progressivamente. La Confederazione garantisce la buona qualità e l'omogeneità dei dati. Contemporaneamente, in collaborazione con i partner, essa assicura un l'aggiornamento e il completamento delle informazioni sul territorio del TL (*Data Warehousing*).**
- 3. I vari compilatori di informazioni geografiche (come i Cantoni, le città, i comuni o le organizzazioni specializzate) assicurano con la Confederazione la diffusione permanente delle informazioni già disponibili sul traffico lento.**
- 4. La Confederazione appronta ed eroga questo servizio di base in modo capillare a mo' di servizio pubblico, consentendo così a tutti un accesso semplice alle informazioni geografiche sul TL, in particolare per il collegamento del TL con le offerte dei TP e del TPM.**

11. Collaborazione e competenze

Lo Stato crea le condizioni quadro più consone a promuovere in maniera fattiva il traffico lento. A tale scopo vanno messe in atto forme adeguate dal punto di vista dell'economia pubblica in ambito di collaborazione ai livelli *public-public* e *public-private*.

Spiegazione

Per garantire la riuscita della promozione a livello nazionale dell'offerta di TL occorre completare in parte o fissare *ex novo* le competenze e le condizioni quadro. L'assegnazione delle competenze va effettuata in base al principio di sussidiarietà: in particolare occorre far sì che ogni compito dello Stato in relazione alla promozione del TL venga attribuito al livello statale più idoneo al suo espletamento. Inoltre occorre garantire che vengano ulteriormente curate e sviluppate le collaborazioni già riuscite con le associazioni private, che spesso operano a titolo onorifico.

La costruzione, l'esercizio, la manutenzione e la ristrutturazione dell'infrastruttura per il TL è e rimane di competenza dei Cantoni, delle città, dei comuni e degli agglomerati. Questi ultimi svolgono tali mansioni in collaborazione con le organizzazioni settoriali. Attualmente queste ultime già svolgono diverse attività di associazione a titolo onorifico, che vanno assolutamente incoraggiate. Esse infatti meritano una giusta attenzione nell'ambito dell'attuazione delle Linee guida. Tuttavia, a garanzia dell'offerta di base in fatto di TL, occorre completare in parte, sviluppare ulteriormente o reimpostare la ripartizione delle competenze, perché...

Spiegazione

...la promozione del traffico può produrre sinergie e, quindi, comportare un beneficio ottimale a livello di economia nazionale solo e soltanto se viene portata avanti con un approccio a 360 gradi;

...l'ideazione, la pianificazione e l'attuazione delle misure richiedono oggi procedure sempre più professionali (nuove tecnologie e strumenti, cambiamenti nella domanda di attività legate al tempo libero ecc.);

...le prestazioni possono venir erogate in modo rispondente alle necessità e utile economicamente solo e soltanto se i fruitori interagiscono al meglio con i responsabili a livello di costi e di decisioni.

Le condizioni quadro istituzionali volte a promuovere il traffico lento vengono definite in ampia misura dalle seguenti questioni da chiarire a livello politico:

- Quali servizi di TL deve erogare o sostenere la Confederazione?
- In quale percentuale la Confederazione deve garantire un'offerta propria?
- Quali servizi deve prestare la Confederazione in collaborazione con altri livelli statali o con terzi?

La presente bozza di Linee guida e il Catalogo di misure illustrano in quale direzione la Confederazione è in grado ed è disposta ad impegnarsi nell'ambito della promozione del traffico lento. Ciò implica che le numerose ed importanti misure atte ad incentivare il TL che sono di competenza di Cantoni, città, comuni e agglomerati nonché del settore privato non possono essere contemplate dalle Linee guida.

