



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale delle strade USTRA



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Ente cantonale per la mobilità pedonale

Compiti e organizzazione

Colophon

Editore

Ufficio federale delle strade (USTRA)

Mobilità pedonale Svizzera

Ideazione e realizzazione

Thomas Schweizer, Pascal Regli e Jenny Leuba

Mobilità pedonale Svizzera

Assistenza tecnica

Gabrielle Bakels, Ufficio federale delle strade, responsabile sezione

Mobilità pedonale ed escursionismo

Laetitia Cottet, Office de l'urbanisme, Cantone di Ginevra, responsabile

dei piani direttori delle strade pedonali

Daniel Grob, pianificatore del traffico SVI

Daniel Schöbi, Baudepartement, Cantone di San Gallo, Fachstelle Langsamverkehr

Stephanie Stotz Simons, Bau-, Verkehrs und Energiedirektion, Cantone di Berna, Fachstelle Langsamverkehr

Götz Timcke, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Cantone di Argovia, Verkehrsplanung

Stefan Walder, Volkswirtschaftsdirektion, Cantone di Zurigo, Amt für Verkehr

Servizi regionali (Cantoni pilota)

Robert Furrer (Mobilità pedonale San Gallo), Andreas Stäheli (Mobilità

pedonale regione di Basilea), Gisela Vollmer (Mobilità pedonale Cantone

di Berna), Marco Ziegler (Mobilità pedonale Cantone di Ginevra)

Immagini

Christine Bärlocher: copertina (Berna), pag. 4 (Wil), pag. 12 (Losanna), pag. 18 (Coira), pag. 22 (Zurigo); Jenny Leuba: pag. 6 (Bienne)

Ordinazioni

Mobilità pedonale Svizzera, Klosbachstrasse 48, 8032 Zurigo

Tel. 043 488 40 30, www.mobilitapedonale.ch, info@mobilitapedonale.ch

Link per scaricare il documento

www.mobilita-lenta.ch

www.mobilitapedonale.ch

Zurigo, 2015

Indice

Prefazione	5
1. Introduzione	7
1.1 Che cos'è un ente per la mobilità pedonale?	7
1.2 Il ruolo della mobilità pedonale	8
1.3 Perché istituire enti per la mobilità pedonale?	9
2. Compiti dell'ente per la mobilità pedonale	13
3. Organizzazione	19
3.1 Forme	19
3.2 Interazione	20
3.3 Risorse umane	20
3.4 Risorse finanziarie	21
4. Comunicazione	23
5. Glossario	24
6. Letteratura	25



Prefazione

Andare a piedi è la forma di locomozione più comune. Connaturata a quasi tutte le persone, è sana, economica, rispettosa delle zone residenziali e dell'ambiente, risparmia spazio ed energia e favorisce l'interazione sociale.

La politica svizzera dei trasporti punta a incrementare la mobilità lenta (= mobilità pedonale e ciclistica), considerata a pieno titolo il terzo pilastro del traffico viaggiatori a fianco di quello motorizzato privato (TMP) e dei trasporti pubblici (TP).

A valorizzare questo settore concorrono misure legislative, di pianificazione, strutturali e operative da un lato e consulenza, formazione e sensibilizzazione dall'altro. L'interazione di questi elementi ne richiede il coordinamento da parte di enti specializzati.

L'esperienza maturata a livello federale con i programmi d'agglomerato mostra che, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile, la mobilità pedonale assume un'importanza sempre maggiore in sede di pianificazione degli abitati e dei trasporti. La progettazione e l'attuazione di misure tese a migliorare le condizioni della mobilità pedonale s'inseriscono spesso in un contesto complesso. Il lavoro di coordinamento è considerevole e sono indispensabili conoscenze specialistiche.

In molti casi, le autorità cantonali e comunali possono ottimizzare il proprio operato in termini organizzativi, tecnici e giuridici.

Su incarico dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), Mobilità pedonale Svizzera ha analizzato, in sei Cantoni rappresentativi, lo stato attuale della pianificazione delle reti pedonali e la loro integrazione negli altri progetti di pianificazione elaborando, sul modello della pubblicazione «Fachstellen Veloverkehr – Aufgaben und Organisation» (Conferenza Bici Svizzera, Bienne 2012), un mansionario di riferimento destinato alla creazione di enti cantonali per la mobilità pedonale, valido per analogia anche per quelli in ambito urbano e comunale.

Questa pubblicazione illustra l'opportunità di istituire un ente per la mobilità pedonale e formula raccomandazioni su:

- le sue mansioni in relazione sia alla mobilità quotidiana sia agli spostamenti nel tempo libero;
- il suo assetto organizzativo;
- la sua integrazione nel processo di pianificazione;
- le necessarie risorse finanziarie e di personale.

Gabrielle Bakels

Thomas Hardegger

Responsabile sezione
Mobilità pedonale ed
escursionismo presso l'Ufficio
federale delle strade (USTRA)

Presidente di Mobilità pedonale Svizzera



1 Introduzione

1.1 Che cos'è un ente per la mobilità pedonale?

Il termine si riferisce all'unità responsabile e coordinatrice della mobilità pedonale all'interno dell'Amministrazione. Tale funzione può essere affidata, con apposito incarico, anche a un'azienda esterna qualificata o a un'organizzazione specializzata.

Riferimento nella legge sui percorsi pedonali ed i sentieri

L'articolo 13 della legge sui percorsi pedonali ed i sentieri (LPS) prevede l'istituzione in ogni Cantone di un ente dedicato, referente della Confederazione e delle organizzazioni di settore, che si occupa di tutti gli aspetti riguardanti la mobilità pedonale a livello cantonale.

