

TICINO

01 | 2026

VELO

Quando la bici vince le cause. Ricorsi, decisioni, insegnamenti

pagina 3



**I bambini
pedalando
diventano più
autonomi**

L'esempio dei
Paesi Bassi

Pagina 2



Quando la bici vince le cause. Ricorsi, decisioni, insegnamenti

Raffaella Hanauer, capoprogetto «Legge federale sulle vie ciclabili»,
PRO VELO Svizzera



Le lunghe procedure di opposizione fanno parte del quotidiano di chi si occupa della pianificazione dei trasporti. In mancanza di un accordo tra le parti, spetta ai tribunali decidere. Un'analisi delle decisioni passate in giudicato mostra in quali casi la bicicletta ha vinto la causa.

Applicabilità della legge sulle vie ciclabili

La legge federale sulle vie ciclabili (LVC) è entrata in vigore il 1° gennaio 2023. Anche se i piani per le reti ciclabili cantonali devono essere ultimati solo entro la fine del 2027, la LVC è già stata considerata prima dai tribunali: ad esempio, il Tribunale

d'appello di Basilea-Città ha deciso nel 2025, sulla base di questa nuova legge e del piano direttore attuale, che la limitazione della velocità a 30 km/h doveva essere applicata alle fermate dei mezzi pubblici con avanzamento del marciapiedi sui percorsi ciclabili vincolanti per le autorità. Il tribunale ha precisato che determinante è il diritto vigente al momento

della pubblicazione dei progetti, quindi anche la LVC¹. Il Tribunale amministrativo federale si è anch'esso pronunciato in questo senso: adito con un ricorso del Comune di Härkingen, perché non era stato considerato un raccordo ciclopedonale in un progetto di strada nazionale, nel 2023 il Tribunale ha negato l'applicabilità, visto che i piani erano stati approvati

¹ Tribunale d'appello del Cantone di Basilea-Città, 9 aprile 2025, VD 2024.44, capitolo 2.2.2.

anteriormente all'entrata in vigore di questa legge². Se la pubblicazione del progetto fosse avvenuta dopo il 1° gennaio 2023, il tribunale avrebbe tenuto conto della LVC nella sua decisione. Ne consegue che dall'inizio del 2023 i progetti devono conformarsi alla LVC, a prescindere dalla data in cui ha preso avvio la fase di progettazione o dallo stato di avanzamento della pianificazione della rete ciclabile. Ciò rafforza le possibilità di successo delle misure a favore della mobilità ciclistica davanti ai tribunali.

Ridistribuire lo spazio di circolazione

I tribunali fondano le loro decisioni in favore delle misure a beneficio della mobilità ciclistica su diverse basi legali cantonali e federali, oltre che sulla LVC. Riguardo alla redistribuzione dello spazio di circolazione, si constata l'esistenza di uno zoccolo giuridico a favore della mobilità ciclistica per i progetti pubblicati prima dell'entrata in vigore della LVC.

In tal senso, il Tribunale d'appello in materia di licenze edilizie di Zurigo ha ammesso nel 2023 un ricorso di PRO VELO Svizzera: dodici stalli del posteggio per automobili sulla Schlosshofstrasse a Winterthur hanno dovuto essere soppressi dato che, in mancanza della prova del bisogno, il percorso ciclabile iscritto nel piano direttore e il tragitto degli scolari erano prioritari³. Il Tribunale amministrativo del Cantone di Zurigo ha anch'esso confermato soppressioni analoghe ancora prima che la LVC fosse entrata in vigore: nel 2023 ha respinto il ricorso di commercianti locali contro la soppressione, avvenuta nel 2020, di 13 posteggi sulla Saatlenstrasse, una superciclabile. La misura è stata ritenuta conforme al principio di proporzionalità, soprattutto in considerazione del fatto che i commercianti fossero ben serviti dai mezzi di trasporto pubblici e che la separazio-

ne tra ciclisti e pedoni fosse possibile solo in quel modo⁴. Un ricorso contro la riorganizzazione dei posteggi per automobili nel quartiere della Länggasse, a Berna, è stato altresì respinto nel 2022 dal Tribunale amministrativo del Cantone di Berna. La città ha così potuto ridurne il numero da 90 a 67 in quel perimetro e inserire nuove corsie sul collegamento ciclabile principale, vincolante per le autorità. La priorità riconosciuta alla promozione della bicicletta e alla sicurezza stradale a scapito di posteggi è stata ritenuta conforme al principio di proporzionalità, visto che rimanevano posti auto disponibili sull'Allmend e nei parcheggi pubblici, e che i commerci erano accessibili con i trasporti pubblici⁵.

