



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA

SOTTOSTRATEGIA MOBILITÀ LENTA

Edizione 2022 V 1.0

Sommario

1.	Introduzione	4
2.	Obiettivi della mobilità lenta entro il 2030	5
3.	Situazione e interventi necessari	5
4.	Ambiti di intervento strategici	6
4.1.	Impiego degli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti	6
4.2.	Elaborazione di basi tecniche e strumenti di lavoro	7
4.3.	Miglioramento delle infrastrutture federali per la mobilità lenta	7
4.4.	Predisposizione di principi di pianificazione e statistiche più accurati	7
4.5.	Miglioramento della gestione e del coordinamento; attività legislativa	7
5.	Misure	8
5.1.	Impiego degli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti	8
5.1.1.	Incentivazione della pianificazione di reti di percorsi pedonali e ciclabili	8
5.1.2.	Esame dei programmi d'agglomerato e assistenza	9
5.1.3.	Analisi e ottimizzazione di strumenti di finanziamento per le infrastrutture dedicate alla mobilità lenta a livello federale, cantonale e comunale	9
5.1.4.	Integrazione degli interessi della mobilità lenta in studi per la realizzazione di corridoi	9
5.2.	Elaborazione di basi tecniche e strumenti di lavoro	9
5.2.1.	Esame dei programmi d'agglomerato e assistenza	9
5.2.2.	Avvio e supporto di progetti pilota	9
5.2.2.	Potenziamento di strumenti ISSI	9
5.3.	Miglioramento delle infrastrutture federali per la mobilità lenta	9
5.3.1.	Definizione e attuazione di standard propri	10
5.3.2.	Risoluzione criticità	10
5.3.3.	Ruolo esemplare nell'integrare la mobilità lenta nella pianificazione, costruzione, gestione e manutenzione delle strade nazionali	10
5.4.	Predisposizione di principi di pianificazione e statistiche più accurati	10
5.4.1.	Predisposizione di geodati armonizzati sulle aree di circolazione adatte alla mobilità ciclopedonale	11
5.5.	Miglioramento della gestione e del coordinamento; attività legislativa	11
5.5.1.	Gestione e coordinamento delle attività relative alla roadmap sulla ciclomobilità	11
5.5.2.	Miglioramento delle condizioni quadro per la mobilità lenta nella legislazione sulla circolazione stradale	11
6.	Ulteriori ambiti tematici	12
7.	Aggiornamento	12
8.	Contatti per ulteriori informazioni	12

1. Introduzione

Le Sottostrategie dell'USTRA sono parte integrante dell'Indirizzo strategico (dicembre 2016) e costituiscono l'insieme delle misure volte al conseguimento degli obiettivi dell'Ufficio entro il 2030.

La «Sottostrategia Mobilità lenta» definisce gli interventi necessari a raggiungere quanto prefissato nell'Indirizzo strategico relativamente a questo ambito: aumentare la percentuale di mobilità lenta rispetto alla totalità degli spostamenti e migliorare la sicurezza.