Conformemente alla LPS, i Cantoni sono responsabili della definizione e dello sviluppo di piani per le reti pedonali e della sistemazione, manutenzione e praticabilità in sicurezza dei tracciati in essi previsti. Coordinano tali attività con gli interventi d'incidenza territoriale di Confederazione e Cantoni e disciplinano la salvaguardia sotto il profilo legale e l'obbligo di sostituirli.

I Cantoni hanno assunto la responsabilità esecutiva della pianificazione dei sentieri escursionistici delegando ai Comuni programmazione, progettazione e realizzazione delle reti pedonali nei centri abitati. Gli enti cantonali competenti in materia di mobilità pedonale e sentieristica si occupano dunque in prevalenza del settore escursionistico, così da rendere a tutt'oggi ancora lacunosa la realizzazione di percorsi pedonali a livello comunale.

Reti pedonali

Sono costituite da collegamenti particolarmente adatti ai pedoni come percorsi specifici, marciapiedi, zone pedonali, zone d'incontro e attraversamenti. Generalmente situate nelle aree abitate, collegano soprattutto aree residenziali, luoghi di lavoro, asili, scuole, fermate dei trasporti pubblici, strutture pubbliche, luoghi di ricreazione e negozi e sono dunque concepite primariamente per la mobilità quotidiana. Sono definite, di regola a livello comunale, in piani vincolanti per le autorità e protette giuridicamente.

Art. 4 LPS Allestimento di piani

1 I Cantoni:

- a. allestiscono piani per le reti di percorsi pedonali e sentieri esistenti o previsti;
- b. rivedono periodicamente i piani ed all'occorrenza li modificano.

2 Essi determinano gli effetti giuridici dei piani e ne disciplinano la procedura d'allestimento e di modifica.

3 Le persone, le organizzazioni e i servizi federali interessati partecipano alla procedura.

Art. 5 LPS Coordinamento

I Cantoni coordinano le loro reti di percorsi pedonali e sentieri con quelle dei Cantoni limitrofi, come pure con le attività d'incidenza territoriale dei Cantoni e della Confederazione.

Art. 6 LPS Sistemazione e preservazione

1 I Cantoni:

- a. provvedono alla sistemazione, alla manutenzione ed alla segnalazione di percorsi pedonali e sentieri;
- b. assicurano su questi percorsi e sentieri la libera circolazione, possibilmente senza pericoli;
- c. provvedono affinché ne sia assicurato giuridicamente il pubblico accesso.

2 Nell'adempimento degli altri compiti loro assegnati, tengono conto di percorsi pedonali e sentieri.

Art. 7 LPS Sostituzione

1 I percorsi pedonali e sentieri indicati nei piani possono essere soppressi, integralmente o parzialmente, soltanto se adeguatamente sostituiti con percorsi o sentieri esistenti o nuovi, tenendo conto delle condizioni locali.

2 Percorsi pedonali e sentieri vengono sostituiti in particolare se:

- a. non sono più liberamente accessibili;
- b. sono stati danneggiati da scavi, ricoperti o altrimenti interrotti;
- c. su lunghi tratti vi è un'intensa circolazione o vengono aperti alla circolazione dei veicoli; o
- d. lunghi tratti sono rivestiti con materiale inadeguato ai pedoni.

3 I Cantoni disciplinano, per il loro territorio, la procedura di soppressione e determinano gli obblighi alla sostituzione.

1.2 Il ruolo della mobilità pedonale

La mobilità pedonale viene spesso sottovalutata in termini d'importanza nonostante rappresenti, con l'80% della popolazione che si muove quotidianamente a piedi, la principale forma di locomozione per numero di spostamenti e tempo impiegato: 45%, pari in media a 31 minuti al giorno o al 38% dei tempi di spostamento complessivi.

Il 45% degli spostamenti è percorso a piedi. Anche quando si usano altri mezzi di trasporto, quasi ogni spostamento implica una tappa a piedi.

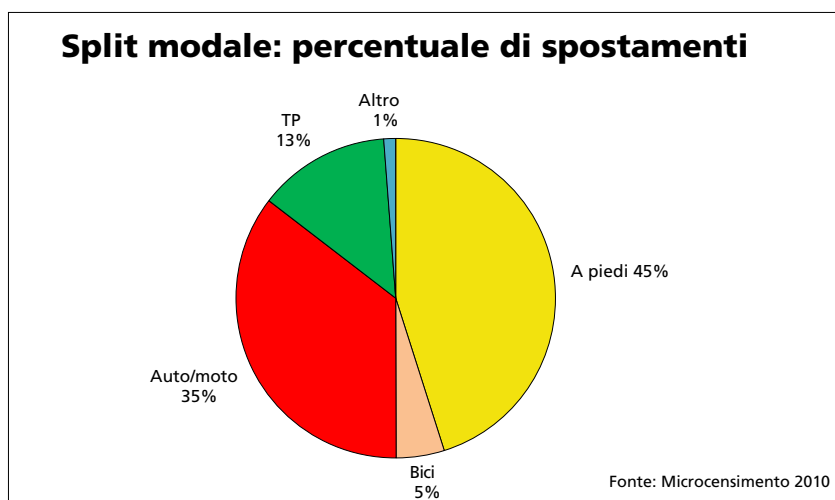


Fig. 1: Split modale: percentuale di spostamenti.

Ogni giorno ci spostiamo a piedi in media 31 minuti, dunque più che con qualsiasi altro mezzo di trasporto. In termini di tempi di spostamento, la mobilità pedonale si colloca pertanto al primo posto.