Misure

- 1. La Confederazione assume un ruolo strategico nella promozione del TL, in base alla nuova impostazione della perequazione finanziaria. Tale competenza contempla parimenti:**
 - l'elaborazione e il varo di prescrizioni, norme e standard pianificatori e tecnici;
 - il supporto e la consulenza per i Cantoni, gli agglomerati, le città e i comuni in sede di esecuzione;
 - finanziamenti iniziali;
 - la promozione di programmi a favore del TL concordata nel quadro dei partenariati;
 - contributi globali o forfettari per le misure di promozione del TL a livello cantonale oppure curate da enti attivi nell'ambito degli agglomerati (cfr. anche il PG 3).
- 2. I Cantoni sono competenti per quanto attiene lo svolgimento operativo dei compiti nel settore del traffico lento. Le relative condizioni in termini istituzionali e di personale vanno create in ogni Cantone al medesimo livello. Analogamente al livello federale, i Cantoni sono abilitati ad erogare le prestazioni di TL stipulando partenariati con l'economia o con le organizzazioni settoriali.**
- 3. Il traffico lento è un servizio pubblico che coinvolge i più svariati partner. La Confederazione pone le condizioni quadro più idonee a livello istituzionale, per garantire la massima efficacia nell'erogazione di questo tipo di servizio pubblico. Sulla scorta dei criteri «servizio di base su tutto il territorio», «qualità» e «prezzo», di volta in volta Confederazione, Cantoni, organizzazioni settoriali e terzi siglano accordi specifici per la fornitura di servizi e prestazioni in tal senso.**
- 4. La Confederazione istituisce una piattaforma nazionale per il TL finalizzata al coordinamento e allo scambio delle conoscenze e delle esperienze. In essa sono rappresentati i Cantoni, gli agglomerati, le città e i comuni, al pari delle organizzazioni settoriali.**

La Confederazione versa contributi finalizzati alla pianificazione, alla costruzione, all'esercizio, alla manutenzione e alla ristrutturazione di infrastrutture per il TL nonché volti all'erogazione di determinate prestazioni: si utilizzano in tal senso i proventi dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata.

Con le Linee guida e la loro attuazione, il TL assume un ruolo di pari importanza – accanto a TP e TMP – nelle prestazioni di trasporto di base. Affinché la promozione del traffico lento sia veramente durevole, è pertanto necessario che il finanziamento delle misure proposte venga garantito su base sicura e permanente. In tal senso, le Linee guida conferiscono alla Confederazione un ruolo strategico, essendo implicato anche il principio del cofinanziamento. La promozione del traffico lento ottempera così ai principi della nuova impostazione della perequazione finanziaria. Le presenti Linee guida rafforzano Confederazione e Cantoni attribuendo ogni singola incombenza sempre e soltanto al livello statale più consono al suo svolgimento.

Inoltre, la Confederazione promuove il TL nell'ambito dei principi generali legati alla ripartizione delle competenze, alla competitività e alla politica finanziaria nonché nel rispetto dei seguenti punti:

- per qualsiasi prestazione vige il principio secondo cui l'utente paga i costi per l'erogazione del servizio usato. Laddove le finalità del servizio pubblico lo rendano necessario occorre definire e indennizzare finanziariamente le prestazioni per la collettività. Il servizio pubblico deve seguire i seguenti principi:
 - il servizio di base dev'essere disponibile a tutti sul territorio nazionale;
 - l'offerta dev'essere garantita in modo duraturo e con una qualità ben definita;
 - le prestazioni devono essere finanziariamente alla portata di tutti o essere offerte a titolo gratuito.
- L'attuazione delle misure atte ad aumentare la sicurezza del traffico stradale e ad affrontare le sfide del traffico negli agglomerati è strettamente correlata con le misure di promozione del traffico pedonale e ciclistico. Pertanto, non è sempre possibile ed utile ripartire i costi tra i differenti vettori di traffico (TL, TP e TMP); in tal caso il traffico lento deve venir trattato come componente indipendente del sistema complessivo del traffico ai sensi delle Linee guida e le misure specifiche a favore del TL vanno di conseguenza inglobate fin dalla fase iniziale nei relativi programmi globali, assicurandone parimenti il finanziamento.
- I contributi federali vengono erogati esclusivamente sotto forma di sovvenzioni complessive incentrate su programmi oppure come contributi forfettari, fermo restando che la quota versata dalla Confederazione a copertura dei costi totali di pianificazione, costruzione, esercizio, manutenzione e ristrutturazione delle infrastrutture per il TL non deve di norma oltrepassare il 50 per cento.

