



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Svizzera**Mobile** 

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Office fédéral des routes OFROU  
Ufficio federale delle strade USTRA



# Mobilità lenta di prossimità

Raccomandazioni ed esempi per promuovere  
la ciclopdonalità locale a scopo ricreativo

## Colophon

### Editore

© Ufficio federale delle strade (USTRA), 2020

© Fondazione SvizzeraMobile, 2020

© Sentieri Svizzeri, 2020

### Autori

SvizzeraMobile: Markus Capirone e Bruno Hirschi

Sentieri Svizzeri: Pietro Cattaneo, Bernard Hinderling

### Redazione

SvizzeraMobile: Markus Capirone

### Grafica

SvizzeraMobile: Beatrice Nünlist

### © Immagini

**Esempio Valle del Ron:** LuzernPlus, Gebietsmanagement LuzernOst  
Ebikon; Seippel Landschaftsarchitekten, Lucerna; Sentieri Svizzeri, Berna

**Esempio Laveggio:** Luigi G. Herz, Françoise Gehring, Grazia Bianchi,  
Cittadini per il territorio, Mendrisio

**Copertina ed esempio Ile-de-la-Suze:** Anita Vozza, Bienne

**Altri:** SvizzeraMobile

### Contributi al testo

Esempio Ile-de-la-Suze: Mike Sommer, textatelier.ch

### Traduzione

Servizio linguistico USTRA

### Distribuzione

Ufficio federale delle strade (USTRA), 3003 Berna, [info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)

Fondazione SvizzeraMobile, [info@svizzeramobile.ch](mailto:info@svizzeramobile.ch)

Sentieri Svizzeri, [info@schweizer-wanderwege.ch](mailto:info@schweizer-wanderwege.ch)

### Download

[www.mobilita-lenta.ch](http://www.mobilita-lenta.ch) / [www.svizzeramobile.org](http://www.svizzeramobile.org) /

[www.sentierisvizzeri.ch](http://www.sentierisvizzeri.ch)

# Prefazione

In un'epoca caratterizzata da crescenti fenomeni di densificazione urbana, coltivazione intensiva vicina ai centri abitati e incremento della mobilità motorizzata, diventa sempre più importante potersi rigenerare all'aria aperta facendo passeggiate, escursioni, jogging, spostandosi in bici, monopattino e mezzi simili: la mobilità lenta o ciclopederalità favorisce infatti la salute pubblica e tutela le risorse.

Laghi e fiumi, boschi e folti paesaggi sono luoghi privilegiati e apprezzati dalla popolazione locale: non solo rispondono alle diverse esigenze di rilassarsi nella natura a chilometro zero, ma valorizzano anche il territorio, se organizzato con infrastrutture adeguate per raggiungere tali posti comodamente a piedi o in bici, come fa già il 65 per cento degli utenti (rispettivamente 50 e 15% fra pedoni e ciclisti), e decongestionano al tempo stesso la rete stradale.

Insomma, mobilità lenta e prossimità vanno a braccetto per il bene, anzi benessere pubblico. Da qui l'importanza di riconoscerne il grande valore per la collettività locale e quindi di investire per offrire e promuovere servizi adeguati.

Il tema assume rilevanza nelle opere di pianificazione e riqualificazione a livello di urbanistica e trasporti, dove si intreccia trasversalmente con progetti di agglomerato, territorio e rinaturazione.

Scopo della presente pubblicazione è contribuire a individuare e sfruttare le opportunità di sinergia che ne derivano, invogliando cittadini, mondo politico, autorità e progettisti a inserire sistematicamente questi aspetti nell'agenda delle attività a incidenza territoriale e a trarre beneficio dal miglioramento ottenuto in termini di qualità della vita.