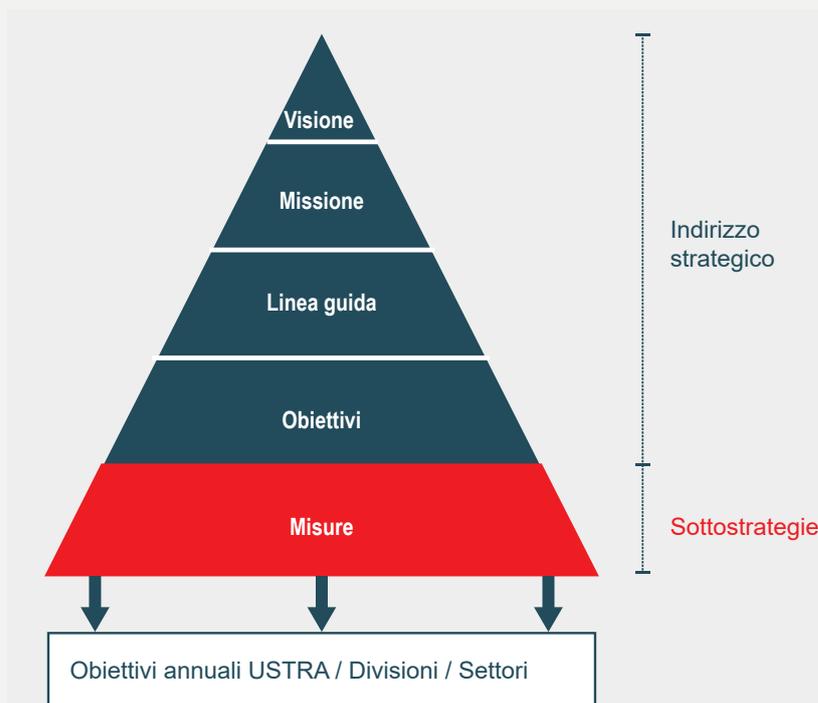
Il presente documento illustra gli obiettivi in materia entro il 2030, nonché gli ambiti di intervento strategici e le misure che ne derivano.

La strategia dell'Ufficio in sintesi

L'Indirizzo strategico dell'USTRA costituisce una linea di orientamento politico che consente all'Ufficio di raggiungere gli obiettivi di lungo periodo e ai collaboratori di adottare un approccio globale e sintonizzato con le sfide future. Si pone in continuità con le direttive di carattere politico e le strategie superiori della Confederazione.

Contenuti dell'Indirizzo strategico USTRA:

- Vision 2040:** Proiezione dello scenario 2040, verso cui l'USTRA orizzonta le scelte strategiche
- Mission:** Interpretazione da parte dell'USTRA della propria identità istituzionale
- Linee guida:** Finalità fondamentali e generali
- Obiettivi 2030:** Scenario auspicato dall'USTRA entro il 2030
- Misure:** modus operandi fondamentale per realizzare gli obiettivi, suddiviso in diverse sottostrategie, a loro volta declinate in obiettivi annuali concreti fissati per l'Ufficio ovvero le Divisioni e i settori interessati



2. Obiettivi della mobilità lenta entro il 2030

Il grande potenziale della mobilità lenta¹ è di decongestionare altri mezzi di trasporto sulle brevi distanze. Essendo inoltre molto ecologica e avendo un impatto positivo sulla salute, contribuisce in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità del Consiglio federale.

In questo contesto, l'Indirizzo strategico USTRA indica due obiettivi:

- **Nei centri densamente popolati la percentuale di mobilità lenta sui percorsi brevi è ulteriormente aumentata rispetto al 2015.**
- **Gli incidenti legati alla mobilità lenta non causano più di 25 morti e 500 feriti gravi all'anno.**

L'obiettivo è aumentare soprattutto la percentuale di ciclomobilità. Nella parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti si afferma che la Confederazione intende promuovere un'ampia rete ciclistica e pedonale con collegamenti sicuri e diretti. La mobilità ciclopedonale deve avere la priorità nella viabilità capillare su brevi e medie distanze.

Il miglioramento della sicurezza stradale si rifletterà nelle statistiche degli incidenti: entro il 2030 il numero dei decessi dovrà scendere da 76 a un massimo di 25 all'anno e quello dei feriti gravi da 1925 a un massimo di 500 (i dati citati si riferiscono al 2021).

