



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

**Ufficio federale delle strade USTRA**

---

# **Rapporto sui risultati della consultazione relativa alla legge federale sulle vie ciclabili (legge sulle ciclovie)**

Rapporto sui risultati della consultazione svoltasi dal 13 maggio al 10 settembre 2020

---

Berna, 30 ottobre 2020

# INDICE

Sintesi dei risultati	4
1. Oggetto della consultazione	5
2. Svolgimento della procedura di consultazione	5
3. Analisi dei pareri sulla base del questionario	6
3.1. Domanda 1: Obbligo di pianificazione (art. 5 cpv. 2 legge sulle ciclovie)	6
3.2. Domanda 2: Principi di pianificazione (art. 6 legge sulle ciclovie)	7
3.3. Domanda 3: Obbligo di sostituzione (art. 9 legge sulle ciclovie)	8
3.4. Domanda 4: «Di elevata qualità» (art. 12 cpv. 1 legge sulle ciclovie)	10
3.5. Domanda 5: Informazione (art. 14 legge sulle ciclovie)	11
3.6. Domanda 6: Precisazione dell'articolo 6 secondo periodo LSN	12
4. Altre osservazioni sul progetto posto in consultazione	13
4.1. Definizione di termini (art. 1 e 2 legge sulle ciclovie)	13
4.2. Definizione più dettagliata delle reti ciclabili per la mobilità quotidiana e il tempo libero (art. 3 e 4 legge sulle ciclovie)	13
4.3. Coordinamento delle reti ciclabili con altri compiti (art. 7 legge sulle ciclovie)	14
4.4. Realizzazione e mantenimento di vie ciclabili (art. 8 legge sulle ciclovie)	14
4.5. Ricorso a organizzazioni private specializzate (art. 10 legge sulle ciclovie)	14
4.6. Considerazione di altri interessi (art. 11 legge sulle ciclovie)	15
4.7. Consulenza a Cantoni, Comuni e terzi (art. 13 legge sulle ciclovie)	15
4.8. Sostegno di organizzazioni private specializzate (art. 15 legge sulle ciclovie)	15
4.9. Ulteriori condizioni per i servizi tecnici (art. 16 legge sulle ciclovie)	15
4.10. Controversa legittimazione a ricorrere (art. 17 legge sulle ciclovie)	16
4.11. Termine per la stesura dei piani (art. 18 legge sulle ciclovie)	16
4.12. Altre osservazioni e richieste relative alla legge sulle ciclovie e al rapporto	16
4.13. Modifiche della legge sui percorsi pedonali ed i sentieri (LPS)	16
5. Richieste che vanno oltre il progetto posto in consultazione	17
5.1. Finanziamento delle infrastrutture ciclabili	17
5.2. Ulteriore sviluppo di basi giuridiche e norme	17
5.3. Strategia nazionale per la mobilità ciclistica	17
5.4. Monitoraggio e termine di attuazione vincolante	18
5.5. Impianti pilota e promozione dell'innovazione	18
5.6. Esame di percorsi pedonali e ciclabili lungo l'infrastruttura ferroviaria	18
5.7. Singole richieste in materia di pianificazione, sicurezza e coordinamento	18

Allegato 1: Elenco dei pareri pervenuti	19
Allegato 2: Questionario sul progetto posto in consultazione	22

## Sintesi dei risultati

Nell'ambito della consultazione relativa alla legge federale sulle vie ciclabili sono pervenuti 102 riscontri. Nel complesso sono risultati 50 pareri favorevoli alla legge, 32 sì con precisazioni, 6 risposte neutre, 7 no con riserva e 6 rifiuti. Un privato si è espresso su una questione specifica.

	Si	Si con precisazioni	Neutro	No con riserva	No
Partecipanti (101) <sup>1</sup>	49% (50)	32% (32)	6% (6)	7% (7)	6% (6)

80 partecipanti hanno inviato il proprio parere a mezzo del questionario predisposto (vedi allegato 2) e 22 si sono espressi in maniera generale sul progetto o specifica su singoli aspetti, senza però compilare il questionario. Nella presente analisi si è dunque tenuto conto delle loro opinioni per analogia.

### Pieno consenso dei Cantoni

Tutti i 26 Cantoni, inclusa la Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA), hanno risposto alle singole domande del questionario, approvando le proposte o aggiungendo precisazioni. Solo il Cantone AI si è mostrato contrario alla precisazione del concetto di «sede stradale» nell'articolo 6 LSN, formulando delle riserve per via di un progetto specifico.

### Consenso della maggioranza dei partiti

6 partiti rappresentati in Parlamento si sono espressi sul progetto, 3 dei quali per mezzo del questionario, 3 in maniera generale o molto specifica su singoli articoli. PEV, PVL, PES e PSS sono favorevoli, in parte aggiungendo precisazioni, l'UDC è contrario con riserva, il PLR è contrario, ritenendo che il testo legislativo presentato superi ampiamente i limiti definiti dall'articolo costituzionale.

### Sostanziale approvazione delle associazioni mantello nazionali di Comuni, città e regioni di montagna

Le reazioni delle associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna sono state di diverso tipo. Il Gruppo svizzero per le regioni di montagna appoggia pienamente il progetto, l'Unione delle città svizzere lo approva con precisazioni, l'Associazione dei Comuni svizzeri è fondamentalmente favorevole, fatta eccezione per i principi di pianificazione, la Federazione svizzera dei patriziati si oppone con riserva.

### Bilancio in chiaroscuro fra le associazioni mantello nazionali dell'economia

Le reazioni delle associazioni mantello nazionali dell'economia sono state di diverso tipo. L'Unione sindacale svizzera e Travail Suisse appoggiano del tutto il progetto, l'Unione svizzera dei contadini e la Società Svizzera degli Impresari-Costruttori solo in parte. economiesuisse è contraria con riserva, il Centre Patronal e l'Unione svizzera delle arti e mestieri respingono il progetto.

### Ampio consenso delle altre associazioni, società e organizzazioni

Il progetto incontra l'ampio consenso delle altre associazioni, società e organizzazioni. 45 partecipanti, principalmente dei settori trasporti, salute pubblica, turismo, energia e ambiente hanno risposto affermativamente, in alcuni casi con precisazioni. L'associazione mantello delle organizzazioni svizzere di disabili Inclusion Handicap e due organizzazioni escursionistiche approvano il progetto solo in parte, due gestori di infrastrutture aeroportuali e tre associazioni legate al trasporto stradale si oppongono

---

<sup>1</sup> Senza il riscontro del privato cittadino

con riserva o respingono del tutto il progetto, come pure le due associazioni Berner Waldbesitzer e Bosco Svizzero.

### **Consenso degli altri partecipanti**

Le città di Delémont e Yverdons-les-Bains appoggiano pienamente il progetto. Un privato si esprime solo su una questione specifica.

## **1. Oggetto della consultazione**

Il 23 settembre 2018 il Popolo (73,6 % sì) e tutti i Cantoni hanno approvato il Decreto federale concernente le vie ciclabili, i sentieri e i percorsi pedonali, esprimendo in tal modo la volontà generale di equiparare le vie ciclabili ai percorsi pedonali e ai sentieri e di sostenere Cantoni e Comuni nelle attività di pianificazione, realizzazione e mantenimento delle reti ciclabili nonché nell'informazione al riguardo. Con il disegno di legge federale sulle vie ciclabili il Consiglio federale ha presentato le disposizioni attuative dell'articolo 88 Cost.

La prima sezione del progetto delinea scopo e concetti principali della legge (art. 1-4).