# Indice

**Ricreazione locale e mobilità lenta | 7**

**Pianificare in tempo utile: la strategia vincente | 9**

**Requisiti per itinerari ciclopedonali | 11**

**Esempio Valle del Ron | 15**

**Esempio Parco del Laveggio | 19**

**Esempio Ile-de-la-Suze, Bienne | 23**

**Riferimenti | 27**



## Ricreazione locale e mobilità lenta

Gli spazi ricreativi locali devono offrire una fruibilità sicura, diretta, continua e pratica a beneficio di tutte le fasce della popolazione e di un'ampia utenza desiderosa di movimento e relax nella natura.

Chi vuole raggiungere a piedi o in bicicletta un'area verde partendo da casa o dal luogo di lavoro non ama deviazioni o passaggi pericolosi: le zone 30 rappresentano una soluzione semplice ed economica in questo senso. Per godersi appieno il cammino lungo parchi, viali e sentieri rivieraschi è necessario poter superare in sicurezza strade e binari e transitare su eventuali passerelle e dighe fluviali.

La rete di mobilità lenta è costituita dall'insieme dei tracciati chiusi al traffico motorizzato. Una segnaletica specifica è generalmente superflua, dal momento che i residenti conoscono bene il territorio. È importante tuttavia che i percorsi siano continui (senza vicoli ciechi) e possibilmente accessibili a tutta l'utenza e che la rete sia sufficientemente densa da offrire itinerari alternativi: un'idea di fruibilità eterogenea concretizzabile ricucendo le discontinuità esistenti.

Questa rete è subordinata a quella dei sentieri escursionistici e agli itinerari nazionali, regionali e locali di SvizzeraMobile, che collegano le zone urbane e gli spazi ricreativi di prossimità, di cui fanno parte, sia fra loro sia con l'intera rete svizzera ciclopedonale segnalata. La qualità di questi percorsi è la chiave di volta delle iniziative di promozione della mobilità lenta, soprattutto a livello ricreativo locale.







# Pianificare in tempo utile: la strategia vincente

Il miglioramento della qualità di vita della popolazione attraverso spazi ricreativi di prossimità accessibili alle varie forme di mobilità lenta è spesso un tema trasversale. Essenziale è integrare in tempo utile questi aspetti nei piani e nei progetti territoriali regionali. Ecco alcuni esempi:

- piani direttori e piani di utilizzazione cantonali, regionali e comunali
- piani di urbanizzazione comunali, piani di quartiere
- pianificazione poli di sviluppo, grandi progetti
- programmi di agglomerato
- piani dei trasporti
- piani per reti escursionistiche, pedonali e ciclistiche
- piani di sviluppo paesaggistico, progetti di tutela dell'ambiente e norme sulla protezione
- piani di protezione delle acque, rivitalizzazioni
- pianificazioni forestali
- pianificazioni agricole, miglioramenti strutturali, bonifiche fondiari e riqualificazioni paesaggistiche
- sovvenzioni con incidenza territoriale
- promozione della salute
- progetti edili generali.

Gli obiettivi da perseguire sono i seguenti:

- promuovere la realizzazione di collegamenti ciclopedonali adeguati fra aree urbane e spazi di svago locali
- assicurare per tempo la permeabilità della mobilità lenta in periferie urbane e zone in espansione (anche future)
- colmare le discontinuità della rete di mobilità lenta nelle realtà ricreative di prossimità
- promuovere la qualità dei sentieri escursionistici segnalati e degli itinerari di SvizzeraMobile.

Gli uffici cantonali preposti alla ciclopedonalità (coordinamento sentieri escursionistici e itinerari SvizzeraMobile), gli uffici regionali e comunali della mobilità e dei trasporti e le organizzazioni di settore (pedonale, escursionistico e ciclistico, mountain bike incluse) sono i primi soggetti da coinvolgere per inserire la tematica nelle attività di pianificazione.

Una strategia per la mobilità lenta coordinata e lungimirante ne migliora le probabilità di attuazione e contribuisce a colmare o evitare discontinuità nella rete, offrendo alla popolazione spazi ricreativi locali piacevoli e facilmente raggiungibili.