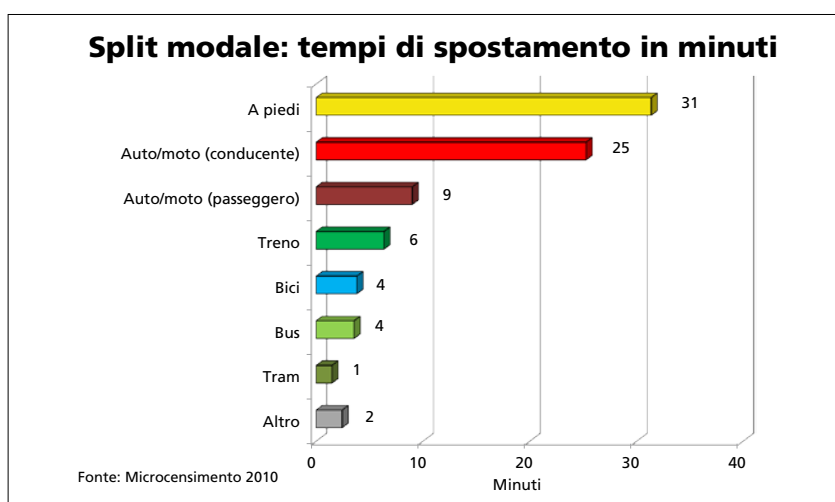


Fig. 2: Split modale: tempi di spostamento.

L'importanza delle reti pedonali

Nelle zone abitate, percorsi pedonali sicuri e invitanti sono parte integrante dell'infrastruttura di base, che deve tenere conto delle esigenze di vari gruppi di utenti consentendo, per esempio, ai bambini di raggiungere la scuola da soli e in sicurezza e agli anziani di fruire di strutture adatte. Per un utente dei trasporti pubblici, per esempio, il tratto fino alla fermata incide notevolmente sulla qualità dell'intero percorso. L'esistenza di punti di attraversamento sicuri è di fondamentale importanza per tutti gli utenti e la vita di paesi e quartieri si anima solo se piazze, zone di ritrovo e spazi pubblici sono concepiti in modo accogliente. Definire un quadro giuridico vincolante tutela la pianificazione e agevola il coordinamento con altre attività d'incidenza territoriale. Il numero di incidenti in cui sono coinvolti pedoni, i problemi di sicurezza lungo i percorsi casa-scuola e le carenze qualitative degli spazi pubblici sono tutti segnali che indicano la necessità di aumentare l'attrattiva e la sicurezza della mobilità pedonale.

1.3 Perché istituire enti per la mobilità pedonale?

Le esperienze maturate in altri settori (p. es. ciclistico, energetico, della parità) evidenziano la necessità di istituire, ai fini di un'efficace politica di promozione della mobilità pedonale, enti specifici in possesso di risorse adeguate e le cui competenze si estendano dalle attività strategiche al coordinamento intersettoriale fino alle funzioni operative, come la pianificazione delle reti pedonali. È buona prassi definire tali attività in un mansionario che ne illustri l'integrazione strutturale stabilendo compiti, competenze e responsabilità e concorrendo così alla visibilità e alla valorizzazione di questa forma di mobilità.

Vision

Circolare a piedi liberamente, in sicurezza e comodità; raggiungere le rispettive destinazioni senza incontrare ostacoli; riconoscere e garantire la pedonalità come forma di mobilità basilare; valutare adeguatamente il ruolo dei pedoni nell'ambito sia delle politiche stradali sia delle procedure pubbliche e realizzare strutture adeguate a tutti i livelli (federale, cantonale, regionale, di agglomerato, urbano e comunale) per integrare tempestivamente e opportunamente gli interessi della mobilità pedonale nell'attività dello Stato e dei settori in cui opera: sono tutti elementi che costituiscono la proiezione di uno scenario ideale.

Enti per la mobilità lenta

Negli ultimi anni in molti Cantoni sono stati istituiti enti per la mobilità ciclistica, la cui presenza ha consentito di affermare il ruolo di questo settore e di tenerne in debita considerazione gli interessi. Un analogo approccio viene ora adottato nell'ambito della mobilità pedonale. A seconda dei Cantoni può rivelarsi opportuno riunire entrambi sotto un unico ente responsabile di coordinare tutti i tipi di mobilità lenta nell'ambito della quotidianità e del tempo libero (ciclismo, pedonalità, escursionismo pedestre o ciclistico, mountain bike, passeggiate ecc.). Nei Cantoni più piccoli si può ipotizzare anche la delega di alcune attività a organizzazioni specializzate o a uffici di pianificazione.

La mobilità pedonale nella pianificazione cantonale

La pianificazione, la costruzione, la gestione e la manutenzione dei percorsi pedonali che costeggiano e attraversano le strade cantonali sono di competenza del Cantone. L'eventuale incompatibilità tra strade cantonali efficienti e mobilità pedonale sicura e attrattiva va discussa ponderando gli interessi in gioco. L'ente che rappresenta la mobilità pedonale all'interno dell'Amministrazione elabora a riguardo riferimenti e strategie specifici.

I Cantoni affidano di regola ai Comuni la progettazione e realizzazione nel dettaglio, occupandosi invece, in base al tipo di delega, della gestione e del coordinamento delle attività legate alla mobilità pedonale.

Conoscenze tecniche ed esperienza

Nei piani direttori e nei piani di utilizzazione comunali, nelle grandi o piccole opere così come nei progetti di costruzione e ristrutturazione stradale è di fondamentale importanza tenere conto degli interessi della mobilità pedonale. L'ente incaricato fornisce consulenza ai Comuni e agli uffici di pianificazione mettendo a loro disposizione le sue competenze e gestisce un elenco dei piani delle reti pedonali nei Comuni, di cui assicura qualità e aggiornamento periodico. Ha inoltre il compito di recepire le future tendenze e di mettere a punto parametri e strategie che tengano conto di aspetti cruciali come lo sviluppo centripeto degli abitati, l'aumento del traffico, l'urbanizzazione e la trasformazione demografica.