3. Situazione e interventi necessari

Mobilità lenta: grande rilevanza ed elevato potenziale

La mobilità lenta consente di risparmiare spazio, rispetta l'ambiente e contribuisce alla salute dei cittadini. Coprendo il 48 per cento dei tragitti complessivi, di cui il 43 per cento a piedi e il 5 per cento in bici, rappresenta già oggi la modalità di trasporto più scelta (microcensimento 2015). Vi è tuttavia ancora potenziale di crescita nelle città e negli agglomerati, dove il 10 per cento dei viaggi in auto e il 70 per cento di quelli in autobus e tram sono inferiori a 1 km e corrispondono dunque a meno di 15 minuti di camminata; quasi la metà dei tragitti in auto e circa l'80 per cento di quelli in autobus e tram non raggiungono i 5 km, una distanza percorribile in bicicletta in un quarto d'ora. Le e bike vengono utilizzate su distanze ancora più lunghe, fino a 10 km, arrivando così a coprire due terzi dei tragitti in auto e il 96 per cento di quelli in autobus e tram. In un contesto in cui ci si sposta sempre di più e le aree di circolazione nelle zone densamente abitate sono limitate, si punta a un ulteriore sviluppo della mobilità lenta, con particolare attenzione alle biciclette convenzionali ed elettriche.

Necessità di migliorare la sicurezza della ciclomobilità

In Svizzera la circolazione stradale presenta un grado di sicurezza elevato. Tra il 2000 e il 2020, a fronte di un calo significativo del numero di incidenti per tutti i mezzi di trasporto, nella categoria biciclette (e-bike comprese) si è registrato un aumento superiore al 61 per cento, nonostante provvedimenti importanti ed efficaci. Il dato non tiene conto del fatto che solo il 10 per cento circa dei sinistri che coinvolgono le biciclette sono registrati dalla polizia. Poiché le preoccupazioni sulla sicurezza influenzano fortemente la scelta del mezzo di trasporto, l'alto tasso di incidentalità associato a questa categoria ha ripercussioni negative in tal senso, soprattutto per le persone in età avanzata o per i bambini ai quali i genitori limitano o addirittura vietano l'uso della bicicletta. Occorre garantire maggiore sicurezza. Le misure da adottare a tal fine sono definite nella «Sottostrategia Sicurezza stradale» e sono parte integrante di diversi provvedimenti attuativi della «Sottostrategia Mobilità lenta».

¹ Con mobilità lenta si intendono innanzitutto la mobilità pedonale, la ciclomobilità e l'escursionismo. In un'accezione più ampia si considerano anche tutti i mezzi di trasporto che non rientrano nel TMP né nel TP e utilizzano le stesse aree di circolazione della mobilità ciclopedonale, ad esempio le e-bike e altri ciclomotori leggeri.

Decreto federale concernente le vie ciclabili, i percorsi pedonali e i sentieri

Il 23 settembre 2018 Popolo e Cantoni hanno approvato con il 73,6 per cento di voti favorevoli il Decreto federale concernente le vie ciclabili (art. 88 Cost). Un'ampia maggioranza della popolazione ha così espresso l'auspicio di disporre di ciclovie più sicure e fruibili. Con la nuova legge federale sulle vie ciclabili e la contestuale modifica della legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri si concretizza l'incarico a Confederazione, Cantoni e Comuni di pianificare e realizzare reti di percorsi per la mobilità lenta. I Cantoni sono tenuti a definire la pianificazione delle reti ciclabili per gli spostamenti quotidiani e del tempo libero in piani vincolanti per le autorità. La legge formula inoltre i principi di pianificazione e stabilisce l'obbligo di sostituzione. La Confederazione si impegna a informare sulle vie ciclabili e sulla loro importanza e a sostenere Cantoni e terzi nel fare altrettanto. L'USTRA deve assolvere ai compiti di propria competenza e coadiuvare Cantoni e Comuni nell'adempimento dei loro. La netta maggioranza dei cittadini inoltre si aspetta che l'USTRA dia il buon esempio a livello di infrastrutture delle strade nazionali.