La seconda sezione sancisce l'obbligo di pianificazione (art. 5) e i principi di pianificazione e manutenzione delle vie ciclabili (art. 6 e 8). Rientra nella pianificazione un adeguato coordinamento delle reti tra loro e con le altre attività d'incidenza territoriale, ad esempio con le altre reti di trasporto (art. 7). L'obbligo generale di sostituzione (art. 9) ha lo scopo di contribuire a evitare discontinuità nella rete. La seconda sezione si conclude con la possibilità di collaborare con organizzazioni private specializzate (art. 10) e l'esigenza di un costante coordinamento con la pianificazione territoriale (art. 11).

Nella terza sezione sono descritti i compiti speciali della Confederazione, in particolare quello di tenere conto delle reti ciclabili nello svolgimento di tutte le proprie attività (art. 12). La Confederazione può inoltre fornire consulenza agli enti erogatori, ovvero i Cantoni ed eventualmente i Comuni (art. 13), ed è tenuta a informare il pubblico (art. 14), ad esempio mettendo a disposizione geodati di base armonizzati. Per svolgere questo incarico di consulenza e informazione può rivolgersi a organizzazioni private specializzate d'importanza nazionale (art. 15).

La quarta sezione è dedicata all'organizzazione e alla protezione giuridica e, analogamente alla stessa sezione della legge sui percorsi pedonali ed i sentieri (LPS), richiede la designazione di servizi tecnici competenti che fungano da interlocutori all'interno dell'amministrazione (art. 16). Il diritto di ricorso di autorità e associazioni, previsto anche nella LPS, viene limitato a Cantoni, Comuni e organizzazioni private specializzate d'importanza nazionale riconosciute dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC; art. 17).

La quinta sezione, relativa alle disposizioni transitorie e finali, fissa un termine di cinque anni entro cui i Cantoni sono tenuti a provvedere alla stesura dei piani delle reti ciclabili (art. 18) basandosi su quelli esistenti. Non sono necessarie ulteriori disposizioni transitorie.

Il progetto ha richiesto anche l'aggiornamento per motivi giuridici della vigente LPS, in particolare riguardo a scopo, informazione, sostegno di organizzazioni private specializzate e diritto di ricorso, e la precisazione del concetto di «sede stradale» nell'articolo 6 della legge federale sulle strade nazionali (LSN).

## **2. Svolgimento della procedura di consultazione**

Il DATEC ha svolto la consultazione dal 13 maggio al 10 settembre 2020. Al 30 settembre 2020, data di chiusura redazionale del presente rapporto, erano pervenuti complessivamente 102 pareri.

Alla consultazione hanno preso parte 26 Cantoni, la DCPA e 6 dei partiti rappresentati nell'Assemblea federale. Si sono inoltre espresse 4 associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle re-

gioni di montagna, 7 dell'economia e 55 organizzazioni e associazioni, principalmente dei settori trasporti, salute pubblica, turismo, energia e ambiente. Infine, hanno partecipato anche 2 città e 1 privato (vedi allegato 1).

Tutti i pareri possono essere scaricati in formato PDF dal sito Internet del Consiglio federale ([www.admin.ch](http://www.admin.ch)) sotto la rubrica Procedure di consultazione concluse 2020.

La seguente valutazione di riferisce al progetto posto in consultazione.

### 3. Analisi dei pareri sulla base del questionario

**Nota preliminare:** l'analisi dei pareri è stata effettuata per mezzo del questionario sul progetto posto in consultazione (vedi allegato 2). Per i pochi partecipanti che si sono espressi senza compilare il questionario si è tenuto conto delle loro opinioni laddove possibile per analogia.

#### 3.1. Domanda 1: Obbligo di pianificazione (art. 5 cpv. 2 legge sulle ciclovie)

Concordate sull'obbligo di pianificare le reti ciclabili rappresentate in piani vincolanti per le autorità?

	Sì	Sì con precisazioni	No con riserva	No
Cantoni (incl. DCPA)	22	5	0	0
Partiti	3	0	0	1
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	1	0	1
Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	1	0	4
Altre associazioni e organizzazioni	30	7	1	3
Altri	2	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>59</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>9</b>

#### In generale

Dagli 83 pareri complessivi risulta un quadro omogeneo: 59 sì (71%), 14 sì con precisazioni (17%), 1 no con riserva (1%) e 9 no (11%).

#### In dettaglio

**Sì:** i Cantoni ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE e GE; DCPA; i partiti PEV, PVL e PSS; Gruppo svizzero per le regioni di montagna; Unione delle città svizzere; Allianz Bewegung Sport Gesundheit; Arbeitsgruppe Berggebiet; Medici per l'ambiente; Ufficio prevenzione infortuni; Berner Wanderwege; Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève; Federazione svizzera degli urbanisti; Mobilità pedonale Svizzera; Greenpeace; International Mountain Bicycling Association; Sciopero per il clima FR; Rete dei parchi svizzeri; NewRide; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Pro Velo Svizzera; Salute pubblica Svizzera; Cycla.; SvizzeraMobile; Assicurazione svizzera contro gli infortuni; Sentieri Svizzeri; Fondazione svizzera per l'energia; Swiss Cycling; Touring Club Svizzero; Conferenza Bici Svizzera; Umweltfreisinnige; Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit; velosuisse; Associazione traffico e ambiente; Wanderwege beider Basel; WWF Svizzera nonché le città di Delémont e Yverdon-les-Bains.

La grande maggioranza ritiene che l'obbligo di pianificazione associato a piani vincolanti per le autorità permetta di progettare e realizzare correttamente reti ciclabili e relativi impianti accessori garantendone la certezza giuridica, e quindi di ottenere i risultati auspicati.

**Sì con precisazioni:** i Cantoni SZ, BS, AG, VD e JU; Associazione dei Comuni svizzeri; economie-suisse; Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege; Flughafen Zürich AG; Servizio Informazioni per il Trasporto Pubblico; Inclusion Handicap; Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz; Conferenza per la foresta la fauna e il paesaggio; Associazione svizzera dei professionisti dell'ambiente.

Tra le riserve sono adottati motivi molto diversi, in alcuni casi anche parziali. Si sostiene, tra l'altro, che la partecipazione di organizzazioni interessate debba essere limitata a un coinvolgimento senza qualità di parte formale né rimedi giuridici. Si auspica un'estensione dell'obbligo di pianificazione agli impianti di stazionamento di importanza fondamentale e un'eventuale partecipazione delle imprese di trasporto pubblico nella pianificazione delle vie ciclabili. Il termine per la stesura dei piani è giudicato troppo breve e si ritiene che ci si debba concentrare maggiormente sull'obbligo di coordinamento e rivedere la definizione delle reti ciclabili (escludendo il principio della coerenza per i percorsi per mountain bike). È stato inoltre richiesto di escludere dall'obbligo di pianificazione cantonale i perimetri definiti nei piani settoriali della Confederazione o di garantirne il coordinamento.

**No con riserva:** Genève Aéroport.

La risposta è motivata dal rischio di conflitto tra i piani settoriali delle reti ciclabili di competenza delle autorità cantonali e quelli dell'infrastruttura del traffico aereo di responsabilità della Confederazione.

**No:** il partito PLR; Federazione svizzera dei patriziati; Centre Patronal; Unione Svizzera dei Contadini; Società svizzera degli impresari-costruttori; Unione svizzera delle arti e mestieri; Automobile Club Svizzero; Federazione Motociclistica Svizzera e strasseschweiz.

L'opposizione è motivata sostenendo che l'obbligo di pianificazione non sarebbe conforme all'articolo 88 capoverso 2 della Costituzione, ovvero le competenze dei Cantoni non sarebbero tutelate (violazione del principio della sussidiarietà).

### 3.2. Domanda 2: Principi di pianificazione (art. 6 legge sulle ciclovie)

Concordate sui principi di pianificazione basati su obiettivi qualitativi riconosciuti (coerenza, percorribilità diretta, sicurezza, omogeneità, attrattività)?