Coordinamento

La mobilità pedonale va promossa in un'ottica intersettoriale. L'ente responsabile ne coordina gli interessi all'interno del Cantone e nei rapporti con uffici esterni, coadiuvando progetti edilizi cantonali e partecipando a programmi di pianificazione intercomunale, come quelli d'agglomerato.



2 Compiti dell'ente per la mobilità pedonale

Di seguito sono elencati schematicamente i compiti attinenti alla mobilità pedonale, articolati per aree tematiche, delegabili a un ente. La lunghezza dell'elenco rispecchia l'ampiezza delle competenze, che va valutata in base alle dimensioni del Cantone e alla forma organizzativa. In ogni caso è opportuno affidare alcune attività ad altre unità dell'Amministrazione o scorporarle per trasferirle ad altre organizzazioni specializzate o studi di ingegneria e pianificazione. Questa soluzione viene adottata per esempio nel settore dell'escursionismo, dove in quasi tutti i Cantoni sono stati conclusi accordi in tal senso per i sentieri.

	Direzione	Consulenza e accomp.	Co-rapporti e pareri
Coordinamento			
Ente per la mobilità pedonale ai sensi della LPS; referente della Confederazione e delle organizzazioni specializzate	X		
Servizio di coordinamento per gli aspetti legati alla mobilità pedonale nell'Amministrazione cantonale, direzione di gruppi tecnici o commissioni sul tema della mobilità pedonale e integrazione nell'ambito della mobilità globale	X		
Referente di Comuni, responsabili di programmi d'agglomerato, regioni e uffici di pianificazione		X	
Coordinamento di reti pedonali intercomunali e intercantionali e di progetti in relazione con la mobilità pedonale	X		X
Strategie e riferimenti			
Collaborazione e consulenza nel quadro di pianificazioni generali (piani direttori e piani settoriali, strategia sulla mobilità, sviluppo territoriale e degli abitati)		X	X
Elaborazione di strategie sul tema della mobilità pedonale (strategia parziale, masterplan, linee guida)	X		
Elaborazione di strumenti di lavoro per garantire la qualità dei piani delle reti pedonali (manuali, liste di controllo, processi)	X		
Stesura di una panoramica aggiornata dello stato di attuazione dei piani per le reti pedonali nei Comuni	X		
Allestimento di piani comunali per le reti pedonali in vista di altre attività di pianificazione	X		
Inserimento dei riferimenti più importanti nel geoportale del Cantone			X
Risposte a interventi politici e interpellanze parlamentari		X	

2. Compiti dell'ente per la mobilità pedonale

Aspetti giuridici	Direzione	Consulenza e accomp.	Co-rapporti e pareri
Sviluppo e attuazione delle legislazioni cantonali relative alla LPS	X		
Stesura di co-rapporti nella revisione di normative con incidenza sulla mobilità pedonale (p. es. leggi edilizie e sulla pianificazione, legge sulle strade, trasporti pubblici ecc.)			X
Co-rapporti e pareri in iter approvativi di progetti edilizi che devono essere valutati dal Cantone			X
Pareri e collaborazione nella stesura di piani, norme e istruzioni cantonali attinenti alla mobilità pedonale			X
Finanze			
Responsabilità della voce di bilancio «mobilità pedonale» nel preventivo cantonale	X		
Esame di richieste di sussidio (contributi per progetti infrastrutturali comunali in relazione alla mobilità pedonale)	X		
Formulazione di accordi in materia di contributi con le organizzazioni specializzate	X		
Banche dati e ricerca			
Elaborazione e raccolta di banche dati rilevanti per l'intero Cantone e per singole aree (split modale, tempo di spostamento, distanze, dati sugli incidenti)	X		
Pianificazione, organizzazione e valutazione di rilevamenti sulla mobilità pedonale (assiduità, comportamenti, frequentazione), in particolare nei centri abitati e nelle strutture a elevata affluenza di pubblico	X		
Assistenza e coordinamento nel quadro di rilevamenti effettuati da regioni, agglomerati, città e Comuni		X	
Promozione e partecipazione a progetti di ricerca, progetti pilota e approcci innovativi	X		X

2. Compiti dell'ente per la mobilità pedonale

Pianificazione e progettazione	Direzione	Consulenza e accomp.	Co-rapporti e pareri
Garanzia di qualità dei piani per le reti pedonali di Comuni e agglomerati e loro aggiornamento in base a nuove conoscenze e requisiti	X		
Formulazione di condizioni quadro riguardanti il recepimento dei requisiti di pianificazione delle reti pedonali (inclusi quelli per una mobilità senza ostacoli) e le perizie delle singole tappe di pianificazione nel quadro di progetti stradali cantonali		X	X
Verifica della presenza dei requisiti per una mobilità senza ostacoli e del recepimento degli inventari (IVS, ISOS, inventari cantonali) qualora non figurino altri riferimenti specifici		X	X
Collaborazione a grandi progetti stradali cantonali nonché a piani di gestione e riqualifica, pianificazioni-test, progetti per spazi liberi ecc.,		X	X
Verifica della segnaletica destinata alla mobilità pedonale (in particolare autorizzazione del traffico veicolare nelle aree pedonali e a regime misto mobilità pedonale-ciclistica)		X	
Co-rapporti su piani di utilizzazione e piani per utilizzazioni speciali			X
Attraversamenti			
Centro di coordinamento e riferimento per gli attraversamenti sulle strade cantonali	X		
Panoramica degli attraversamenti con diritto di precedenza (strisce pedonali) e senza diritto di precedenza sulla rete delle strade cantonali	X		
Valutazione di domande di realizzazione o soppressione di attraversamenti (presentate da Comuni, scuole ecc.)			X
Sicurezza			
Consulenza e accompagnamento in materia di sicurezza, in particolare lungo i percorsi casa-scuola		X	X
Consulenza e accompagnamento in materia di sicurezza sociale (protezione dalle aggressioni)		X	