Incremento significativo delle infrastrutture delle strade nazionali con mobilità lenta

Negli ultimi anni gli impegni sopracitati sono aumentati notevolmente; con il decreto sul fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), l'USTRA dal 1° gennaio 2020 ha assunto la responsabilità di 390 km di strade nazionali di terza classe, lungo le quali circola anche la mobilità lenta. Ulteriori impegni derivano dalle precisazioni dell'articolo 6 della legge federale sulle strade nazionali stabilite dalle Camere federali nell'ambito della legge sulle ciclovie. Con l'entrata in vigore di quest'ultima, la Confederazione assume la responsabilità sulle aree destinate alla mobilità ciclopedonale in corrispondenza di raccordi a strade nazionali di prima o seconda classe nonché in prossimità di strade nazionali di terza classe. L'USTRA deve definire gli standard per la mobilità lenta sulle infrastrutture di sua competenza e soprattutto adeguare i tratti acquisiti dai Cantoni alle condizioni auspiccate entro termini opportuni.

Nuove sfide in tema di sentieristica

L'escursionismo è sempre più in voga. Con la diffusione di nuove discipline sportive all'aperto, fra cui soprattutto la mountain bike, i sentieri sono sempre più affollati. Questa evoluzione non è priva di conflitti: la tolleranza dei proprietari terrieri è messa a dura prova e aumentano le interferenze tra le varie attività sportive, la tutela ambientale, la caccia e gli interessi del turismo. È dunque ancora più necessaria una pianificazione coordinata. Gli allevamenti «linea vacca vitello» e l'utilizzo di cani da guardiania richiedono nuove misure e anche il riscaldamento globale pone nuove sfide sul piano della prevenzione dei pericoli. Cantoni e terzi saranno sostenuti per far fronte alla complessità di questo nuovo scenario.

Insufficiente pianificazione di reti di percorsi pedonali

Dalle indagini condotte presso i Cantoni è emerso che la legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri è stata attuata correttamente per quanto riguarda le reti sentieristiche. Le pianificazioni delle reti pedonali, invece, risultano spesso ancora insoddisfacenti, poiché in molti casi delegate dai Cantoni ai Comuni senza prevedere un controllo periodico dell'esecuzione. L'USTRA deve fare di più per l'attuazione di questi piani previsti per legge.

4. Ambiti di intervento strategici

L'USTRA ha definito cinque ambiti di intervento per la mobilità lenta.

4.1. Impiego degli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti

Nell'ambito della pianificazione territoriale e dei trasporti, la Confederazione definisce condizioni quadro generali, formula requisiti e supervisiona l'attuazione dei piani delle reti prescritti per legge. Importanti strumenti a tal fine sono il Piano settoriale dei trasporti, i programmi d'agglomerato e i Programmi di sviluppo strategico per l'infrastruttura ferroviaria e le strade nazionali.

L'USTRA impiega tali strumenti in modo coerente per incentivare la mobilità lenta e garantire l'esecuzione della legge sulle ciclovie e della legge sui percorsi pedonali ed i sentieri.

Con il Programma di sviluppo strategico strade nazionali, l'Ufficio gestisce gli ampliamenti necessari lungo l'attuale rete delle strade nazionali, assicurando così il mantenimento della funzionalità dei collegamenti stradali nel Paese e il decongestionamento della rete viaria secondaria di Cantoni, Città e Comuni. Nelle zone densamente abitate questo decongestionamento crea lo spazio necessario per migliorare il livello di qualità e sicurezza della mobilità ciclopedonale. Oltre a perseguire tali sforzi, occorre al contempo rinnovare e potenziare in modo puntuale gli impegni nell'esaminare e seguire i programmi d'agglomerato nonché i piani direttori e di utilizzazione cantonali e comunali. Attuando i piani delle reti cantonali vincolanti per le autorità e i progetti in tema di mobilità lenta contenuti nei programmi d'agglomerato si provvederà a migliorare costantemente le reti di percorsi pedonali e ciclabili e a colmare le lacune.

Ulteriori impegni emergono dalla parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti, che per tutti i progetti di ampliamento richiede di considerare i trasporti nel loro insieme. L'USTRA soddisfa tale requisito conducendo «studi di corridoi» nei quali si devono considerare fin dall'inizio in modo esaustivo gli interessi della mobilità lenta.