Il traffico lento – soprattutto il traffico pedonale – ha il carattere di diritto fondamentale. L'offerta in tal senso deve quindi poter essere utilizzata gratuitamente. Spesso il TL entra in conflitto con altri mezzi di trasporto, oppure viene limitato in termini qualitativi, a causa della diversità di esigenze di ogni singolo mezzo. Finora si è tenuto ben poco conto delle esigenze del traffico lento, con una conseguente mancanza di attrattiva e di sicurezza. In base al principio di causalità, una quota delle entrate a destinazione vincolata provenienti dalla circolazione stradale va impiegata anche per il finanziamento del TL.

L'offerta ampliata di prestazioni del traffico lento – ad es. creazione di condizioni migliori per passeggiate/escursionismo o per l'uso della bicicletta, sistemi di informazione, impianti per il posteggio di biciclette e servizi di trasbordo verso TP e TMP ecc. – va assicurata a condizioni comparativamente vantaggiose oppure a titolo gratuito: in tal modo si ottiene un effetto di promozione ottimale. Ciononostante la Confederazione deve valutare se una tassa obbligatoria sulle biciclette e/o un emolumento volontario, ad esempio un «abbonamento alle escursioni» sono opzioni praticabili quali fonti supplementari di finanziamento.

Misure

- 1. La Confederazione sottopone al Parlamento un decreto federale (Programma di lancio, cfr. PG 13) volto a promuovere il traffico lento.**
- 2. La Confederazione stanziava nel quadro dei programmi per gli agglomerati aiuti finanziari per il traffico negli agglomerati, a condizione che vi sia una gestione coordinata tra traffico e sviluppo degli insediamenti e che siano rispettate le esigenze specifiche del TL ai sensi delle Linee guida (città e agglomerati, cfr. PG 3).**
- 3. Nella trasposizione del programma di lancio nel diritto ordinario, gli aiuti finanziari della Confederazione per la promozione del TL vengono ridefiniti in base alla nuova impostazione della perequazione finanziaria. Le relative regolamentazioni giuridiche vanno sottoposte al Parlamento nel quadro del progetto di revisione della Legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri del 4 ottobre 1985.**

13. Programma di lancio

56 Principio guida

Onde dare il via alle misure promozione, la Confederazione vara un programma di lancio che si snoda sull'arco di più anni. Le parti del programma devono adempiere a tre requisiti: elevata e urgente necessità di interventi, valido rapporto comprovato tra costi e benefici e presenza di misure già attuabili.

Spiegazione

Attuando in modo progressivo e modulare le misure delle Linee guida, il traffico lento ne risulta valorizzato e «migliorato costantemente» dal punto di vista strutturale. Nondimeno, al momento attuale vi sono ancora grandi lacune da colmare. Un apposito programma di lancio è quindi finalizzato ad accelerare la valorizzazione del TL in Svizzera. Una parte delle misure è inoltre già contemplata in altri programmi (Progetto di Politica della sicurezza stradale, aiuti finanziari della Confederazione per il miglioramento del traffico negli agglomerati, SvizzeraEnergia). In tale sistema, il programma di lancio del TL funge da «mantello» per l'insieme della promozione del TL. Complessivamente è previsto a tale scopo lo stanziamento di un importo pari a 50 milioni di franchi. In un lasso di tempo di circa sette anni, occorre avviare ed attuare iniziative specifiche in vari settori. Il programma di lancio deve dare segnali tangibili laddove...