	Si	Si con precisazioni	No con riserva	No
Cantoni (incl. DCPA)	16	11	0	0
Partiti	3	0	1	1
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	1	2	0	1
Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	2	1	1
Altre associazioni e organizzazioni	25	17	0	2
Altri	2	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>47</b>	<b>32</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

#### In generale

Dagli 86 pareri complessivi risulta un quadro omogeneo: 47 sì (55%), 32 sì con precisazioni (37%), 2 no con riserva (2%) e 5 no (6%).

#### In dettaglio

**Si:** i Cantoni LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, SG, AG, TG e GE; DCPA; i partiti PEV, PVL e PSS; Gruppo svizzero per le regioni di montagna; Federazione svizzera dei patriziati; Allianz Bewegung Sport Gesundheit; Medici per l'ambiente; Arbeitsgruppe Berggebiete; Ufficio prevenzione infortuni; Espace Suisse; Federazione svizzera degli urbanisti; Federazione Motociclistica Svizzera; Mobilità pedonale Svizzera; International Mountain Bicycling Association; Rete dei parchi svizzeri; NewRide; Pro Velo Svizzera; Salute pubblica Svizzera; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; SvizzeraMobile; Fondazione svizzera per l'energia; Cycla.; Assicurazione svizzera contro gli infortuni; Sentieri Svizzeri; Swiss Cycling; Umweltfreisinnige; Conferenza Bici Svizzera; velosuisse; Associazione traffico e ambiente; Wanderwege beider Basel nonché le città di Delémont e Yverdons-les-Bains.

La risposta è motivata dalla convinzione che i principi di pianificazione garantiscano reti coerenti, dirette, sicure, omogenee, piacevoli e di alta qualità, e quindi adatte a indurre più utenti a optare per la bici.

**Sì con precisazioni:** i Cantoni ZH, BE, BS, AR, AI, GR, TI, VD, VS, NE e JU; Unione delle città svizzere; Federazione svizzera dei patriziati; Unione svizzera dei contadini; economiesuisse; Aargauer Wanderwege; Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege; Berner Wanderwege; Flughafen Zürich AG; Greenpeace; Inclusion Handicap; Sciopero per il clima FR; Conferenza per la foresta la fauna e il paesaggio; Servizio d'informazione per i trasporti pubblici; Public Health Doctors; Schweizerischer Verband für Landtechnik; Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio; Thurgauer Wanderwege; Touring Club Svizzero; Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit; WWF Svizzera e Zürcher Wanderwege.

Diversi partecipanti vorrebbero una formulazione meno assoluta dei principi e maggiori possibilità di derogarvi. Ritengono che non sia sempre possibile separare il traffico ciclistico da quello motorizzato e pedonale né garantire continuità e percorribilità diretta, e che si possa raggiungere la sicurezza anche riducendo i limiti di velocità a 30 km/h. Altri invece considerano la formulazione troppo vaga e chiedono unità di misura e prescrizioni normative vincolanti, e che i criteri si applichino esplicitamente anche in corrispondenza di nodi. La separazione non deve inoltre comportare un'esclusione del traffico ciclistico dagli assi principali di quello motorizzato. Alcuni auspicano inoltre obiettivi supplementari per promuovere la tutela ambientale ed evitare situazioni conflittuali con i pedoni. I principi dovrebbero inoltre essere ancor più differenziati in funzione delle esigenze della mobilità quotidiana e di quella del tempo libero.

**No con riserva:** il partito UDC e Centre Patronal.

Da un lato si sostiene che non si dovrebbero imporre prescrizioni così rigorose a Cantoni e Comuni e che né l'articolo costituzionale né la LPS prevedono principi simili. Dall'altro si chiede di escludere esplicitamente l'applicazione dei principi di pianificazione alle strade nazionali di 3a classe e che su di esse vengano realizzate solo corsie ciclabili, ma non ciclo piste.

**No:** il partito PLR; Associazione dei Comuni Svizzeri; Unione svizzera delle arti e mestieri; Associazione svizzera dei professionisti dell'ambiente e Automobile Club Svizzero.

Principalmente si respingono gli obblighi supplementari per Cantoni e Comuni e la relativa perdita di autonomia. Sono state espresse critiche anche riguardo a una separazione di principio del traffico ciclistico da quello motorizzato perché ritenuta non attuabile e ad alcuni criteri qualitativi, come quelli dell'attrattività o dell'elevata qualità delle esperienze (così definita nel parere), in quanto è difficile darne una definizione giuridica. Inoltre, si precisa che non devono essere pregiudicati il trasporto pubblico e di merci né il traffico motorizzato.

### 3.3. Domanda 3: Obbligo di sostituzione (art. 9 legge sulle ciclovie)

Concordate sull'applicazione generale dell'obbligo di sostituzione sancito dalla legge sulle ciclovie?

	Sì	Sì con precisazioni	No con riserva	No
Cantoni (incl. DCPA)	17	10	0	0
Partiti	4	0	1	0
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	1	0	1
Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	1	0	3
Altre associazioni e organizzazioni	22	16	3	2
Altri	2	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>47</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>6</b>



## In generale

Dagli 85 pareri complessivi risulta un quadro omogeneo: 47 sì (55%), 28 sì con precisazioni (33%), 4 no con riserva (5%) e 6 no (7%).

## In dettaglio

**Sì:** i Cantoni BE, LU, UR, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, AR, SG, AG, TG, VD, NE e GE; DCPA; i partiti PEV, PVL, PES e PSS; Gruppo svizzero per le regioni di montagna; Associazione dei Comuni Svizzeri; Allianz Bewegung Sport Gesundheit; Arbeitsgruppe Berggebiete; Medici per l'ambiente; Ufficio prevenzione infortuni; Federazione svizzera degli urbanisti; Federazione Motociclistica Svizzera; Mobilità pedonale Svizzera; Servizio d'informazione per i trasporti pubblici; International Mountain Bicycling Association; Conferenza per la foresta la fauna e il paesaggio; Rete dei parchi svizzeri; NewRide; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Pro Velo Svizzera; Salute pubblica Svizzera; SvizzeraMobile; Cycla.; Assicurazione svizzera contro gli infortuni; Sentieri Svizzeri; Touring Club Svizzero; Umweltfreisinnige; Conferenza Bici Svizzera nonché le città di Delémont e Yverdon-les-Bains.

La maggioranza riconosce l'importanza fondamentale dell'obbligo di sostituire le vie ciclabili eliminate in seguito ad altre misure di incidenza territoriale. In questo modo si garantisce che le reti ciclabili rimangano praticabili e per quanto possibile intatte anche in futuro.

**Sì con precisazioni:** i Cantoni ZH, SZ, OW, FR, AI, GR, BS, TI, VS e JU; Unione delle città svizzere; economiesuisse; Aargauer Wanderwege; Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege; Greenpeace; Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz; Sciopero per il clima FR; Pro Natura; Schweizerischer Verband für Landtechnik; Fondazione svizzera per l'energia; Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio; Swiss Cycling; velosuisse; Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit; Associazione traffico e ambiente; Wanderwege beider Basel; WWF Svizzera e Zürcher Wanderwege.