4.2. Elaborazione di basi tecniche e strumenti di lavoro

L'USTRA fissa requisiti validi a livello nazionale per le infrastrutture dedicate alla mobilità lenta, affinché esse siano fruibili, continue, dirette e sicure. A tal fine, elabora documentazione tecnica e strumenti di lavoro, che concorda con gli stakeholder, e sostiene i Cantoni in via sussidiaria nelle attività di realizzazione e manutenzione delle reti, contribuendo così all'armonizzazione e al coordinamento dell'esecuzione a livello cantonale. L'Ufficio coadiuva le autorità esecutive pubblicando raccomandazioni e guide attuative. Queste ultime hanno un valore paragonabile a quello delle norme e rispecchiano lo stato dell'arte; gli enti che vi si attengono hanno così la certezza di operare in modo opportuno e conforme alla legge.

4.3. Miglioramento delle infrastrutture federali per la mobilità lenta

Per quanto riguarda le proprie infrastrutture, la Confederazione stabilisce degli standard e assume una funzione esemplare: sulle strade nazionali di terza classe e nelle aree di raccordo, l'USTRA realizza infrastrutture per la mobilità lenta di qualità elevata, contribuendo così a migliorare la sicurezza stradale e a colmare le lacune della rete. Per rendere la circolazione più sicura, l'Ufficio persegue programmi propri, volti ad esempio a risolvere in maniera sistematica le criticità per la mobilità lenta o a elaborare direttive interne.

4.4. Disponibilità dati

L'USTRA si impegna a rilevare dati sulla mobilità lenta (infrastruttura, veicoli, utilizzo, incidenti, costi) e insieme ad altri uffici federali contribuisce a predisporre basi di dati coordinate e omogenee a livello nazionale. L'attuale software applicativo Mobilità lenta sarà ulteriormente potenziato e integrato nella «Rete dei trasporti CH»² e sarà a disposizione delle autorità esecutive come strumento di lavoro.

² La Rete dei trasporti CH di swisstopo ottimizza ed espande l'infrastruttura di dati sui trasporti del settore pubblico, fornisce dati di base affidabili e consente di combinare e utilizzare diffusamente i dati sulle infrastrutture di trasporto e sulla mobilità.

4.5. Miglioramento della gestione e del coordinamento; attività legislativa

I numerosi attori che operano oggi nel settore della mobilità lenta hanno interessi in parte divergenti. A questo si aggiungono la grande varietà dei mezzi di trasporto da tenere in considerazione (in continuo aumento) e la profonda interdipendenza fra i tre livelli statali.

Per ottenere risultati ancora più efficaci, è necessario coordinare ancora meglio le attività dei singoli attori a favore della mobilità lenta e perfezionare in modo mirato nonché armonizzare tra loro le condizioni quadro su più livelli (infrastruttura, servizi, informazioni, incentivi, ecc.). A tal fine, l'USTRA collabora con altri uffici federali, nonché con Cantoni e organizzazioni di settore, per lo sviluppo e la gestione di una roadmap sulla ciclomobilità.

L'Ufficio continua, inoltre, ad attenersi al suo incarico permanente di perfezionamento e ottimizzazione della legislazione in materia di circolazione stradale, studiando con continuità possibili miglioramenti a vantaggio della mobilità lenta. Risulta piuttosto complesso in tal senso gestire categorie di veicoli in rapida evoluzione, fra cui ad esempio le bici cargo, che possono sostituire i furgoni tradizionali per la distribuzione di merci in città e agglomerati. Per analizzare nel dettaglio possibili ripercussioni degli adeguamenti legislativi, è necessario avviare e condurre lavori di ricerca e progetti pilota. L'applicazione delle norme di circolazione anche a biciclette convenzionali ed elettriche è oggetto della «Sottostrategia Sicurezza stradale» (misura 5.1.4.b).

5. Misure

Per raggiungere gli obiettivi strategici attinenti al settore della mobilità lenta, l'USTRA ha definito 13 misure, suddivise per ambiti di intervento, che saranno avviate e attuate principalmente nei prossimi 4–6 anni.