# Requisiti per itinerari ciclopedonali

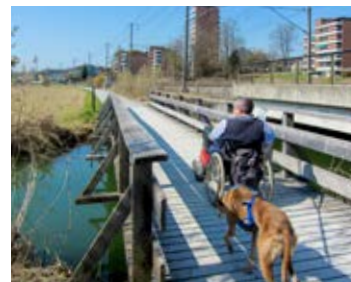
Chi si sposta a piedi, in bicicletta o con mezzi simili predilige, anche in un contesto di prossimità, percorsi privi di traffico motorizzato e, se possibile, immersi nel verde o in un ambiente comunque naturale. Si tratta di un elemento di importanza fondamentale.

Una fitta rete di percorsi all'interno e all'esterno di un'area urbana permette di raggiungere gli spazi ricreativi velocemente e senza deviazioni (al massimo in 15 minuti). Particolarmente significativa è la possibilità di passare liberamente attraverso quartieri e superare in sicurezza «ostacoli» come strade trafficate, binari, corsi e specchi d'acqua e zone industriali e commerciali. A valorizzare il contesto rilassante è inoltre la presenza di elementi paesaggistici di pregio lungo il tragitto.

## Pianificazione coordinata

Nei percorsi ciclopedonali molto frequentati occorre puntare a una separazione delle singole categorie di utenza.

Qualora non sia possibile scindere i sentieri pedonali dalle piste ciclabili, per definirne larghezza e pavimentazioni ottimali si può prendere come riferimento la loro (prevista) frequentazione e l'importanza nella rispettiva rete (nazionale, regionale, locale).





I requisiti tecnici dei percorsi di mobilità lenta sono in genere piuttosto modesti.

**Strade sterrate e sentieri naturali sino a un metro di larghezza**  
Passeggiate, escursioni, camminate, mountain bike.

**Sentieri di ghiaia o stabilizzati a partire da un metro di larghezza**  
Passeggiate, escursioni, camminate, biciclette (tempo libero) e mountain bike, sedie a rotelle e passeggini (superficie di buona qualità).

### **Percorsi asfaltati**

Passeggiate con o senza ausili per la deambulazione, escursioni (in via eccezionale), camminate (tutto l'anno), biciclette (in particolare per spostamenti quotidiani), mountain bike (in via eccezionale), sedie a rotelle, passeggini, pattini e monopattini (mezzi simili a veicoli).

### **Segnaletica**

La segnaletica ciclopedonale per raggiungere o percorrere le zone ricreative locali è obbligatoria solo se i collegamenti fanno parte della rete dei sentieri escursionistici o degli itinerari di SvizzeraMobile. Negli altri casi, trattandosi in genere di percorsi noti alla popolazione locale, si raccomanda di farne un uso molto moderato. Un esempio di segnaletica specifica appropriata è quella bianca che indica percorsi per jogging e camminate o sentieri privi di ostacoli.





## Esempio Valle del Ron





## Contesto

La regione di Lucerna Est, che conta 30000 abitanti e 16000 posti di lavoro, vedrà una forte espansione demografica e occupazionale nell'arco dei prossimi trent'anni, con un conseguente incremento del traffico, concentrato per l'85 per cento intorno ai sette Comuni della valle del Ron. L'elemento centrale di un sistema di trasporti sostenibile e innovativo è costituito dal trasferimento modale verso la mobilità lenta. Per migliorare l'accessibilità agli spazi ricreativi locali si devono ottimizzare i collegamenti ciclopedonali longitudinali e trasversali nella valle del Ron, così come stabilito nel piano generale dei trasporti e concretizzato con interventi di mobilità lenta.