Tra le riserve espresse si richiede di distinguere tra ciclopiste per la mobilità quotidiana e per il tempo libero e che la sostituzione di percorsi per mountain bike non porti alla realizzazione di strutture inutili. Da un lato si esige un utilizzo comune delle infrastrutture per le escursioni a piedi e in mountain bike, dall'altro di non pregiudicare l'attrattiva della rete di sentieri. Si critica la mancata introduzione di obiettivi qualitativi, dimensioni standard o norme vincolanti per l'infrastruttura ciclabile. Si chiede di illustrare in guide attuative e nell'ordinanza relativa alla legge sulle ciclovie criteri di qualità e soluzioni praticabili. Mentre alcuni considerano l'articolo troppo restrittivo e rigido e chiedono quindi un maggiore margine di manovra, altri temono che lasci troppa libertà e sia pertanto poco efficace. I percorsi da sostituire devono essere fissati in piani, occorre tenere conto delle condizioni locali e la sostituzione deve essere adeguata, ma, dipendendo questa dalla discrezionalità delle autorità, può andare a beneficio o a danno delle vie ciclabili. I Cantoni possono inoltre stabilire deroghe, così che nel complesso risulta un forte allentamento dell'obbligo di sostituzione. Si teme inoltre che, invece di aumentare la sicurezza stradale, tale prescrizione venga utilizzata per spingere i ciclisti verso luoghi meno idonei. Per le zone a traffico misto con veicoli a motore si chiede di poter garantire la sicurezza anche attraverso una riduzione del limite di velocità generale a 30 km/h.

**No con riserva:** il partito UDC; Berner Wanderwege; Genève Aéroport e Flughafen Zürich AG.

Tra i principali motivi addotti si ritiene che l'obbligo di sostituzione possa sussistere solo in caso di interessi pubblici comprovati e che sia eccessivo perché riferito alle reti ciclabili fissate nei piani e quindi in parte a percorsi non ancora realizzati. La possibilità di prevedere deroghe dovrebbe inoltre spettare alle rispettive autorità competenti e non ai Cantoni, onde evitare situazioni conflittuali.

**No:** Federazione svizzera dei patriziati; Centre Patronal; Unione svizzera dei contadini; Unione svizzera delle arti e mestieri; Automobile Club Svizzero e Berner Waldbesitzer.

I motivi esposti per il parere contrario sono la mancanza di proporzionalità e gli oneri. L'articolo di legge è considerato troppo restrittivo e limiterebbe eccessivamente il margine di manovra dei Cantoni.

### 3.4. Domanda 4: «Di elevata qualità» (art. 12 cpv. 1 legge sulle ciclovie)

Concordate sull'idea che la Confederazione si impegni a realizzare le proprie opere e installazioni garantendo caratteristiche di elevata qualità?

	Si	Si con precisazioni	No con riserva	No
Cantoni (incl. DCPA)	19	8	0	0
Partiti	3	0	1	0
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	4	0	0	0
Associazioni mantello nazionali dell'economia	0	1	2	1
Altre associazioni e organizzazioni	28	7	0	2
Altri	2	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>56</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

#### In generale

Dai 78 pareri complessivi risulta un quadro omogeneo: 56 sì (71%), 16 sì con precisazioni (21%), 3 no con riserva (4%) e 3 no (4%).

#### In dettaglio

**Si:** i Cantoni ZH, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, AR, SG, GR, TG, VD, VS, GE e JU; DCPA; i partiti PEV, PVL e PSS; Gruppo svizzero per le regioni di montagna; Associazione dei Comuni Svizzeri; Unione delle città svizzere; Federazione svizzera dei patriziati; Allianz Bewegung Sport Gesundheit; Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege; Arbeitsgruppe Berggebiet; Medici per l'ambiente; Ufficio prevenzione infortuni; Federazione svizzera degli urbanisti; Federazione Motociclistica Svizzera; Mobilità pedonale Svizzera; Greenpeace; Servizio d'informazione per i trasporti pubblici; International Mountain Bicycling Association; Sciopero per il clima FR; Salute pubblica Svizzera; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Pro Velo Svizzera; SvizzeraMobile; Assicurazione svizzera contro gli infortuni; Cycla.; Sentieri Svizzeri; Fondazione svizzera per l'energia; Swiss Cycling; Touring Club Svizzero; Umweltfreisinnige; Conferenza Bici Svizzera; velosuisse; Associazione traffico e ambiente; Wanderwege beider Basel; WWF Svizzera nonché le città di Delémont e Yverdons-les-Bains.

La grande maggioranza ritiene che mediante impianti innovativi la Confederazione possa definire degli standard o addirittura realizzare progetti faro, assumendo così un ruolo guida.

**Si con precisazioni:** i Cantoni BE, SZ, FR, BS, AI, AG, TI e NE; Unione svizzera dei contadini; Automobile Club Svizzero; Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz; Rete dei parchi svizzeri; NewRide; Schweizerischer Verband für Landtechnik; Associazione svizzera dei professionisti dell'ambiente e Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit.

Le precisazioni più importanti riguardano i costi, che devono andare a carico della Confederazione (principio di causalità), gli investimenti da destinare soprattutto a infrastrutture e impianti di importanza sovracantonale o nazionale, la necessità di precisare l'espressione «di elevata qualità», la quale implica anche che non devono sorgere conflitti profondi con la tutela della natura, lo sfruttamento forestale e le attività ricreative di vicinanza, la richiesta di sostituirla con l'espressione «di qualità adeguata o sufficiente», l'esigenza di coordinare e garantire il collegamento alla rete cantonale o comunale e la puntualizzazione secondo cui l'impegno preso dalla Confederazione riguardo agli standard qualitativi non può fondarsi sull'articolo 88 Cost.

**No con riserva:** il partito UDC; Società Svizzera degli Impresari-Costruttori e Centre Patronal.

Sono indicati i seguenti motivi fondamentali: gli edifici e gli impianti della Confederazione devono soddisfare gli stessi requisiti e avere la stessa qualità di quelli dei Cantoni, devono essere realizzati secondo le norme vigenti e solo se sussistono interessi pubblici comprovati.

**No:** economiesuisse; Berner Wanderwege e Flughafen Zürich AG.

Sono indicati i seguenti motivi fondamentali: l'impegno preso dalla Confederazione riguardo agli standard qualitativi non può fondarsi sull'articolo 88 Cost., la coerenza dello sviluppo delle infrastrutture ne risulterebbe inutilmente complicata, per i Cantoni non sussistono esplicitamente simili requisiti e non dovrebbero esserci differenze di qualità tra le infrastrutture federali e cantonali.

### 3.5. Domanda 5: Informazione (art. 14 legge sulle ciclovie)

Concordate sull'idea che la Confederazione informi in modo esaustivo il pubblico in tema di reti ciclabili e possa assistere Cantoni e terzi in questa stessa attività?

	Si	Si con precisazioni	No con riserva	No
Cantoni (incl. DCPA)	25	2	0	0
Partiti	4	0	0	1
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	2	2	0	0
Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	1	0	1
Altre associazioni e organizzazioni	31	4	1	0
Altri	2	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>65</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

#### In generale

Dai 77 pareri complessivi risulta un quadro omogeneo: 65 sì (85%), 9 sì con precisazioni (10%), 1 no con riserva (1%) e 2 no (3%).

#### In dettaglio

**Si:** i Cantoni ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, SO, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, GE e JU; DCPA; i partiti PEV, PVL, PES e PSS; Unione delle città svizzere; Gruppo svizzero per le regioni di montagna; economiesuisse; Allianz Bewegung Sport Gesundheit; Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege; Arbeitsgruppe Berggebiete; Medici per l'ambiente; Ufficio prevenzione infortuni; Federazione svizzera degli urbanisti; Federazione Motociclistica Svizzera; Mobilità pedonale Svizzera; Greenpeace; Servizio d'informazione per i trasporti pubblici; die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz; International Mountain Bicycling Association; Sciopero per il clima FR; Rete dei parchi svizzeri; NewRide; Salute pubblica Svizzera; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Pro Velo Svizzera; SvizzeraMobile; Fondazione svizzera per l'energia; Sentieri Svizzeri; Assicurazione svizzera contro gli infortuni; Cycla.; Swiss Cycling; Conferenza Bici Svizzera; Touring Club Svizzero; Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit; velosuisse; Associazione traffico e ambiente; Wanderwege beider Basel; WWF Svizzera; le città di Delémont e Yverdon-les-Bains.