5.1. Impiego degli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti

5.1.1. Incentivazione della pianificazione di reti di percorsi pedonali e ciclabili

- **Supervisione e supporto all'attuazione di piani di reti per la mobilità ciclopedonale** | Tempistica: attività continuativa

Rilevazioni e informazioni periodiche (benchmarking) sullo stato dell'attuazione nei Cantoni e nei Comuni, sensibilizzazione di questi ultimi, presentazione di esempi di best practice (cfr. anche roadmap sulla ciclomobilità cap. 5.5.1).

5.1.2. Esame dei programmi d'agglomerato e assistenza

- **Esame dei programmi d'agglomerato** | Tempistica: ogni 4 anni

Valutazione dei progetti e delle misure per la mobilità lenta contenuti nei programmi d'agglomerato cantonali e sostegno ai Cantoni in fase di aggiornamento e attuazione.

5.1.3. Analisi e ottimizzazione di strumenti di finanziamento per le infrastrutture dedicate alla mobilità lenta a livello federale, cantonale e comunale

- **Finanziamento** | Tempistica: dal 2023

Verifica di possibili aumenti dei finanziamenti stanziati per itinerari ciclabili di qualità attraverso il FOSTRA.

5.1.4. Integrazione degli interessi della mobilità lenta in studi per la realizzazione di corridoi

- **Coinvolgimento in studi di corridoi dell'USTRA** | Tempistica: dal 2022

Individuazione e valutazione di potenzialità e limiti della mobilità lenta per risolvere i problemi di funzionalità su corridoi delle strade nazionali. Partecipazione alla definizione e

attuazione delle misure.

5.2. Elaborazione di basi tecniche e strumenti di lavoro

5.2.1. Esame dei programmi d'agglomerato e assistenza

- **Documentazione di riferimento per la pianificazione** | Tempistica: 2022-2026

Elaborazione di documentazione di riferimento per la pianificazione della mobilità lenta e presentazione di esempi di best practice. Attività informativa rivolta alle autorità esecutive con convegni tecnici, visite di studio, webinar, guide attuative e documentazione varia.

- **Principi di pianificazione, costruzione e gestione di percorsi per mountain bike** | Tempistica: attività continuativa

Sviluppo e predisposizione di principi per la ciclomobilità del tempo libero, in particolare per le mountain bike. Attività informativa esterna tramite convegni tecnici, visite di studio, webinar e documentazione varia. Corsi di formazione sulla costruzione di percorsi escursionistici e per mountain bike condivisi.

5.2.2. Avvio e supporto di progetti pilota

- **Progetti pilota** | Tempistica: 2022-2028

Avvio e valutazione di nuovi approcci infrastrutturali per la ciclomobilità e verifica dell'applicabilità al contesto svizzero. In caso di valutazione positiva: adeguamento delle condizioni quadro necessarie, ad esempio nella legislazione in materia di circolazione stradale. Divulgazione dei risultati delle sperimentazioni.

5.2.3. Potenziamento strumenti ISSI

- **Perfezionamento dei metodi di individuazione dei punti pericolosi per la mobilità lenta; strumenti di lavoro** | Tempistica: 2022-2026

Potenziamento degli strumenti ISSI, in particolare di quelli relativi alla mobilità lenta collegati alle analisi delle criticità (cfr. cap. 5.3.2).

5.3. Miglioramento delle infrastrutture federali per la mobilità lenta

5.3.1. Definizione e attuazione di standard propri

- **Direttive USTRA per infrastrutture dedicate alla mobilità lenta** | Tempistica: 2022-2026

Elaborazione di direttive USTRA volte alla realizzazione di infrastrutture fruibili e sicure per la mobilità lenta lungo le strade nazionali. Integrazione degli aspetti rilevanti per la mobilità lenta nelle direttive esistenti.