## Obiettivi

Il progetto mira a valorizzare la mobilità lenta nella regione sia per gli spostamenti quotidiani sia nel tempo libero. L'obiettivo, opportunamente coordinato con le attività esistenti, incentiva i Comuni ad adottare iniziative concrete. Vengono definite le linee guida per la pianificazione della ciclopedonalità e delle aree ricreative di prossimità corredate di relative argomentazioni. Questo il programma di azioni che si intende realizzare:

- analizzare le esigenze: cosa desidera la popolazione?
- verificare la rilevanza dei progetti in corso per gli obiettivi stabiliti
- individuare le criticità della rete ciclopedonale sulla base di analisi cartografiche e sopralluoghi
- illustrare le necessità d'intervento
- esporre le sinergie fra spostamenti quotidiani e del tempo libero nonché fra mobilità pedonale e ciclistica: coordinando e chiarendo a monte gli interessi in gioco si prevencono incompatibilità con altre forme di utilizzo
- illustrare soluzioni per migliorare i collegamenti fra aree urbane e realtà di svago locali (tracciati)
- definire misure di comunicazione sulla mobilità ciclopedonale.

## Soggetti coinvolti

- Cantone di Lucerna: sezioni Sviluppo territoriale, Pericoli naturali, Pianificazione stradale
- Associazione intercomunale LuzernPlus, servizio di gestione del comprensorio di Lucerna Est Gebietsmanagement LuzernOst
- I sette Comuni della valle del Ron
- Consulenza: Ufficio federale delle strade (USTRA), Sentieri Svizzeri, Luzerner Wanderwege, SvizzeraMobile, Istituto federale di ricerca per la foresta, la neve e il paesaggio WSL, associazione Verein Metropolitanraum Zürich.

## Interventi di mobilità lenta

- Garantire, a livello progettuale e ufficiale, l'integrazione degli assi ciclopedonali longitudinali e trasversali nella valle del Ron in contesti di riferimento come il piano strategico Lucerna Est, il piano generale dei trasporti, il programma d'agglomerato di terza generazione, i due



progetti di ingegneria naturalistica e difesa idraulica (rinaturazione della Reuss e rivitalizzazione della valle del Ron) e il piano direttore dei percorsi pedonali

- Realizzare nuovi collegamenti ciclopedonali diretti: attraversamenti di strade cantonali, binari, zone industriali e commerciali, quartieri residenziali
- Costruire e ampliare collegamenti longitudinali fruibili nella valle: un itinerario pedonale lungo il Ron, il sentiero in quota «Rontaler Höhenweg» e un percorso ciclabile rapido e sicuro per gli spostamenti quotidiani e del tempo libero
- Migliorare il valore esperienziale coinvolgendo zone paesaggistiche pregevoli e ottimizzando gli accessi agli spazi ricreativi di prossimità presso la Reuss, il Ron e il Rotsee (p. es. nell'ambito di opere di protezione idraulica).