La limitazione a 30 km/h necessita di una perizia solida

Quindi non è raro che i tribunali decidano a favore delle biciclette, anche a scapito del traffico automobilistico. Ciò non significa che i responsabili della pianificazione della mobilità favorevole alla bicicletta in futuro avranno un compito più facile, soprattutto quando si tratterà di introdurre i 30 km/h: una tale limitazione della velocità sulle strade a prevalenza motorizzata necessita in effetti sempre di prove solide e di perizie convincenti e, in considerazione delle previste revisioni dell'ordinanza, probabilmente di maggiori argomenti. Queste prove e perizie sono determinanti per vincere le cause davanti ai tribunali: come nel 2025, quando il Tribunale di prima istanza del Cantone di Ginevra si è opposto a una limitazione di velocità a 30 km/h su 456 tratti di strade, ritenendo troppo generalizzati gli studi presentati a suffragio delle misure⁷. Contrariamente alle altre decisioni evocate, quest'ultima non è ancora entrata in giudicato, dato che è stata impugnata davanti alla seconda istanza cantonale. Analogamente, il Tribunale

amministrativo del Cantone di Berna nel 2025 si è pronunciato contro una «zona 30» sulla Länggassestrasse, la Sidlerstrasse e la Falkenplatz, segnatamente perché la perizia non è stata ritenuta sufficientemente specifica⁸.

Tuttavia, questi due casi non devono essere interpretati come un segnale che la limitazione della velocità a 30 km/h ha poca possibilità di successo davanti ai tribunali. Il Tribunale amministrativo bernese attenua in effetti la decisione sfavorevole precisando che non si può escludere senza alcun dubbio «che con migliori basi decisionali e argomenti più validi le condizioni corrispondenti possano essere provate in maniera giuridicamente sufficiente»⁹. La giurisprudenza del Tribunale federale conferma questa affermazione: la produzione di perizie sufficientemente fondate ha indotto diverse volte a decidere a favore della limitazione della velocità a 30 km/h non solo nelle strade di quartiere. In tal senso ha confermato nel 2023 l'introduzione di una limitazione della velocità a 30 km/h sulla Feldbergstrasse a Basilea¹⁰ e nel 2024 sull'Elfenstrasse e la Brunnadernstrasse a Berna¹¹.

Per riassumere, questa carrellata sulla giurisprudenza mostra che con la presentazione di perizie probanti e di argomenti solidi e/o la possibilità di poggarsi su un'iscrizione al piano direttore, nonché l'applicazione coscienziosa delle leggi in vigore, in particolare la LVC, si hanno buone probabilità di vincere le cause a favore della bicicletta davanti ai tribunali, sia in caso di redistribuzione dello spazio di circolazione sia per quanto riguarda l'introduzione del limite di velocità a 30 km/h. **OO**

(Fonte: **INFO BULLETIN**,
Revue de la Conférence Vélo Suisse
n. 2/2025. Autrice: Raffaëla Hanauer
PRO VELO Svizzera.
Traduzione: Claudio Sabbadini)

2 Tribunale amministrativo federale, 17 luglio 2023, A-428/2021, p. 32.

3 Tribunale dei ricorsi in materia di licenze edilizie del Cantone di Zurigo, 14 dicembre 2023, BRGE IV nr. 0244/2023.

4 Tribunale amministrativo del Cantone di Zurigo, 30 novembre 2023.

5 Tribunale amministrativo del Cantone di Berna, 2 maggio 2022, 100.2021.16U.

6 Tribunale federale, 11 febbraio 2025, 1C_544/2023.

7 Tribunale amministrativo di prima istanza del Cantone di Ginevra, 26 marzo 2025, JTAPI/314/2025.

8 Tribunale amministrativo del Cantone di Berna, 7 aprile 2025, 100.2023.136U.

9 Ibid. Considerando 10.

10 Tribunale federale, 7 luglio 2023, 1C_513/2022.

11 Tribunale federale, 15 marzo 2024, 1C_615/2021.

«I bambini pedalando diventano più autonomi»

Nei Paesi Bassi la bicicletta fa parte del quotidiano. I bambini iniziano a pedalare già a 4 anni, i ragazzi rimangono in sella e le infrastrutture sono sempre più sviluppate. L'ambasciatrice Karin Mössenlechner ci spiega ciò che la Svizzera potrebbe imparare da questa realtà.