2. Compiti dell'ente per la mobilità pedonale

Gestione e manutenzione	Direzione	Consulenza e accomp.	Co-rapporti e pareri
Formulazione di condizioni quadro e consulenza su gestione e manutenzione (p. es. tempi di attesa e durata della fase verde degli impianti semaforici, passaggi pedonali nei cantieri, sgombero neve nelle aree pedonali)		X	
Centro di riferimento per carenze infrastrutturali, di gestione e manutenzione di impianti per la mobilità pedonale; elaborazione di modalità di segnalazione alle unità organizzative competenti e di eliminazione delle carenze	X	X	
Definizione e formulazione di condizioni quadro, consulenza in materia di segnaletica verticale, orizzontale e direzionale per le reti pedonali all'interno delle località ai sensi dell'articolo 4 OPS		X	
Interazioni con i trasporti pubblici			
Consulenza nella progettazione di accessi alle stazioni e ai marciapiedi ferroviari, di fermate di autobus e di piazze antistanti le stazioni ferroviarie		X	
Collaborazione nell'attività di installazione, spostamento o rifacimento delle fermate dei TP (valutarne l'accessibilità, garantire la sicurezza, allestire le aree di attesa, verificare la compatibilità per le persone con disabilità ecc.)			X
Interazioni con altri settori			
L'ente per la mobilità pedonale monitora le attività svolte dal Cantone in altri settori (p. es. promozione della salute e dell'attività fisica, sport, turismo, energia, gestione della mobilità) e cerca sinergie e possibilità di collaborazione nel quadro di campagne e progetti		X	X

2. Compiti dell'ente per la mobilità pedonale

Trasmissione delle conoscenze, formazione continua e comunicazione (cfr. cap. 4)	Direzione	Consulenza e accomp.	Co-rapporti e pareri
Gestione del sito Internet del Cantone sulla mobilità pedonale	X		
Ideazione di campagne di comunicazione per promuovere la mobilità pedonale (p. es. in base al piano direttore cantonale, alle strategie di gestione della mobilità integrata e ad altra documentazione specifica)	X		
Collaborazione e ricerca di sinergie con campagne promosse da altri uffici (p. es. prevenzione della salute attraverso la promozione dell'attività fisica, campagne per il risparmio energetico o riduzione del CO2, integrazione e partecipazione)		X	
Segnalazione di interventi infrastrutturali (p. es. nuovi percorsi, ponti, restringimenti causati dai cantieri)		X	
Supporto nella creazione di enti per la mobilità pedonale in Comuni e agglomerati		X	
Referente per i media sulla mobilità pedonale	X		
Organizzazione di corsi di formazione continua per i Comuni (funzionari, Amministrazione e terzi, p. es. uffici di pianificazione); contatti regolari	X		
Stesura di rapporti sullo stato di attuazione degli interventi per la mobilità pedonale (misure di promozione, sviluppo dello split modale)	X		

Fig. 3: Compiti dell'ente per la mobilità pedonale.



3 Organizzazione

3.1 Forme

L'ente per la mobilità pedonale può far parte di vari settori dell'Amministrazione. Una sua corretta collocazione ne facilita il lavoro. A tal fine è fondamentale tenere conto delle strutture e dei processi esistenti, chiarire le sinergie con attività analoghe e definire le interazioni con i settori definiti nel capitolo 2.

L'ente per la mobilità pedonale ha scambi regolari e si coordina soprattutto con i seguenti referenti:

- sviluppo territoriale
- pianificazione della mobilità e dei trasporti
- genio civile, realizzazione e manutenzione
- polizia e tecnica dei trasporti

L'ente dovrebbe essere aggregato al settore Coordinamento della pianificazione del territorio e dei trasporti. In alcuni Cantoni ne è stato istituito uno apposito, in altri le attività sono state affidate alla pianificazione del territorio e in altri ancora al genio civile.

Referente	Potenziali sinergie
Sviluppo e pianificazione del territorio	<ul style="list-style-type: none">• Gestione del piano direttore cantonale• Istanza di autorizzazione del piano direttore e di piani di utilizzazione comunali, entrambi riferimenti per la pianificazione delle reti pedonali• Tutela degli interessi della mobilità pedonale nei piani di utilizzazione speciale
Pianificazione della mobilità e dei trasporti/ mobilità integrata	<ul style="list-style-type: none">• Inserimento in un'unità organizzativa con ruolo di coordinamento interdisciplinare• Integrazione in strategie di mobilità integrata e pianificazioni infrastrutturali• Coordinamento con decisioni strategiche e progetti riguardanti le successive fasi di pianificazione• Valorizzazione delle interazioni esistenti con altri referenti (pianificazione del territorio, genio civile, trasporti pubblici e polizia)
Genio civile	<ul style="list-style-type: none">• Coordinamento con l'esecuzione, la gestione e la manutenzione dell'opera
Polizia	<ul style="list-style-type: none">• Coordinamento con aspetti giuridici e operativi, tecnica dei trasporti, segnaletica, controllo degli impianti semaforici ecc.• Campagne sulla mobilità nelle scuole• Campagne a favore della sicurezza della circolazione

Fig. 4: Forme organizzative.

3.2 Interazione

L'ente per la mobilità pedonale si avvale nel suo lavoro delle relazioni e di un coordinamento efficiente con gli altri partner dell'Amministrazione. Il suo inserimento in un organismo per la mobilità lenta o nella divisione per la mobilità ciclistica consente di valorizzare alcune sinergie, studiando eventuali divergenze tra le due modalità in fase iniziale.