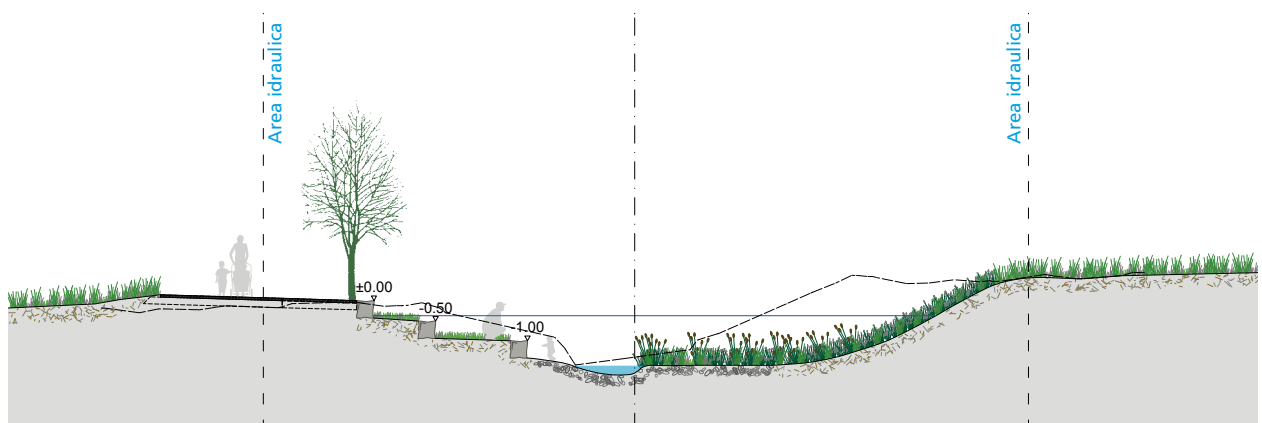


## Risultati

Un'analisi efficiente del contesto locale basata su documenti esistenti, riunioni e sopralluoghi con autorità regionali e locali ha evidenziato le maggiori carenze e sinergie fra mobilità pedonale e ciclistica, quotidiana e del tempo libero. Grazie a schede specifiche, gli interventi concreti vengono ora integrati nei piani direttori, nel programma di agglomerato di terza generazione e in progetti di costruzione come quello del «Rontaler Höhenweg». L'azione comune e coordinata consente di velocizzare l'inserimento nei progetti in corso a livello cantonale, regionale e comunale.

Sentiero pedonale non pavimentato, adibito al tempo stesso a fini di manutenzione del torrente, realizzato nel quadro del progetto di difesa spondale e rivitalizzazione del Ron.

La sezione trasversale mostra anche l'accesso al corso d'acqua da realizzare ogni 500 metri circa.





## Esempio Parco del Laveggio





## Contesto

L'area del Mendrisiotto, situata fra il lago di Lugano e il confine italiano di Stabio, è caratterizzata da elevata densità abitativa e sfruttamento intensivo del suolo, come dimostrano le cifre: 51 000 abitanti, 45 000 posti di lavoro e 23 000 frontalieri. Di questo territorio, un tempo ricco di strutture di valore paesaggistico e ricreativo, rimangono solo singole superfici agricole e boschive frazionate, collegate dal fiume Laveggio e alle quali è difficile o addirittura impossibile accedere a causa di strade fortemente trafficate e di grandi aree industriali e commerciali. Il progetto del Parco del Laveggio punta a rendere queste zone più fruibili per ciclisti e pedoni e a valorizzare gli spazi naturali per trasformarli in piacevoli aree ricreative.

## Obiettivi

La presenza di autostrade, linee ferroviarie e zone industriali e residenziali vicine fra loro rende assai problematico progettare e realizzare una viabilità ciclopedonale continua, sicura e interessante nel territorio.

L'obiettivo più importante dell'opera è la creazione di accessi sicuri al parco e tracciati accattivanti al suo interno a partire dalla rete di sentieri pedonali e dai percorsi ciclabili regionali inseriti nel Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di terza generazione.

È previsto un asse principale continuo che colleghi il parco alle fermate dei trasporti pubblici, ai luoghi di lavoro e alle zone residenziali, permettendo gli spostamenti sia quotidiani sia del tempo libero. Il coordinamento con altre iniziative regionali, fra cui la rinaturazione del Laveggio e la promozione di aree protette o superfici agricole, aumenterà ulteriormente la qualità della rete.

## Soggetti coinvolti

- Associazione «Cittadini per il territorio», promotrice dell'iniziativa (informazione e sensibilizzazione della popolazione, elaborazione della documentazione di riferimento e relazioni pubbliche); vi sono rappresentati anche enti per la tutela della natura e del paesaggio
- Uffici tecnici cantonali: inserimento delle misure in piani e progetti superiori (piano direttore cantonale, programma di agglomerato, piano dei sentieri escursionistici, rinaturazione del Laveggio)
- Comuni: integrazione degli interventi nell'attività di pianificazione territoriale e completamento con progetti locali
- Organizzazioni d'interesse, proprietari fondiari, commercianti: coinvolgimento nelle diverse fasi di lavoro in funzione di progetti e livelli.