...vi è effettiva ed urgente necessità di interventi,

...intercorre un rapporto vantaggioso tra costi e benefici,

...vi sono misure e progetti concreti pronti per essere attuati.

Misure generiche*	Contributo Confederazione	Descrizione/Osservazioni
Promozione del TL negli agglomerati nel quadro di programmi a favore degli agglomerati (cfr. PG 3)	nessun dato	Importo da definire, finanziamento per mezzo dei proventi dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata giusta il programma «Finanziamento e coordinamento del traffico negli agglomerati»
Promozione del TL nel quadro di SvizzeraEnergia	nessun dato	Secondo il finanziamento del programma SvizzeraEnergia
Interventi nei punti di maggiore frequenza di incidenti; La Svizzera in bici	(ca. 30 milioni)	Finanziamento in base alla chiave di riparto per l'utilizzo dei proventi dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata, a prescindere dall'esito dell'applicazione della Politica della sicurezza stradale della Confederazione
Misure Linee guida*	Contributo Confederazione	Descrizione/Osservazioni
Ottimizzazione della rete di percorsi pedonali ed escursionistici (cfr. PG 1 e PG 4)	16 milioni	In particolare, pianificazione e segnaletica
Ottimizzazione de La Svizzera in bici/ La Svizzera su pattini <i>inline</i> (cfr. PG 1 e PG 4)	8 milioni	In particolare, pianificazione e segnaletica (senza interventi nei punti di maggiore frequenza di incidenti, dato che tali misure vengono già applicate nel quadro della Politica della sicurezza stradale della Confederazione, vedi sopra)
Mobilità combinata/Punti bici (cfr. PG 3)	17 milioni	Grandi lacune da colmare anche per le città poste al di fuori degli agglomerati (zona rurale); di concerto con il programma SvizzeraEnergia e con il Programma per gli agglomerati
Costituzione di un sistema nazionale d'informazione sulla mobilità (cfr. PG 10)	8 milioni	Circoscrivere al minimo indispensabile per un'esecuzione efficace e fattiva di IVS, LPS e de La Svizzera in bici a livello di Confederazione, Cantoni, comuni e organizzazioni specializzate.
TOTALE Programma di lancio:	49 milioni	

*Ognuna delle misure viene concretizzata tramite il relativo principio guida.

Elenco delle abbreviazioni

AFF	Amministrazione federale delle finanze	R&S	Ricerca e sviluppo
ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale	seco	Segretariato di Stato dell'economia
B&R	Bike & Ride	SIG	Sistema di informazione geografica
COSIG	Coordinamento dell'informazione geografica e dei sistemi di informazione geografica della Confederazione	SN	Norma Svizzera
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni	S+T	Ufficio federale di topografia
FFS	Ferrovie federali svizzere	TL	Traffico lento
FSS	Federazione Svizzera per i Sentieri	TMP	Traffico motorizzato privato
HPM	Human Powered Mobility	TP	Trasporti pubblici
IVS	Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera	UFAFP	Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio
LCStr	Legge federale sulla circolazione stradale	UFE	Ufficio federale dell'energia
LPS	Legge sui percorsi pedonali e i sentieri	UFSP	Ufficio federale della sanità pubblica
NPC	Nuova impostazione della perequazione finanziaria e dei compiti	UFSPPO	Ufficio federale dello sport
NTIC	Nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione	UFT	Ufficio federale dei trasporti
P&D	Impianti pilota e di dimostrazione	upi	Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni
P&R	Park & Ride	UST	Ufficio federale di statistica
		USTRA	Ufficio federale delle strade
		VSS	Unione dei professionisti svizzeri della strada

Gli autori delle Linee guida

Committente:

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

Redatto da:

Ufficio federale delle strade (USTRA)

Gli Uffici federali che hanno collaborato:

Ufficio federale dell'energia (UFE)

Ufficio federale della sanità pubblica (UFSP)

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (UFST)

Ufficio federale dello sport (UFSP)

Ufficio federale di statistica (UST)

Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (UFAP)

Ufficio federale dei trasporti (UFT)

Segretariato di Stato dell'economia (seco)

Inoltre hanno partecipato alla stesura delle Linee guida:

Rappresentanti dei Cantoni
Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (upi)

Procap (ex Associazione svizzera degli invalidi ASI)

Rapporti di esperti:

I sette rapporti di esperti riportano in maniera esaustiva le misure che, nell'ottica specialistica delle singole organizzazioni settoriali, vanno introdotte per incentivare il traffico lento. Non necessariamente tali rapporti abbracciano le tesi della Confederazione; hanno però fornito un ottimo supporto interpretativo per l'elaborazione delle Linee guida e del Catalogo delle misure. Questi documenti non abbracciano a priori l'ottica della Confederazione, pur fungendo da ottima piattaforma di discussione. I rapporti di esperti in lingua tedesca sono disponibili all'indirizzo www.traffico-lento.ch, dove si potranno consultare anche le relative sintesi in francese e inglese.

Esperti	Rapporto di esperti
Mobilità pedonale Svizzera	LV-Leitbild: Expertenbericht Fussverkehr
Federazione Svizzera per i Sentieri (FSS)	LV-Leitbild: Teilbereich Wandern
GI Bici Svizzera	Elemente einer Strategie des Bundes für den Veloverkehr
Fondazione «La Svizzera in bici»	Elemente einer Strategie zur Förderung der Human Powered Mobility (HPM) und der kombinierten Mobilität, insbesondere für Schweiz-Mobil und Veloland Schweiz (Velowandern)
Istituto geografico dell'Università di Berna, Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera IVS	LV-Leitbild: Teilbereich Historische Verkehrswege
Ufficio federale di topografia (S+T), Coordinamento dell'informazione geografica e dei sistemi di informazione geografica della Confederazione (COSIG)	LV-Leitbild: Expertenbericht Geografische Information und Geografisches Informationssystem für den LV (GI & GIS LV)
Unione dei professionisti svizzeri della strada (VSS): Gruppo specialistico degli uffici tecnici delle città e dei comuni, Ufficio delle opere edili pubbliche della Città di Berna	Elemente einer Strategie zur LV-Förderung aus Sicht der Agglomerationen, Kantone und Gemeinden

Impressum:

Lettorato e impostazione:

Bruckert/Wüthrich, Olten
Velobüro Olten
Aebi, Schlup & P. AG, Grenchen

Fonti fotografiche:

Velobüro Olten: pag. 2 tutte, pagg. 6/7 in alto a sinistra, in alto a destra e in basso a sinistra, pag. 15, ultima pagina di copertina; Agenzia fotografica AURA, Lucerna: pagg. 6/7 in basso al centro e a destra, pagg. 20/21 e 24; VCS/Karen Cordes: copertina a destra, pag. 12; Markus Senn, Bienne: copertina a sinistra, pagg. 19 e 23; Agenzia fotografica blue planet, Zurigo: pag. 14 (David P. Hall); Photofuture Tanner Morat: pag. 13; Modellstadt/Hans-Kaspar Schiesser, Herzogenbuchsee: pag. 16; Fotoservice FFS: pag. 17; GI Bici CH/Kurt Egli, Winterthur: pag. 18; Federazione Svizzera per i Sentieri (FSS), Riehen: pag. 22.

Ordinazione:

USTRA
STRADOK
3003 Berna
Fax: 031 323 23 03
Email: stradok@astra.admin.ch

Le Linee guida sono ottenibili anche in forma elettronica alla pagina Internet www.traffico-lento.ch



Ufficio federale delle strade USTRA

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni
3003 Berna
www.astra.admin.ch