La grande maggioranza ritiene importante sia l'informazione della Confederazione sia la possibilità di assistere Cantoni e terzi in questa stessa attività, in quanto tutto ciò rafforza le reti ciclabili ufficiali promosse e approvate dalle autorità. Inoltre la disposizione si desume direttamente dall'articolo costituzionale.

**Si con precisazioni:** i Cantoni NE e VS; Associazione dei Comuni Svizzeri; Federazione svizzera dei patriziati; Unione svizzera dei contadini; Ouest Lausanne; Schweizerischer Verband für Landtechnik; Umweltfreisinnige e Bosco Svizzero.

L'approvazione è in particolare soggetta alle seguenti condizioni, ovvero che l'informazione della Confederazione si svolga in stretto coordinamento con i Cantoni e ogni livello istituzionale informi autonomamente (la Confederazione non deve dire ai Comuni cosa devono fare), l'applicazione Mobilità lenta della Confederazione sia messa gratuitamente a disposizione dei Cantoni, siano risolte le questioni di responsabilità, l'informazione preveda anche norme di comportamento e campagne di immagine e

l'articolo sia integrato con norme di comportamento generali, ma anche specifiche per le regioni agricole.

**No con riserva:** Centre Patronal.

Si teme che l'informazione includa campagne di immagine.

**No:** il partito UDC e Automobile Club Svizzero.

I motivi indicati riguardano l'inutile coinvolgimento di terzi, il finanziamento non chiarito e la possibilità di inutili campagne informative.

### 3.6. Domanda 6: Precisazione dell'articolo 6 secondo periodo LSN

Concordate sulla precisazione dell'articolo 6 secondo periodo della legge federale sulle strade nazionali riguardo alle aree ciclopedonali in corrispondenza di raccordi verso le strade nazionali di prima e seconda classe nonché di strade nazionali di terza classe?

	<b>Sì</b>	<b>Sì con precisazioni</b>	<b>No con riserva</b>	<b>No</b>
Cantoni (incl. DCPA)	23	3	1	0
Partiti	4	0	0	1
Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna	4	0	0	0
Associazioni mantello nazionali dell'economia	1	0	0	0
Altre associazioni e organizzazioni	28	3	0	0
Altri	2	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>62</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

#### In generale

Dai 70 pareri complessivi risulta un quadro omogeneo: 62 sì (89%), 6 sì con precisazioni (9%), 1 no con riserva (1%) e 1 no (1%).

#### In dettaglio

**Sì:** i Cantoni ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, SO, AR, SG, GR, TG, VS, NE, GE e JU; DCPA; i partiti PEV, PVL, PES e PSS; Associazione dei Comuni svizzeri; Unione delle città svizzere; Federazione svizzera dei patriziati; Gruppo svizzero per le regioni di montagna; economie-suisse; Allianz Bewegung Sport Gesundheit; Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege; Arbeitsgruppe Berggebiete; Medici per l'ambiente; Ufficio prevenzione infortuni; Federazione svizzera degli urbanisti; Mobilità pedonale Svizzera; Greenpeace; Servizio d'informazione per i trasporti pubblici; International Mountain Bicycling Association; Sciopero per il clima FR; Rete dei parchi svizzeri; NewRide; Salute pubblica Svizzera; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Pro Velo Svizzera; Fondazione svizzera per l'energia; Sentieri Svizzeri; Assicurazione svizzera contro gli infortuni; Cycla.; Swiss Cycling; Conferenza Bici Svizzera; Touring Club Svizzero; Umweltfreisinnige; velosuisse; Associazione traffico e ambiente; Wanderwege beider Basel; WWF Svizzera; le città di Delémont e Yverdon-les-Bains.

La grande maggioranza approva la precisazione dell'articolo 6 LSN perché assicura la certezza del diritto e la Confederazione, nel suo ruolo di committente, può fornire un contributo determinante al miglioramento dell'infrastruttura ciclabile nell'ambito delle strade nazionali.

**Sì con precisazioni:** i Cantoni AG, TI e VD; Automobile Club Svizzero; Centre Patronal e Federazione Motociclistica Svizzera.

Principalmente sono poste le seguenti condizioni: che la Confederazione assuma anche il finanziamento delle piste ciclabili cantonali, manutenzione inclusa, e che l'infrastruttura ciclabile, compresi i nuovi impianti, sia finanziata anche in base al principio «chi usa paga».

**No con riserva:** il Cantone AI.

Si teme che venga bloccata per un tempo indeterminato la realizzazione di percorsi per la mobilità lenta già pianificati dal Cantone.

**No:** il partito UDC.

Il no è motivato dal timore che le risorse del FOSTRA vengano utilizzate per scopi diversi da quelli previsti.

#### **4. Altre osservazioni sul progetto posto in consultazione**

Diversi pareri riguardano anche aspetti non trattati nel questionario. Questi temi sono stati per quanto possibile attribuiti ai singoli articoli della legge sulle ciclovie.

##### **4.1. Definizione di termini (art. 1 e 2 legge sulle ciclovie)**

Alcuni partecipanti chiedono termini o denominazioni diversi da quelli del progetto. Nell'articolo relativo allo scopo invece di «Anlage» (realizzazione) si dovrebbe parlare di «Bau» o «Realisierung» (costruzione, realizzazione) (Cantone SG e Conferenza Bici Svizzera). Altri criticano il termine «Velowegnetze» (letteralmente reti di vie ciclabili) in quanto inusuale e propongono in alternativa «Velonetze» o «Veloroutennetze» (reti ciclabili o reti di percorsi ciclabili) (Cantoni BL, BS e AG nonché Unione delle città svizzere). Si chiede inoltre una definizione più dettagliata delle reti ciclabili e di menzionare esplicitamente già nell'articolo 2 gli ulteriori criteri qualitativi e i posteggi (Cantone TI; partito PES e Conferenza Bici Svizzera). Anche le «opportune infrastrutture» dovrebbero essere definite in maniera più concreta (Cantone VD). Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit chiede che le reti ciclabili siano solo «per quanto possibile» continue. Secondo il Cantone TI, le reti dovrebbero essere non solo continue, ma anche ininterrotte e la segnaletica e la sicurezza devono essere esplicitamente menzionate nell'articolo 2. L'equiparazione delle ciclovie ai sentieri e percorsi pedonali menzionata nel rapporto esplicativo per l'avvio della procedura di consultazione deve essere richiesta espressamente anche nella legge (Public Health Doctors).

##### **4.2. Definizione più dettagliata delle reti ciclabili per la mobilità quotidiana e il tempo libero (art. 3 e 4 legge sulle ciclovie)**

Anche per questi articoli alcuni partecipanti richiedono una definizione più ampia dei termini o altre denominazioni. Occorre precisare le «vie» (Mobilità pedonale Svizzera e Public Health Doctors), definire il concetto di «strada ciclabile» (Cantoni BL e VD) o usare un termine alternativo come «percorso ciclabile prioritario o a precedenza». Il termine «escursione» deve rimanere riservato alla LPS e di conseguenza occorre trovare un'espressione sostitutiva per «Velowander-Routen» (itinerari per escursioni in bicicletta) (Cantone SO). La traduzione italiana dei termini «Velobahnen» e «Wege», «strade ciclabili» e «strade», deve essere armonizzata con la legislazione vigente (Cantone TI).

L'elenco di elementi dell'infrastruttura deve essere integrato con «Velostrassen» (ciclostrade) (Cantone ZH, Conferenza Bici Svizzera) e «stazioni di ricarica per bici elettriche» (International Mountain Bicycling Association), occorre precisare il termine «infrastrutture simili» (Cantone VD). Altri partecipanti chiedono di stralciare i posteggi per biciclette (Cantoni ZG e GR) o per lo meno che la loro menzione non comporti l'obbligo di rilevare tutte le infrastrutture di questo genere (Cantone GR).