- **Attuazione degli standard** | Tempistica: attività continuativa

Formazione sugli standard USTRA. Consulenza e assistenza tecnica agli organi esecutivi. Garanzia di un processo di miglioramento continuo in tema di standardizzazione.

5.3.2. Risoluzione criticità

- **Analisi dei punti critici per la mobilità lenta sulle strade nazionali** | Tempistica: 2022-2026

Analisi sistemica dei punti pericolosi e delle criticità per la mobilità lenta lungo le strade nazionali. Redazione di schede descrittive delle misure e definizione degli interventi prioritari. Elaborazione e aggiornamento di un piano attuativo dei provvedimenti. Monitoraggio dell'attuazione.

- **Misure urgenti sui tratti NEB** | Tempistica: 2022-2026

Pianificazione e attuazione tempestive di misure urgenti a favore della mobilità lenta sui tratti NEB.

- **Pianificazione e attuazione delle misure** | Tempistica: dal 2022

Integrazione delle misure derivanti dall'analisi delle criticità nelle pianificazioni in corso o avvio di progetti propri. Realizzazione e attuazione delle misure.

5.3.3. Ruolo esemplare nell'integrare la mobilità lenta nella pianificazione, costruzione, gestione e manutenzione delle strade nazionali

- **Considerazione della mobilità lenta** | Tempistica: dal 2022

Ruolo esemplare nel considerare in maniera esaustiva gli interessi della mobilità lenta nell'adempimento dei compiti dell'USTRA relativi alle strade nazionali.

5.4. Predisposizione di principi di pianificazione e statistiche più accurati

5.4.1. Predisposizione di geodati armonizzati sulle aree di circolazione adatte alla mobilità ciclopedonale

- **Perfezionamento del software applicativo Mobilità lenta** | Tempistica: attività continuativa

Perfezionamento del tool online georeferenziato di pianificazione e gestione delle infrastrutture per la mobilità lenta. Sviluppo continuo dello strumento in tema di itinerari escursionistici e per la ciclomobilità del tempo libero sulla base dei feedback degli utenti. In particolare: riduzione dell'intervallo di aggiornamento tra i dati più recenti del software e quelli pubblicati da swisstopo.

- **Perfezionamento del modello di geodati sulla ciclomobilità** | Tempistica: attività continuativa

Elaborazione graduale di un modello di dati per la ciclomobilità quotidiana. Attività preliminare: adattamento del modello topografico del paesaggio (MTP) di swisstopo per poter disporre di informazioni e rappresentazioni grafiche sulla mobilità ciclistica suddivise per direzione.

- **Armonizzazione e aggregazione di geodati cantonali sulla ciclomobilità** | Tempistica: dal 2026

Impostazione dei processi di aggiornamento necessari insieme ai Cantoni. Predisposizione dell'opportuno software applicativo.

- **Modello statistico e guida attuativa** | Tempistica: 2022-2026

Armonizzazione, preparazione e fornitura di dati esistenti, ad esempio quelli dei punti di rilevazione cantonali per la mobilità lenta. Definizione dei rilevamenti supplementari necessari.

- **Rete di monitoraggio** | Tempistica: 2022-2028

Sostegno e ulteriore consolidamento dell'attuale rete di monitoraggio della mobilità lenta per rafforzare lo scambio di esperienze tra gli attori a livello federale, cantonale e comunale.

5.5. Miglioramento della gestione e del coordinamento; attività legislativa

5.5.1. Gestione e coordinamento delle attività relative alla roadmap sulla ciclomobilità

- **Roadmap sulla ciclomobilità** | Tempistica: 2022-2028

Elaborazione e gestione della roadmap sulla ciclomobilità come network aperto a cui uffici federali e organizzazioni partecipano, al fine di coordinare e migliorare costantemente le

condizioni quadro per la ciclomobilità, nell'ambito delle rispettive competenze e possibilità. Attività informativa sulla sua attuazione. Conduzione del necessario dibattito sugli aspetti strategici all'interno del gruppo di Coordinamento federale in materia di mobilità lenta.