## Interventi di mobilità lenta

Opere e iniziative realizzate o progettate secondo un piano globale di lungo respiro:

- collegamento lungo il Laveggio, dalla sorgente alla foce, continuo, valorizzato e sicuro
- varie misure di promozione della ciclobilità (sicurezza e accessibilità).



## Risultati

Il Parco del Laveggio è un esempio riuscito di progettazione condivisa, scaturita da un'idea nata a livello locale e divenuta realtà. Obiettivi e interventi sono stati pianificati in modo coerente attraverso i vari livelli statali, reperendo i finanziamenti per le infrastrutture di maggiore rilievo. Il piano direttore cantonale e il programma di agglomerato del Mendrisiotto tradurranno in realtà la visione del Parco del Laveggio.

Rimangono ancora da portare a termine la concertazione dell'ampio pacchetto di interventi presso Comuni, proprietari fondiari e la valorizzazione dello spazio naturale, fiore all'occhiello dell'opera.





## Esempio Ile-de-la-Suze, Bienne





## Contesto

La Suze è stata incanalata in un alveo cementificato nel territorio della città di Bienne nel XIX secolo, per poi essere in parte rinaturalizzata dal 1993 con il recupero di vecchie aree industriali e sportive, opportunità che la maggiore località bilingue elvetica ha colto per realizzare vaste strutture ricreative a beneficio della popolazione in crescita. Fra il 2015 e il 2017, il Parco dell'Ile-de-la-Suze è divenuto una delle più estese aree verdi e ricreative cittadine, lungo circa 700 metri e con una superficie di 53 500 metri quadrati. Il progetto è stato insignito del premio «Flâneur d'Or 2017», conferito dall'associazione Mobilità pedonale Svizzera.

## Obiettivi

Il trasferimento delle infrastrutture sportive e due progetti edilizi privati hanno determinato profonde modifiche nel quartiere Gurzelen dal 2008. Per compensare lo sfruttamento intensivo del suolo, la città ha progettato in questa zona un'area ricreativa naturale, il Parco dell'Ile-de-la-Suze. Si trattava anche di sanare una discontinuità nell'importante collegamento ciclopedonale che attraversa Bienne costeggiando la Suze, dal quartiere di Boujean al lago passando per il centro cittadino.

Prendendo le mosse da una positiva esperienza realizzata alcuni anni prima in un tratto spondale adiacente, anche in questa iniziativa si è operato sfruttando le sinergie di progetto: la rivitalizzazione dell'alveo ha aumentato il valore ecologico della Suze e migliorato l'assetto di difesa idraulica. L'itinerario principale di mobilità lenta attraversa il parco al di sopra della diga di sbarramento.

## Soggetti coinvolti

- Città di Bienne: committente della progettazione del parco e della rivitalizzazione della Suze
- Associazione comunale Syndicat d'aménagement des eaux de la Suze: richiedente sistemazione del corso d'acqua
- Proprietari fondiari: città di Bienne, Cantone di Berna, privati, enti istituzionali.

La città orologiera ai piedi del Giura coordina la propria evoluzione economica e demografica con un'attenta strategia di politica territoriale. Nel quartiere Gurzelen, per esempio, è riuscita a creare le condizioni per attirare due investitori. Grazie a uno scambio di terreni ha consentito a Swatch SA di costruire un immobile aziendale e alla fondazione di investimenti Previs di realizzare un complesso residenziale, acquisendo al contempo le superfici destinate alla costruzione del parco lungo la Suze. I costi per la realizzazione dell'isola sono stati ampiamente finanziati con gli utili provenienti dalla vendita di terreni municipali.