Occorre integrare le esigenze di scolari e pendolari e indicare espressamente gli impianti sportivi (Allianz Bewegung Sport Gesundheit; Pro Velo Svizzera e Cycla.).

Diverse organizzazioni chiedono di precisare che le reti ciclabili destinate al tempo libero siano collegate con i centri storici e le principali fermate dei trasporti pubblici (Cantone BE; partiti PES e PSS; Allianz Bewegung Sport Gesundheit; Pro Velo Svizzera; Cycla.; SvizzeraMobile; Swiss Cycling e Conferenza Bici Svizzera). Si chiede anche di indicare espressamente la possibilità per i bambini di esercitarsi sulle reti del tempo libero (Mobilità pedonale Svizzera; kindundwelt e Pro Velo Svizzera) e di integrare l'elenco con le corsie ciclabili (Cantone ZG).

I percorsi per mountain bike devono essere in linea di massima separati dai sentieri escursionistici (Thurgauer Wanderwege), essere realizzati nel rispetto delle riserve naturali (Pro Natura) e non pregiudicare le altre funzioni forestali (Berner Wald).

#### **4.3. Coordinamento delle reti ciclabili con altri compiti (art. 7 legge sulle ciclovie)**

Le reti ciclabili devono essere esplicitamente coordinate con percorsi pedonali, sentieri (organizzazioni escursionistiche e Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio) e altri compiti di interesse pubblico (Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit).

economiesuisse e Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit hanno rilevato una contraddizione nei commenti agli articoli 5 e 7 del rapporto esplicativo in merito all'approvazione dei piani direttori da parte della Confederazione. Il Cantone GR vorrebbe che si precisasse nel rapporto che le vie ciclabili non devono essere stabilite nei piani direttori cantonali.

#### **4.4. Realizzazione e mantenimento di vie ciclabili (art. 8 legge sulle ciclovie)**

Stando al Cantone JU andrebbe precisato se per mantenimento si intendano solo la pulizia o anche interventi strutturali. Diversi partecipanti vorrebbero istruzioni più precise in merito alla segnalazione delle vie ciclabili, come ad esempio l'installazione di segnaletica solo dove necessario (Cantoni ZH e SH; SvizzeraMobile e organizzazioni escursionistiche). Il Cantone BE chiede di eliminare del tutto l'obbligo di segnalazione.

Si chiede inoltre che l'articolo 8 non possa obbligare i proprietari di strade di campagna e forestali a una maggiore manutenzione (Cantone AI, Federazione svizzera dei patriziati, Berner Wald) e che la realizzazione di vie ciclabili tenga conto delle condizioni concrete (territoriali, di affluenza, finanziarie, ecc.) (Cantone SZ).

Diversi partecipanti fanno notare che non è possibile garantire una sicurezza assoluta e che questa condizione debba essere pertanto attenuata con «per quanto possibile» (Mobilità pedonale Svizzera, organizzazioni escursionistiche).

Il Cantone JU fa presente che i percorsi per mountain bike si snodano in parte su terreni privati e che una regolamentazione contrattuale per il loro uso potrebbe incontrare l'opposizione dei proprietari. Si dovrebbe mantenere la possibilità di concludere accordi orali.

#### **4.5. Ricorso a organizzazioni private specializzate (art. 10 legge sulle ciclovie)**

Mentre diversi partecipanti vorrebbero introdurre un obbligo di ricorso a organizzazioni private specializzate (Unione sindacale svizzera; Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz; Sciopero per il clima FR; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Pro Velo Svizzera; Fondazione svizzera per l'energia e Swiss Cycling), altri chiedono di vietare la collaborazione dei Cantoni con tali organizzazioni (Centre Patronal e strasseschweiz) o di limitarla a interventi che non possono andare a discapito di altri utenti stradali (Touring Club Svizzero) o che non riguardano aspetti strategici (Touring Club Svizzero) o di pianificazione (Schweizerischer Verband für Landtechnik).

Alcuni partecipanti vorrebbero allargare la cerchia alle organizzazioni specializzate non private (Ufficio prevenzione infortuni, Assicurazione svizzera contro gli infortuni) o agli uffici di pianificazione (Cantone GR).

#### **4.6. Considerazione di altri interessi (art. 11 legge sulle ciclovie)**

Diversi partecipanti chiedono di menzionare altri interessi e attività, quali i piani settoriali della Confederazione (Flughafen Zürich), i sentieri e i percorsi pedonali (organizzazioni escursionistiche), l'accesso e la sicurezza delle persone disabili (Inclusion Handicap), la silvicoltura (Cantone AI) nonché la fauna locale e la tutela della fauna selvatica a integrazione della protezione della natura (Cantone BE).

economiesuisse ritiene che non si tenga sufficientemente conto della pianificazione urbanistica e dei trasporti, con cui quella delle reti ciclabili non può certo essere in contraddizione.

Alcuni partecipanti propongono di eliminare del tutto l'articolo 11 ritenendo ovvio il coordinamento di tutti questi interessi e attività (Cantoni ZH e SG nonché Conferenza Bici Svizzera). Stando alla Federazione svizzera degli urbanisti si dovrebbe utilizzare il termine generale pianificazione territoriale invece di pianificazione urbanistica e dei trasporti.

#### **4.7. Consulenza a Cantoni, Comuni e terzi (art. 13 legge sulle ciclovie)**

Diversi partecipanti ritengono imperativa la fornitura di strumenti specifici da parte della Confederazione (Sciopero per il clima FR; Pro Velo Svizzera; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Fondazione svizzera per l'energia e Associazione traffico e ambiente).

La Federazione svizzera dei patriziati chiede che oltre a Cantoni e Comuni siano espressamente menzionati anche i patriziati.

#### **4.8. Sostegno di organizzazioni private specializzate (art. 15 legge sulle ciclovie)**

Numerosi partecipanti sono contrari ai contributi federali per attività di organizzazioni private (PLR, UDC, Federazione svizzera dei patriziati; Centre Patronal; Schweizerischer Verband für Landtechnik e strasseschweiz). Per altri si può prendere in considerazione un tale sostegno solo se non è sancito alcun diritto di ricorso delle associazioni ai sensi dell'articolo 17 della legge sulle ciclovie (economiesuisse e Flughafen Zürich).

L'Automobile Club Svizzero richiede che nel rapporto per l'avvio della procedura di consultazione vengano precisate le organizzazioni private specializzate, l'Assicurazione svizzera contro gli infortuni propone di stralciare l'aggettivo «private». Poiché nel rapporto è stata portata a esempio l'organizzazione specializzata Pro Velo Svizzera, diverse organizzazioni auspicano di essere anch'esse espressamente menzionate, in particolare l'Associazione traffico e ambiente (sostenuta da Unione sindacale svizzera, Sciopero per il clima FR e Fondazione svizzera per l'energia), l'International Mountain Bicycling Association e Swiss Cycling.

#### **4.9. Ulteriori condizioni per i servizi tecnici (art. 16 legge sulle ciclovie)**

Alcuni partecipanti chiedono di definire nella legge o nel rapporto per l'avvio della procedura di consultazione i requisiti di qualifica degli esperti dei servizi tecnici (Cantone UR; Allianz Bewegung Sport Gesundheit; SvizzeraMobile e Cycla.).

Oltre ai Cantoni, devono costituire un servizio tecnico anche i Comuni con più di 20 000 abitanti (Cantone TI e Pro Velo Svizzera). L'attuazione deve avvenire entro tre anni (Pro Velo Svizzera e SvizzeraMobile). Il Cantone ZH consiglia di fissare i requisiti contenutistici dei servizi in base al documento specifico della Conferenza Bici Svizzera<sup>2</sup>.