Signora Mössenlechner una volta ha detto che pedalare rende felici i bambini. Che cosa intendeva esattamente?

KARIN MÖSSENLECHNER Nei Paesi Bassi la bicicletta per i bambini e i ragazzi è sinonimo di libertà. Imparano molto presto a pedalare per andare a scuola, praticare sport o incontrarsi con i loro amici in modo indipendente. Questa autonomia rafforza il loro benessere e spiega perché, ad esempio, i bambini olandesi nel rapporto dell'UNICEF del 2025, risultano i più felici in un confronto internazionale.

Quali condizioni sono necessarie affinché i bambini salgano su una bicicletta?

K. M. In questo ambito le infrastrutture hanno un ruolo chiave. Vie ciclabili separate dal traffico, incroci sicuri e riduzione della velocità a 30 km/h nei pressi delle scuole: tutti elementi

che conferiscono sicurezza. A questi si aggiungono le lezioni sulle norme della circolazione. Nei Paesi Bassi i bambini già alla scuola d'infanzia si esercitano con l'aiuto dei genitori su brevi percorsi e più tardi, a scuola, devono affrontare un esame sulle loro abilità ciclistiche. Inoltre scuole e Comuni si occupano insieme della sicurezza delle strade e dei posteggi bici. Ciò avviene sempre di più anche in Svizzera se si pensa alle iniziative «Bike2School» e «Scuola + Bici».

I bambini che utilizzano la bicicletta sono tanti, ma non tutti lo fanno. Perché?

K. M. Nei quartieri o sulle strade cittadine con traffico automobilistico intenso alcune famiglie si fidano meno a lasciare andare i propri figli in bici. Anche per alcuni bambini figli di migranti andare in bicicletta non è scontato. Pertanto nei Paesi Bassi si organizzano corsi specifici e le biciclette possono

essere prese a noleggio. L'uso della bici diventa così un elemento di integrazione e di partecipazione nel quotidiano.

Come si spiega il fatto che i ragazzi rimangano fedeli alla bicicletta anche nella pubertà?

K. M. La componente sociale è predominante: i ragazzi si spostano in gruppo, pedalando gli uni accanto agli altri, o utilizzano la bici per incontrarsi. Una rete ciclabile sviluppata, ciclovie ben separate dal traffico e la presenza del bikesharing rendono l'utilizzo della bicicletta attrattivo anche per loro. Senza dimenticare che la bicicletta è un mezzo di trasporto economico. Sono pochissimi i giovani che possono permettersi un'automobile e con il bus o il treno spesso impiegano più tempo per arrivare alla propria meta. Inoltre, nei Paesi Bassi chi si sposta in bicicletta sa che raggiungerà il punto di arrivo con grande precisione.

La sicurezza è sempre un tema, ma nei Paesi Bassi quasi nessuno porta il casco. Per quale ragione secondo Lei?

K. M. La maggior parte dei ciclisti vuole muoversi in modo spontaneo e spensierato, inoltre il casco non può impedire un incidente. Più importante per la sicurezza è disporre di infrastrutture ben sviluppate. Ma per alcuni gruppi di popolazione il rischio di incidente è più elevato: penso alle persone anziane sulle e-bike. Per questo le associazioni dei ciclisti raccomandano loro l'uso del casco. **OO**

(Magazin Pro Velo Svizzera n. 4/2025.
Traduzione: Claudio Sabbadini)





Impressum Pro Velo Magazin

Terzo anno 2026, tiratura: 28'000
Il magazine di Pro Velo per i soci è pubblicato quattro volte all'anno.
Scadenze inserti: n. 2/2026: 4 maggio, n. 3/2026: 3 agosto e n. 4/2026: 5 ottobre
Redattore ed editore: Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern | Tel: 031 318 54 11, info@pro-velo.ch
Redazione generale della rivista Pro Velo: Cynthia Khattar (Svizzera occidentale), Corinne Páper (Svizzera tedesca) magazin@pro-velo.ch
Stampato in Svizzera, carta riciclata al 100%, FSC Recycled, Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, casella postale, 3001 Bern

Il supplemento regionale in italiano è pubblicato sul sito web di PRO VELO Svizzera come allegato al Magazin.

Caporedattore e traduttore: Claudio Sabbadini (Pro Velo Ticino)
Impaginazione: Toast Communication Lab | toastlab.ch

Vantaggi per i membri:



Codice di accesso agli sconti Pubblike e Carvelo: velorution

Per altre informazioni in merito a questo inserto contattare: laura@proveloticino.org



ISSN: 2813-9968