Sinergie si delineano anche con il settore escursionistico, che con la mobilità pedonale ha in comune gli stessi riferimenti normativi nazionali e di regola cantonali. I sentieri che attraversano gli abitati fanno parte anche della rete pedonale. L'interazione concerne diversi aspetti:

Interazione strategica	Integrazione della mobilità pedonale in strumenti sovraordinati (strategie, piani direttori ecc.)
Interazione progettuale	Coordinamento e scambio di informazioni con altri servizi amministrativi su progetti pianificati e in corso
Interazione politica	Rapporti sulle misure attuate all'attenzione delle autorità politiche
Interazione con le autorità	Scambi regolari con gli uffici responsabili della mobilità pedonale a livello federale, regionale, comunale e di agglomerato
Interazione esterna	Scambi regolari tra l'Amministrazione, le organizzazioni d'interesse ed esponenti politici a garanzia della collaborazione e per un maggiore sostegno alle misure previste
Interazione tecnica	Trasferimento delle conoscenze, buone pratiche e formazione continua per migliorare il know how e l'attuazione di soluzioni

Fig. 5: Interazione.

3.3 Risorse umane

Per svolgere efficacemente il proprio lavoro, l'ente per la mobilità pedonale deve disporre di personale sufficiente, proporzionale alle dimensioni del Cantone. Altri fattori da prendere in considerazione sono il numero dei Comuni e la superficie abitativa.

La tabella seguente indica le risorse umane necessarie (ordine di grandezza) per garantire le attività di base. Nei Cantoni che perseguono una politica di promozione attiva le cifre sono superiori.

Dimensioni e abitanti	Numero di Cantoni	Posti in %
Cantoni grandi (oltre 500 000 abitanti)	5	100%–200%
Cantoni di medie dimensioni (da 200 000 a 500 000 abitanti)	8	50%–100%
Cantoni piccoli (meno di 200 000 abitanti)	13	30%–50%

Fig. 6: Risorse umane.

3.4 Risorse finanziarie

Bilancio ordinario

Piccoli mandati come accertamenti, analisi, eventi e progetti pilota vanno definiti e commissionati a organizzazioni specializzate o a uffici di ingegneria e progettazione direttamente dall'ente per la mobilità pedonale, inserendo in bilancio un'apposita voce.

Sono da prevedere inoltre voci di crediti per studi di più ampia portata, rilevamenti, monitoraggio, analisi dell'efficacia e crediti limitati nel tempo o a destinazione vincolata. A titolo di esempio riportiamo di seguito le voci iscritte nel bilancio di alcuni Cantoni.

Contributi per la pianificazione delle reti pedonali

I crediti quadro stanziati per aiutare in via sussidiaria i Comuni a realizzare piani per le reti pedonali consentono di accelerare il processo di attuazione, rafforzare la collaborazione tra Cantone e Comuni e garantire la qualità: trattandosi infatti di un cofinanziamento, il Cantone può esigere il rispetto di determinati standard. Lo stanziamento di un credito può per esempio essere subordinato a un'analisi completa delle problematiche e alla presentazione di un piano entro cinque anni.

Contributi per infrastrutture comunali destinate alla mobilità pedonale

I crediti quadro stanziati per sostenere in via sussidiaria la realizzazione di infrastrutture, come nuovi collegamenti o ponti, o il risanamento di opere carenti dal punto di vista della sicurezza, consentono di accelerare l'attuazione del piano per la rete pedonale specialmente nei Comuni con ristrettezze finanziarie o in quelli non beneficiari dei contributi ai programmi d'agglomerato.

Contributi per attraversamenti pedonali su strade cantonali che richiedono interventi di risanamento

Dai rilevamenti effettuati in vari Cantoni è emersa la necessità di sottoporre a risanamento gli attraversamenti pedonali. Le risorse per eliminare le carenze sul piano della sicurezza vengono stanziare sotto forma di crediti quadro. Questa soluzione consente non solo di finanziare il rifacimento di attraversamenti esistenti, ma anche di realizzarne di nuovi.



4 Comunicazione

Di seguito vengono illustrate più dettagliatamente le misure in materia di comunicazione citate nel capitolo 2. In collaborazione con la divisione Comunicazione del Cantone, l'ente per la mobilità pedonale imposta la propria attività in questo ambito utilizzando in primo luogo il sito Internet del Cantone e servendosi inoltre di comunicati stampa, informative sui progetti, campagne di informazione ecc.

Il sito Internet comprende una o più pagine dedicate al tema della mobilità pedonale, in cui vengono approfonditi vari aspetti e forniti utili link.

In generale	<ul style="list-style-type: none"> • Ruolo della mobilità pedonale nel contesto dei trasporti • Obiettivi cantonali e riferimenti a obiettivi strategici definiti nel piano direttore, nella pianificazione della mobilità integrata o nei programmi d'agglomerato • Documenti di riferimento, programmi d'incentivazione e misure di promozione • Banche dati sulla mobilità pedonale: rilevamenti effettuati dall'ente, dati riferiti al Cantone tratti dalle statistiche federali (microcensimento mobilità e trasporti, statistica degli incidenti, sondaggi sulla qualità e sul grado di soddisfazione)
Riferimenti giuridici	<ul style="list-style-type: none"> • Normative cantonali in materia di mobilità pedonale e legislazione attuativa della LPS
Riferimenti pianificatori	<ul style="list-style-type: none"> • Piani per le reti pedonali: stato della pianificazione comunale • Reperibilità dei piani: raccolta da parte del Cantone e pubblicazione sul proprio sito Internet • Svolgimento ideale di un iter pianificatorio e requisiti qualitativi dei piani • Altri strumenti di pianificazione cantonali riferiti alla mobilità pedonale (p. es. piano direttore, piani di utilizzazione speciale, piani regolatori ecc.)
Costruzione e manutenzione	<ul style="list-style-type: none"> • Istruzioni cantonali e norme relative a percorsi pedonali, marciapiedi, attraversamenti pedonali, diritto di precedenza su marciapiedi continui ecc. • Progetti di costruzione in corso di notevole rilevanza per la mobilità pedonale • Piattaforma di comunicazione intuitiva per segnalare carenze, problemi ecc.
Percorsi casa-scuola	<ul style="list-style-type: none"> • Sicurezza; consigli e raccomandazioni per Comuni e scuole (regole di comportamento, piantina con itinerario) • Istruzioni pratiche sull'elaborazione di strumenti adeguati, come l'inventario delle problematiche
Trasferimento di conoscenze	<ul style="list-style-type: none"> • Comitati, piattaforme di scambio, tavole rotonde, commissioni • Convegni, workshop, corsi di formazione continua, visite • Schede e guide su singole misure e argomenti specifici
Comunicazione e campagne	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne di promozione della mobilità pedonale e giornate di mobilitazione • Campagne sulla mobilità pedonale: p. es. prevenzione della salute nella vita quotidiana • Progetti pilota: progetti in corso e conclusi, rapporti intermedi e finali
Link	<ul style="list-style-type: none"> • Partner e organizzazioni specializzate