Il Cantone AG propone di sancire l'istituzione di servizi tecnici sotto forma di formulazione potestativa e di illustrare meglio il testo legislativo nel rapporto per l'avvio della procedura di consultazione.

---

<sup>2</sup> Conferenza Bici Svizzera, Velofachstellen – Aufgaben und Organisation, Bienne 2012

#### **4.10. Controversa legittimazione a ricorrere (art. 17 legge sulle ciclovie)**

Numerosi partecipanti respingono la possibilità di ricorso per le organizzazioni specializzate, sia nella legge sulle ciclovie sia nella LPS (Cantoni AI e SZ, PLR, UDC; *economiesuisse*; Società Svizzera degli Impresari-Costruttori; Genève Aéroport; Automobile Club Svizzero; Centre Patronal; Flughafen Zürich; Schweizerischer Verband für Landtechnik e strasseschweiz); Berner Wald vorrebbe ammetterla solo per le associazioni direttamente interessate.

Due partecipanti vorrebbero ampliare la cerchia delle organizzazioni autorizzate a presentare ricorso anche a quelle non specifiche del settore (Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève; Bosco Svizzero). Inclusion Handicap ritiene opportuno che le organizzazioni dei disabili siano autorizzate a ricorrere non solo, come oggi, in caso di progetti concreti, ma già al momento della pianificazione.

Il Cantone GR chiede che la legittimazione a ricorrere non si applichi alle decisioni cantonali relative ai contributi per impianti ciclabili.

Le organizzazioni escursionistiche ritengono troppo restrittiva la limitazione a decisioni delle autorità cantonali o federali; occorre poter ricorrere anche contro decisioni di autorità comunali.

#### **4.11. Termine per la stesura dei piani (art. 18 legge sulle ciclovie)**

Le opinioni in merito al periodo di transizione sono divergenti: mentre alcuni chiedono un termine di tre anni (Pro Velo Svizzera e Touring Club Svizzera), soprattutto alcuni Cantoni sono per un periodo più lungo perché l'attuazione della legge richiede anche un adeguamento delle ordinanze cantonali (Cantoni SZ, GL e VS). Sono proposti termini concreti di 10 (Cantoni AG e BL) o 15 anni (Unione svizzera delle arti e mestieri).

#### **4.12. Altre osservazioni e richieste relative alla legge sulle ciclovie e al rapporto**

Le osservazioni e richieste di seguito non si riferiscono direttamente a singoli articoli della legge.

Spesso non è possibile costruire vie ciclabili lungo i corsi d'acqua per via delle disposizioni sulla protezione delle acque. Occorre tenere conto di questo tema nel progetto o nell'ordinanza che seguirà (Cantoni ZH e TI nonché Conferenza Bici Svizzera).

La mobilità ciclistica non deve essere considerata separatamente, ma deve essere integrata nel sistema globale dei trasporti (Associazione svizzera dei trasportatori stradali).

L'ampliamento della rete ciclabile deve avvenire per quanto possibile su tratti esistenti (Schweizerischer Verband für Landtechnik) e non a spese del traffico stradale motorizzato (Automobile Club Svizzero).

Nel progetto mancherebbero indicazioni sull'uso della bicicletta al di fuori delle reti ciclabili (Pro Natura) e non si dedicherebbe sufficiente attenzione al tema delle e-bike (Federazione svizzera dei patriati).

Il progetto deve affrontare le ripercussioni dell'ulteriore consumo di suolo (Cantone AG) e i conflitti di interessi con i proprietari di terreni privati (Cantone SZ).

L'articolo 10 capoverso 2 LPT deve essere integrato come segue: [...] sulla protezione della natura e del paesaggio *nonché le organizzazioni specializzate di cui all'articolo 14 legge sui percorsi pedonali ed i sentieri e all'articolo 17 della legge sulle ciclovie* (organizzazioni escursionistiche).

L'articolo 43 LCStr sulla separazione della circolazione deve essere adeguato (Cantone VD) e per le regioni turistiche occorre prevedere un limite di velocità ridotto a 30 km/h nei fine settimana (privato).

#### **4.13. Modifiche della legge sui percorsi pedonali ed i sentieri (LPS)**

Diversi partecipanti si sono espressi anche a proposito delle modifiche apportate alla LPS.



- Articoli 1 e 11a: come nella legge sulle ciclovie e nella LPS vigente si deve parlare di *reti* di percorsi pedonali e sentieri (Mobilità pedonale Svizzera; Pro Velo Svizzera e organizzazioni escursionistiche). L'UDC chiede di limitare l'assistenza al tema dei geodati.
- Articolo 12: è richiesto lo stralcio dell'intero articolo «Sostegno di organizzazioni private specializzate» (UDC).
- Articolo 14: occorre stralciare «delle autorità cantonali o federali», in modo da poter presentare ricorso anche contro decisioni delle autorità comunali (Pro Velo Svizzera e Appenzeller Ausserrhoeder Wanderwege; cfr. anche punto 4.10). La legittimazione a ricorrere deve essere stralciata (Cantone AI).

Alcune richieste riguardano articoli della LPS vigente.

- Articolo 2 Reti di percorsi pedonali: analogamente alle reti ciclabili, il criterio dell'attrattività deve applicarsi anche alle reti di percorsi pedonali (Mobilità pedonale Svizzera). Il concetto antiquato di «via residenziale» va sostituito con quello di «zona d'incontro» (Mobilità pedonale Svizzera e Pro Velo Svizzera).
- Articolo 4 Allestimento di piani: analogamente all'articolo 5 della legge sulle ciclovie, anche i piani secondo questa legge devono essere vincolanti per le autorità, pubblici e accessibili in formato elettronico (Cantone AG; Mobilità pedonale Svizzera; Pro Velo Svizzera e organizzazioni escursionistiche).
- Articolo 8 Collaborazione di organizzazioni private specializzate: analogamente all'articolo 10 della legge sulle ciclovie e ai sensi dell'articolo 88 Cost., la Confederazione e i Cantoni devono ricorrere alle organizzazioni private specializzate anche per l'informazione (Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera).
- Articolo 11 Consulenza ai Cantoni: analogamente all'articolo 13 della legge sulle ciclovie, oltre ai Cantoni, occorre menzionare anche i Comuni e terzi (Pro Velo Svizzera e Sentieri Svizzeri).

## 5. Richieste che vanno oltre il progetto posto in consultazione

Tra i riscontri sono state avanzate richieste che vanno oltre il progetto posto in consultazione: le più importanti delle quali sono riportate di seguito.

### 5.1. Finanziamento delle infrastrutture ciclabili

29 partecipanti chiedono il finanziamento da parte della Confederazione delle infrastrutture ciclabili cantonali e comunali (Cantoni BE, LU, FR, TI, VD, VS e JU; i partiti PEV, PES e PSS; Associazione dei Comuni svizzeri; Unione delle città svizzere; Gruppo svizzero per le regioni di montagna; Allianz Bewegung Sport Gesundheit; Arbeitsgruppe Berggebiete; Medici per l'ambiente; Mobilità pedonale Svizzera; Greenpeace; International Mountain Bicycling Association; Sciopero per il clima FR; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Pro Velo Svizzera; Unione sindacale svizzera; Fondazione svizzera per l'energia; Cycla.; Conferenza Bici Svizzera; Associazione traffico e ambiente; WWF Svizzera e la città di Delémont).

### 5.2. Ulteriore sviluppo di basi giuridiche e norme

10 partecipanti chiedono di sviluppare ulteriormente basi giuridiche e norme nell'interesse della sicurezza e dell'attrattività del ciclismo (Allianz Bewegung Sport und Gesundheit; Greenpeace; Sciopero per il clima FR; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Pro Velo Svizzera; Cycla.; Sentieri Svizzeri; Fondazione svizzera per l'energia; Associazione traffico e ambiente e 1 privato).

