

TICINO

04 | 2025

VELO

«La bicicletta è chiaramente parte della soluzione»

pagina 2

Lettera aperta ad Albert Rösti

Il sostegno di Pro Velo
Ticino

Pagina 3

Casco obbligatorio o raccomandato?

Facciamo chiarezza sulle
norme per bici, e-bike e
monopattino elettrico

Pagina 4



«La bicicletta è chiaramente parte della soluzione»

ANCHE se lo spazio nelle città rimane limitato, sempre più persone si spostano a piedi o in bicicletta. In un'intervista, Monika Litscher, esperta di mobilità e direttrice dell'Unione delle città svizzere, spiega perché la bicicletta è da considerare un elemento irrinunciabile nella città del futuro, in cui si porranno le maggiori sfide, e per quale ragione la misura dei 30 km/h non è solo una questione di velocità.

Signora Litscher, le città sono soddisfatte della legge sulle vie ciclabili?

MONIKA LITSCHER Sì, le città hanno sostenuto la legge sin dall'inizio. Per noi la votazione (relativa al decreto federale concernente le vie ciclabili 2018, che ha raccolto quasi il 78 per cento di consensi, n.d.r.) è stata un grande successo. Abbiamo accompagnato il processo legislativo e supportato l'intento. Si tratta di una legge importante.

Cosa significa questa legge per le città?

M. L. La legge sulle vie ciclabili offre un quadro nazionale solido, su cui le città possono basarsi e che permette loro di fare passi in avanti con progetti anche ambiziosi. Tra l'altro l'anno scorso il tema della mobilità ciclabile è stato un punto centrale della nostra Conferenza delle città sulla mobilità, in cui abbiamo discusso delle sfide nell'ambito della pianificazione e della realizzazione delle relative infrastrutture.

Di che sfide si tratta?

M. L. La situazione differisce a seconda della città. In generale le città danno la priorità alla mobilità sostenibile, ossia agli spostamenti a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici. Questi sono i tre pilastri della mobilità urbana. Riguardo alla pianificazione delle reti ciclabili, molte città hanno grandi ambizioni, con tempi di realizzazione diversi.

Come si combinano la bicicletta, l'andare a piedi e i mezzi pubblici?

M. L. Questi mezzi di trasporto sostenibili idealmente si completano. La nostra intenzione è quella di rafforzarli per ridurre la parte del traffico motorizzato individuale nel sistema multimodale. Ma sarebbe sbagliato contrapporre la bici ai trasporti pubblici: entrambi hanno i propri vantaggi.

Tuttavia tra questi due mezzi di trasporto ci sono attriti? O no?

M. L. Sì, è vero. Soprattutto nelle città, laddove gli spazi sono molto limitati. Nella pianificazione è necessario definire con chiarezza e razionalità gli spazi dedicati a ciascun utente e promuovere un comportamento rispettoso nei confronti degli altri. In questo senso la velocità limitata a 30 km/h costituisce la chiave per smorzare possibili conflitti. Permette alle persone di entrare in contatto gli uni con gli altri a una velocità più sicura per tutti e aumenta la qualità di vita.

La posizione del consigliere federale Albert Rösti riguardo alla limitazione a 30 km/h recentemente ha provocato scalpore. Cosa significa per le città?

M. L. La mozione Schilliger (21.4516, n.d.r.) è stata approvata dal Parla-

mento. La sua attuazione renderà più complicata l'introduzione dei 30 km/h sulle strade principali, nonostante le esperienze positive acquisite da Comuni e città con questa misura. Come associazione ci impegneremo attivamente nelle procedure di consultazione.

L'impegno finanziario della Confederazione nel settore della mobilità attiva è sufficiente?

M. L. La questione è aperta. Molte città sostengono che il problema non sono i soldi, anche perché non sono ancora stati erogati tutti i contributi previsti per la mobilità ciclabile e destinati ai programmi di agglomerato. A lungo termine la mobilità sostenibile sarebbe economicamente più vantaggiosa se venisse fatta un'analisi costi-benefici trasparente. Ciò significa che dovremmo dar prova di saggezza!

Quindi sta dicendo che la bicicletta è il mezzo adeguato per spostarsi in modo "intelligente"?

M. L. La bicicletta è un mezzo di trasporto che permette di spostarsi attivamente ed è anche molto divertente muoversi pedalando, a condizione che si disponga di adeguate infrastrutture che prevedano collegamenti diretti. Se le vie ciclabili sono attrattive e ben costruite, le persone usano la bicicletta anche con il brutto tempo. Per molteplici aspetti la bici risolve in parte i problemi di mobilità, inclusi i piccoli trasporti. Per questo promuoviamo anche questo tipo di utilizzo.

Secondo Lei come si svilupperà la mobilità?

M. L. La popolazione è sempre più mobile, soprattutto nel tempo libero. In media ci si sposta da 80 a 90 minuti al giorno. Ciò influenza il nostro modo di pianificare i sistemi di mobilità affinché siano il più possibile efficienti e sostenibili.

Quale importanza assume la mobilità combinata nelle strategie delle città?

M. L. Al riguardo non mancano interventi parlamentari, ad esempio per chiedere posteggi bici nei pressi delle stazioni ferroviarie. Alcune richieste sono trattate dal Parlamento federale, altre invece rimangono nel cassetto.