Fig. 7: Contenuti di un sito Internet cantonale sulla mobilità pedonale.

5 Glossario

Ente per la mobilità pedonale

Unità responsabile di tale settore presso l'Amministrazione.

Ente per i percorsi pedonali e i sentieri

Unità responsabile nell'Amministrazione cantonale dei settori della mobilità pedonale e dell'escursionismo. Questi due settori hanno compiti diversi. La presente pubblicazione si focalizza sul primo.

Ente per la mobilità lenta

Unità dell'Amministrazione cantonale responsabile del coordinamento della mobilità lenta nell'ambito della mobilità quotidiana e del tempo libero (ciclismo, escursioni pedestri e in bicicletta, mountain bike, mobilità pedonale ecc.).

Rete pedonale (secondo l'art. 2 LPS e SN 640 070)

Comprende percorsi pedonali, marciapiedi, zone pedonali, zone d'incontro e attraversamenti.

Serve a collegare punti di partenza e di arrivo all'interno delle località, in particolare quartieri residenziali, luoghi di lavoro, asili e scuole, fermate dei trasporti pubblici, edifici pubblici, luoghi di ricreazione ed esercizi commerciali.

Incaricato/incaricata della mobilità pedonale

Responsabile della mobilità pedonale all'interno dell'Amministrazione.

Rete di sentieri (secondo l'art. 3 LPS)

Comprende l'insieme dei sentieri, inclusi quelli di montagna e alpini. Situada generalmente all'esterno delle località, permette di raggiungere le zone di svago, i siti panoramici (belvedere, rive, ecc.), i monumenti e le attrazioni turistiche e include, per quanto possibile, anche percorsi storici. All'interno delle località, la rete di sentieri si interseca in parte con quella pedonale.

6 Bibliografia

- Centro svizzero per la costruzione adatta agli handicappati, «Strade – Vie – Piazze. Direttive "Reti di strade pedonali adatte agli handicappati"» (2008).
- Conferenza Bici Svizzera, «Le délégué vélo Statut et compétences» (2012).
- Conferenza delle città per la mobilità SKM/CVM, «Charte pour une mobilité urbaine durable» (2010).
- Consiglio federale svizzero, «Strategia per uno sviluppo sostenibile 2012-2015».
- Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, «Progetto Linee guida traffico lento» (2002).
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale di statistica, «Mobilità in Svizzera» (2012).
- Ufficio federale delle strade, «Il traffico lento nei progetti d'agglomerato, Linee guida» (2007).
- Ufficio federale delle strade, Mobilità pedonale Svizzera, «Rete pedonale – Manuale di pianificazione» (2015).

Riferimenti normativi

- RS 101 Costituzione federale della Confederazione Svizzera (art. 88 Cost.): Sentieri e percorsi pedonali.
- RS 704 Legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri (LPS) del 4 ottobre 1985.
- RS 704.1 Ordinanza sui percorsi pedonali ed i sentieri (OPS) del 26 novembre 1986.
- RS 700 Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT).
- RS 741.01 Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr).
- RS 151.3 Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (Legge sui disabili, LDis).

Norme

- SN 640 070 Trafic piétonnier.
- SN 640 075 Voies de circulation sans obstacles.
- SN 640 210–215 Conception de l'espace routier.
- SN 640 238 Trafic des piétons et des deux roues légers – Rampes, escaliers et rampes à gradin.
- SN 640 240 Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers, Bases.
- SN 640 241 Circulation piétonne; passages pour piétons.
- SNR 640 242 Piétons et deux-roues légers – Trottoirs continus.
- SN 640 246 Traversées pour les piétons et les deux-roues légers – Passages inférieurs.
- SN 640 247 Traversées pour les piétons et les deux-roues légers – Passages supérieurs.

Enti cantionali per la mobilità pedonale

- Un elenco degli enti si trova su www.mobilitapedonale.ch/enticantionali

Pubblicazioni sulla mobilità lenta

Siti da cui è possibile scaricare i documenti: www.mobilita-lenta.ch

Guide attuative per la mobilità lenta

N.	Titolo	Anno	Lingua			
			d	f	i	e
1	<i>Directive per la segnaletica dei sentieri (ed. UFAM);</i> → Sostituito dal n. 6	1992	x	x	x	
2	Costruzioni in legno per sentieri (ed. UFAM)	1992	x	x	x	
3	<i>Revêtement des routes forestières et rurales: goudronnées ou gravelées?</i> (éd. OFEFP) → Sostituito dal n. 6	1995	x	x		
4	<i>Segnaletica ciclistica in Svizzera</i> → Sostituito dal n. 10	2003		d / f / i		
5	Pianificazione di percorsi ciclabili	2008		d / f / i		
6	Segnaletica dei sentieri	2008	x	x	x	
7	Posteggi per cicli	2008	x	x	x	
8	Conservazione delle vie di comunicazione storiche	2008	x	x	x	
9	Costruzione e manutenzione di sentieri escursionistici	2009	x	x	x	
10	Segnaletica per percorsi di biciclette, Mountain Bike e mezzi assimilabili ai veicoli (MaV)	2010		d / f / i		
11	Obbligo di sostituzione dei sentieri - Aiuto all'esecuzione dell'articolo 7 della legge federale sui percorsi pedonali e i sentieri (LPS)	2012	x	x	x	
12	Raccomandazioni concernenti la presa in considerazione degli inventari federali secondo l'articolo 5 LPN nei piani direttori e nei piani di utilizzazione	2012	x	x	x	
13	Pianificazione della rete dei sentieri	2014	x	x	x	
14	Rete pedonale – Manuale di pianificazione	2015	x	x	x	