### 5.3. Strategia nazionale per la mobilità ciclistica

14 partecipanti chiedono un masterplan nazionale per la mobilità ciclistica (partiti PEV e PSS; Allianz Bewegung Sport Gesundheit; Medici per l'ambiente; Greenpeace; International Mountain Bicycling Association; Sciopero per il clima FR; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Pro

Velo Svizzera; Fondazione svizzera per l'energia; Cycla.; velosuisse; Associazione traffico e ambiente e WWF).

#### **5.4. Monitoraggio e termine di attuazione vincolante**

16 partecipanti richiedono un monitoraggio dell'attuazione e un termine vincolante di 20 anni; partiti PEV, PES e PSS; Medici per l'ambiente; Greenpeace; International Mountain Bicycling Association; Sciopero per il clima FR; Rete dei parchi svizzeri; Pro Velo Svizzera; Salute pubblica Svizzera; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Fondazione svizzera per l'energia; Cycla.; Swiss Cycling; velosuisse e WWF Svizzera).

#### **5.5. Impianti pilota e promozione dell'innovazione**

13 partecipanti richiedono impianti pilota e la promozione dell'innovazione (partiti PEV e PSS; Allianz für Bewegung Sport Gesundheit; Medici per l'ambiente; Greenpeace; International Mountain Bicycling Association; Sciopero per il clima FR; Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera; Fondazione svizzera per l'energia; Cycla.; Swiss Cycling; Associazione traffico e ambiente e WWF Svizzera).

#### **5.6. Esame di percorsi pedonali e ciclabili lungo l'infrastruttura ferroviaria**

11 partecipanti chiedono l'esame obbligatorio di percorsi pedonali e ciclabili lungo l'infrastruttura ferroviaria (Cantoni BE, LU, FR, SO, BL, AI, AG e VS; DCPA; Associazione dei Comuni Svizzeri e Conferenza Bici Svizzera).

#### **5.7. Singole richieste in materia di pianificazione, sicurezza e coordinamento**

Sono richiesti requisiti minimi più efficaci per la pianificazione (Sciopero per il clima FR e Associazione traffico e ambiente), misure di sicurezza anche sui percorsi per mountain bike segnalati e consulenza in materia (Ufficio prevenzione infortuni; Sciopero per il clima FR e Assicurazione svizzera contro gli infortuni) nonché un migliore coordinamento tra mobilità pedonale, escursionistica e ciclistica e il trasporto pubblico (Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege; Sentieri Svizzeri e Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz).

## **Allegato 1: Elenco dei pareri pervenuti**

---

### **1. Cantoni (26) e DCPA**

- Zurigo
- Berna
- Lucerna
- Uri
- Svitto
- Obvaldo
- Nidvaldo
- Glarona
- Zugo
- Friburgo
- Soletta
- Basilea Città
- Basilea Campagna
- Sciaffusa
- Appenzello Esterno
- Appenzello Interno
- San Gallo
- Grigioni
- Argovia
- Turgovia
- Ticino
- Vaud
- Vallese
- Neuchâtel
- Ginevra
- Giura
- Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente, DCPA

### **2. Partiti (6)**

- Partito evangelico svizzero PEV
- PLR. I Liberali
- Partito ecologista svizzero PES
- Partito verde liberale PVL
- Unione Democratica di Centro UDC
- Partito socialista svizzero PSS

### **3. Associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna (4)**

- Gruppo svizzero per le regioni di montagna, SAB
- Associazione dei Comuni Svizzeri
- Unione delle città svizzere
- Federazione svizzera dei patriziati

### **4. Associazioni mantello nazionali dell'economia (7)**

- Centre Patronal, CP
- economiesuisse – Federazione delle imprese svizzere
- Unione svizzera dei contadini, USC

- Unione sindacale svizzera, USS
- Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
- Unione svizzera delle arti e mestieri, usam
- Travail Suisse

## 5. Altre associazioni e organizzazioni (in ordine alfabetico) (55)

- Aargauer Wanderwege
- Allianz Bewegung Sport Gesundheit
- Appenzeller Ausserrhoder Wanderwege
- Arbeitsgruppe Berggebiet
- Assicurazione svizzera contro gli infortuni, SUVA
- Associazione svizzera dei professionisti dell'ambiente
- Associazione svizzera dei trasportatori stradali, ASTAG
- Associazione traffico e ambiente, ATA
- Automobile Club Svizzero, ACS
- Berner Waldbesitzer, BWB
- Berner Wanderwege, BWW
- Bosco Svizzero
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, CCIG
- Conferenza Bici Svizzera, CBS
- Conferenza per la foresta, la fauna e il paesaggio, CFP
- Cycla. – L'alleanza svizzera della bici
- EspaceSuisse
- Federazione Motociclistica Svizzera, FMS
- Federazione svizzera degli urbanisti
- Flughafen Zürich AG
- Fondazione per la protezione ambientale pratica Svizzera, PUSCH
- Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio
- Fondazione svizzera per l'energia, SES
- Genève aéroport
- Greenpeace
- Inclusion Handicap – Associazione mantello delle organizzazioni svizzere di disabili
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz, IGöV
- International Mountain Bicycling Association, IMBA
- kindundumwelt
- Medici per l'ambiente
- Mobilità pedonale Svizzera
- NewRide
- Ovest Lausanne
- Pro Natura
- Pro Velo Svizzera
- Public Health Doctors, SPHD
- Rete dei parchi svizzeri
- Salute pubblica Svizzera
- Schweizerischer Verband für Landtechnik, SVLT
- Sciopero per il clima FR
- Sentieri Svizzeri, SWW
- Servizio d'informazione per i trasporti pubblici, LITRA
- strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs, FRS
- SvizzeraMobile
- Swiss Cycling
- Thurgauer Wanderwege
- Touring Club Svizzero, TCS

- Ufficio prevenzione infortuni, bfu
- Umweltfreisinnige
- Unione dei trasporti pubblici, UTP
- Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit
- velosuisse – Associazione svizzera dei fornitori di biciclette
- Wanderwege beider Basel
- WWF Svizzera
- Zürcher Wanderwege

**6. Altri partecipanti, quali città, Comuni e privati (3)**

- Città di Delémont
- Città di Yverdon-les-Bains
- Héliot Fabrice, privato cittadino

## **Questionario**

### **relativo alla legge federale sulle vie ciclabili**

---

**1) Obbligo di pianificazione (art. 5 cpv. 2 legge sulle ciclovie)**

Concordate sull'obbligo di pianificare le reti ciclabili rappresentate in piani vincolanti per le autorità?

**2) Principi di pianificazione (art. 6 legge sulle ciclovie)**

Concordate sui principi di pianificazione basati su obiettivi qualitativi riconosciuti (coerenza, percorribilità diretta, sicurezza, omogeneità, attrattività)?

**3) Obbligo di sostituzione (art. 9 legge sulle ciclovie)**

Concordate sull'applicazione generale dell'obbligo di sostituzione sancito dalla legge sulle ciclovie?

**4) «Di elevata qualità» (art. 12 cpv. 1 legge sulle ciclovie)**

Concordate sull'idea che la Confederazione si impegni a realizzare le proprie opere e installazioni garantendo caratteristiche di elevata qualità?

**5) Informazione (art. 14 legge sulle ciclovie)**

Concordate sull'idea che la Confederazione informi in modo esaustivo il pubblico in tema di reti ciclabili e possa assistere Cantoni e terzi in questa stessa attività?

**6) Precisazione dell'articolo 6 secondo periodo LSN**

Concordate sulla precisazione dell'articolo 6 secondo periodo della legge federale sulle strade nazionali riguardo alle aree ciclopedonali in corrispondenza di raccordi verso le strade nazionali di prima e seconda classe nonché di strade nazionali di terza classe?