5.5.2. Miglioramento delle condizioni quadro per la mobilità lenta nella legislazione sulla circolazione stradale

- **Individuazione e attuazione delle misure realizzabili rapidamente |**
Tempistica: 2022-2024

Individuazione delle misure attuabili rapidamente, anche in tema di veicoli, ad esempio per le bici cargo. Attuazione delle modifiche normative necessarie.

- **Definizione e attuazione del primo pacchetto di approfondimenti necessari |**
Tempistica: 2023-2027

Definizione delle misure prioritarie per le quali occorrono accertamenti approfonditi e sperimentazioni. Assegnazione delle responsabilità. Esecuzione degli approfondimenti necessari e, in caso di esito positivo, avvio delle opportune modifiche normative.

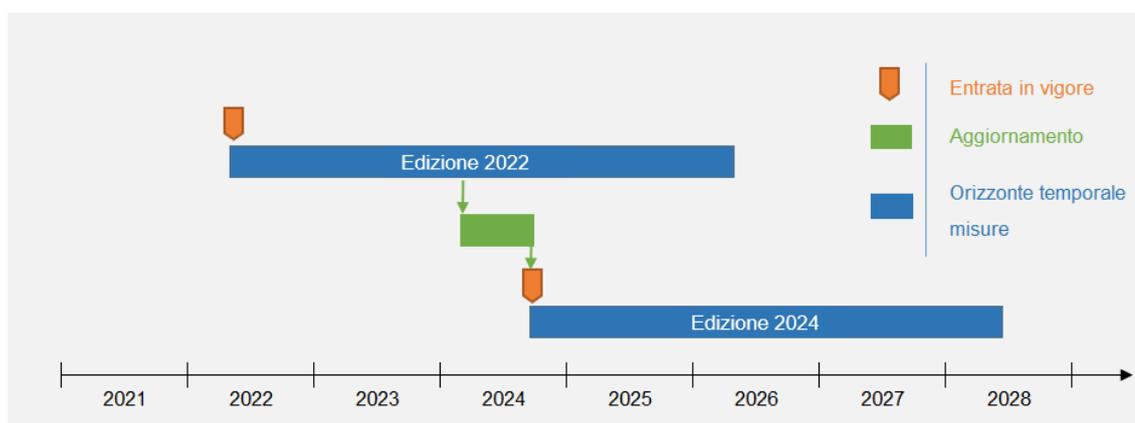
6. Ulteriori ambiti tematici

Oltre agli ambiti di intervento e ai provvedimenti stabiliti nella sottostrategia, l'USTRA affronterà anche altri aspetti, soprattutto in tema di mobilità ciclistica. I principali sono elencati di seguito.

- Creazione di un think tank annuale con esperti del settore
- Impegno in network nazionali e internazionali, ad esempio Partnership on Active Mobility nel quadro del programma THE PEP, partecipazione a convegni tecnici
- Partecipazione all'elaborazione di norme e strumenti rilevanti per la mobilità lenta (ad es. VSS, ISSI)
- Avvio di progetti o collaborazioni nell'ambito della ricerca a livello nazionale e internazionale
- Preparazione di un'offerta formativa di aggiornamento per professionisti del settore mediante convegni tecnici e visite di studio

7. Aggiornamento

La Direzione dell'USTRA ha disposto l'entrata in vigore della «Sottostrategia Mobilità lenta» il 25 aprile 2022. Il documento sarà aggiornato (verifica e integrazione del piano di misure) a cadenza biennale.



8. Contatti per ulteriori informazioni

Ufficio federale delle strade, divisione Reti stradali, settore Mobilità lenta

- **Martin Urwyler**
Responsabile di settore
martin.urwyler@astra.admin.ch
+41 (0)58 468 77 33
- **Urs Walter**
Viceresponsabile di settore
Responsabile Ciclomobilità
urs.walter@astra.admin.ch
+41 58 463 42 86