Documentazione sulla mobilità lenta

N.	Titolo	Anno	Lingua			
			d	f	i	e
101	Responsabilità in caso di infortuni sui sentieri (ed. UFAM)	1996	x	x	x	
102	Evaluation einer neuen Form für gemeinsame Verkehrsbereiche von Fuss- und Fahrverkehr im Innerortsbereich	2000	x	r		
103	Nouvelles formes de mobilité sur le domaine public	2001		x		
104	Progetto Linee guida traffico lento	2002	x	x	x	
105	Efficiencie des investissements publics dans la locomotion douce	2003	x	r		r
106	PROMPT Schlussbericht Schweiz (inkl. Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate)	2005	x			
107	Concept de statistique du trafic lent	2005	x	r		r
108	Problemstellenkataster Langsamverkehr Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal	2005	x			
109	CO2-Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten	2005	x	r		r
110	Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Vergleichende Auswertung der Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000	2005	x	r		r
111	Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs	2006	x			
112	Il traffico lento nei progetti d'agglomerato	2007	x	x	x	
113	Objectifs de qualité des chemins de randonnée pédestre de Suisse	2007	x	x		

Documentazione sulla mobilità lenta

N.	Titolo	Anno	Lingua			
			d	f	i	e
114	Expériences faites avec des chaussées à voie centrale banalisée à l'intérieur de localités (CD-ROM)	2006	x	x		
115	Mobilité des enfants et des adolescents – Constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports	2008	x	r		r
116	Demarcazioni per il traffico ciclistico – Rapporto di ricerca	2009	x	r	r	
117	Escursionismo in Svizzera 2008 – Rapporto sulla seconda analisi dell'indagine «Sport Svizzera 2008» e sulle interviste agli escursionisti di diverse aree escursionistiche del nostro Paese	2009	x	r	r	
118	Aiuti finanziari per la conservazione delle vie di comunicazione storiche in virtù dell'articolo 13 LPN – Aumento eccezionale delle aliquote del sussidio: prassi dell' USTRA nell'applicazione dell'articolo 5 capoverso 4 OPN da parte dell'USTRA	2009	x	x	x	
119	Velofahren in der Schweiz 2008 – Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2008»	2009	x	r		
120	Costi di costruzione delle infrastrutture di traffico lento più diffuse – Verifica per la valutazione dei programmi d'agglomerato, parte trasporti e insediamento	2010	x	x	x	
121	Posteggi pubblici per cicli – Guida per il rilevamento dell'offerta (Seconda edizione aggiornata)	2011	x	x	x	
122	Ordinanza riguardante l'inventario federale delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (OIVS) – Ordinanza; Rapporto esplicativo	2010	x	x	x	
123	Panoramica dell'offerta formativa svizzera in materia di traffico lento – Analisi e raccomandazioni per le prossime fasi	2010	x	x	x	
124	Basi economiche dei sentieri escursionistici svizzeri	2011	x	r	r	r
125	Le piéton dans l'entre-deux des villes – Vers les IFF* de demain, urbaines et multimodales (*Installations à forte fréquentation)	2012	x	x		
126	Zur Bedeutung des Bundesgerichtsentscheides Rüti (BGE 135 II 209) für das ISOS und das IVS	2012	x			
127	Velostation: raccomandazioni per la pianificazione e l'esercizio	2013	x	x	x	
128	Guida terminologica all'inventario federale delle vie di comunicazione storiche della Svizzera	2013		d / f / i		
129	Concept Offre de formation Mobilité douce	2013	x	x		
130	Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts	2014	x			
131	Wandern in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Befragung von Wandernden in verschiedenen Wandergebieten	2015	x	r	r	r
132	Velofahren in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Veloland Schweiz	2015	x	r	r	r
133	Mountainbiken in der Schweiz 2014 –Sekundäranalyse von «Sport Schweiz 2014» und Erhebungen auf den Routen von Mountainbikeland Schweiz	2015	x	r	r	r
134	Ente cantonale per la mobilità pedonale – Compiti e organizzazione	2015	x	x	x	
135	Mobilität von Kindern und Jugendlichen - Entwicklungen von 1994 bis 2010, Analyse basierend auf den Mikrozensus «Mobilität und Verkehr»	2015	x	r		r
136	Velobahnen Grundlegendokument	2015	x	x		

x = testo integrale r = riassunto

Documentazione sulle vie di comunicazione storiche in Svizzera IVS: monografie cantonali

Siti da cui è possibile scaricare i documenti: www.ivs.admin.ch

Ogni monografia cantonale presenta la storia dei trasporti e alcune testimonianze particolarmente interessanti dal punto di vista della costruzione, dell'inserimento nel paesaggio o di altri aspetti. Le informazioni sulla nascita, la struttura, gli obiettivi e l'utilità dell'IVS completano i contenuti della pubblicazione, destinata a un vasto pubblico.



HIGH SCHOOL
NTS
DEPARTMENT OF EDUCATION

MUSEUM