Ma il tema resta attuale. Ci servono soluzioni per capire come affrontare la questione delle piattaforme di trasporti e del finanziamento delle singole infrastrutture. Vi sono però anche altre questioni di natura organizzativa da affrontare. La mobilità condivisa e combinata è importante anche per gli agglomerati. Attualmente la mobilità multimodale, ossia la parte dei diversi vettori di trasporto che compongono l'intero sistema di mobilità non è rallegrante se si pensa alla bicicletta.

E come si presenta la città del futuro?

M. L. La città appartiene a chi ci vive e le persone oggi invecchiano molto di più di una volta. Per questo dobbiamo pianificare e strutturare le città in modo diverso. In questo contesto sarebbe interessante riflettere sulle caratteristiche che deve avere una città delle bici a misura di anziano.

oo

(Fonte:

Magazin Pro Velo Svizzera n. 3, 2025.

Autrice: Ariane Gigon

Traduzione: Claudio Sabbadini)

L'Unione delle città svizzere

L'Unione delle città svizzere (UCS) dal 1897 difende gli interessi delle aree urbane nell'arena politica. Informa l'opinione pubblica sulla Svizzera urbana, offre ai suoi membri una piattaforma per lo scambio di esperienze e la creazione di reti tra i membri, attualmente 134, nonché altre prestazioni. L'UCS dispone di numerosi gremi, tra cui la Conferenza delle città per la mobilità. Gestisce anche commissioni e gruppi di lavoro che si occupano di temi specialistici.



LETTERA APERTA AD ALBERT RÖSTI

Pro Velo Ticino sostiene la firma di diversi Comuni ticinesi

Pro Velo Ticino ha accolto favorevolmente la decisione di alcuni Comuni ticinesi, tra cui le città di Bellinzona, Locarno e Mendrisio, nonché dell'Associazione dei Comuni ticinesi di aderire alla lettera aperta al Capo del DATEC, Albert Rösti, e ai direttori cantonali dei lavori pubblici, firmata da 592 Comuni svizzeri. Lo scritto si oppone a ulteriori restrizioni dell'autonomia comunale in materia di circolazione stradale, imposte dal Consiglio federale con l'attuazione della mozione "Garantire la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori", approvata dalle Camere nel marzo 2024. Rifiuta in particolare le restrizioni concernenti la riduzione di velocità a 30 km/h sulle strade con grande intensità di traffico.

Pro Velo Ticino critica questa nuova svolta nella politica in materia di mobilità che contrasta nettamente con la tendenza sempre più marcata nei Cantoni svizzeri, ma anche in Europa e più in generale a livello internazionale, di ridurre la velocità del traffico motorizzato per ragioni di sicurezza dei ciclisti, climatiche e di protezione dall'inquinamento fonico.

L'associazione, che difende gli interessi dei ciclisti, rileva altresì una contraddizione tra la suddetta restrizione dell'autonomia comunale e l'intento, più volte espresso anche a livello federale, di voler promuovere un maggior uso della bicicletta quale anello ancora debole del sistema di trasporti multimodale che caratterizza la nuova politica di mobilità. Ambire a un aumento del numero dei ciclisti significa innanzitutto garantire ad essi una maggiore sicurezza anche sulle strade di gerarchia superiore, soprattutto quando lo spazio a disposizione non permette di realizzare vie ciclabili separate. In questi casi la riduzione a 30 km/h è la soluzione più efficace ed economica al problema e permette di applicare la nuova legge federale sulle ciclovie. Ma una riduzione della velocità costituisce anche una valida alternativa per ridurre l'inquinamento fonico che costringe Comuni e Cantoni a investire importanti risorse finanziarie per la pavimentazione fonoassorbente, in un periodo in cui le casse degli enti pubblici sono deficitarie. Soluzione, tra l'altro compatibile anche con il principio di sussidiarietà da applicare in questo ambito. oo



NORME DI LEGGE

Bici, e-bike e monopattino elettrico: uso del casco obbligatorio o solo raccomandato?



Una domanda che è posta sovente a PVT. I dubbi concernono soprattutto l'età e il tipo di veicolo. Con questo schema cerchiamo di fare un po' più di chiarezza:

	Obbligatorio	Non obbligatorio	Raccomandato da PVT
Bici: adulti			
Bici: ragazzi ≥ 12 anni			
Bici: ragazzi < 12 anni			
E-bike: adulti			
E-bike: ragazzi ≥ 14 anni*			
E-bike veloce (45 km/h)			
Monopattino elettrico: ragazzi ≥ 14 anni*			

*Ai ragazzi d'età inferiore a 14 anni è vietato condurre una e-bike o un monopattino elettrico (quest'ultimo sulle strade). Con il compimento dei 14 anni ai ragazzi è consentito condurre un'e-bike o un monopattino elettrico se titolari di una licenza di condurre di categoria M (fino a 16 anni). **oo**

Impressum Pro Velo Magazin

Secondo anno 2025, tiratura: 28'000
Il magazine di Pro Velo per i soci è pubblicato quattro volte all'anno.

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 Pärer (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 ticinese è pubblicato come allegato alla rivista Pro Velo Magazin di Pro Velo Svizzera.

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

Vantaggi per i membri:



Codice di accesso agli sconti Publibike e Carvelo: **velorution**

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