## Interventi di mobilità lenta

- Creazione di una rete (rivestimento in marna) con un comodo itinerario per la viabilità ciclopedonale e sentieri secondari per i pedoni; l'itinerario principale fa parte dei percorsi de «La Svizzera in bici» n. 50 (Piedi del Giura) e n. 24 (Emmental–Entlebuch)
- Costruzione di un marciapiede su Forellenweg
- Realizzazione di quattro ponti (oltre ai due esistenti) per accedere al parco dai quartieri vicini
- Infrastrutture: parco giochi, punto ristoro, due toilette, panchine, fontana, illuminazione del parco (con l'elettricità generata da una ruota idraulica).



## Risultati

Dal 2017 il Parco dell'Ile-de-la-Suze è un popolare luogo d'incontro per persone di ogni età. Su questa vasta distesa con una rete sentieristica ben articolata, la convivenza di pedoni e ciclisti è perlopiù serena. I pochi problemi (rifiuti, cani non al guinzaglio, schiamazzi notturni) rientrano nella normalità di un contesto urbano. Con i suoi tappeti erbosi, i prati naturali, le rive pianeggianti e le infrastrutture, il parco soddisfa le diverse esigenze della popolazione dei quartieri limitrofi. La vegetazione precedentemente estirpata è stata ampiamente sostituita dai circa 600 alberi e 850 cespugli messi a dimora nel frattempo. Bisognerà tuttavia attendere ancora qualche anno prima di godere di un adeguato ombreggiamento anche durante le calde giornate estive.





# Riferimenti

- *La mobilité douce au fil de l'eau*, documentazione sulla mobilità lenta n. 139, USTRA / Sentieri Svizzeri / SvizzeraMobile, 2019 (solo in tedesco e francese)
- *Progetti modello Sviluppo sostenibile del territorio 2014-2018, promuovere gli spazi liberi negli agglomerati*, ARE, 2018
- *Siedlungsnahes Freiraumnetz, Metropolitanraum Zürich als Parklandschaft*, Verein Metropolitanraum Zürich, 2014, (solo in tedesco)
- *Mehrwert naturnaher Wasserläufe*, UFAM / Sentieri Svizzeri, 2009 (solo in tedesco)
- *Rivalutare i corsi d'acqua – per l'uomo e la natura*, UFAM, 2017
- *Rete pedonale – Manuale di pianificazione*, Guida attuativa sulla mobilità lenta n. 14, USTRA / Mobilità pedonale Svizzera, 2015
- *La revitalisation des cours d'eau, une opportunité pour les chemins de randonnée pédestre*, foglio informativo, Sentieri Svizzeri, 2014 (solo in tedesco e francese)
- *Pianificazione della rete dei sentieri*, Aiuto all'esecuzione per il traffico lento n. 13, USTRA / SvizzeraMobile, 2014
- *Coexistence entre randonnée pédestre et vélos/VTT*, documento programmatico, Sentieri Svizzeri / SvizzeraMobile e partner, 2010 (solo in tedesco e francese)
- *Randonnée et VTT – Outil décisionnel pour la cohabitation et la séparation*, foglio informativo per la pianificazione, documentazione sulla mobilità lenta n. 142, USTRA / Sentieri Svizzeri / SvizzeraMobile, 2020 (solo in tedesco e francese)
- *Pianificazione di percorsi ciclabili*, Aiuto all'esecuzione traffico lento n. 5, USTRA/SvizzeraMobile, 2008
- *La Suisse à VTT – Manuel Itinéraires*, SvizzeraMobile, 2016 (solo in tedesco e francese)
- *Naherholungstypen*, Scuola tecnica superiore di Rapperswil, 2018 (solo in tedesco)
- *Räume der Alltagserholung, Anregungen und Denkansätze für die Planung*, RZU, 2016 (solo in tedesco)
- *Landschaft für eine Stunde*, Regio Appenzell AR–St. Gallen–Bodensee, 2014 (solo in tedesco)
- *Bewegungsfreundliches Umfeld in der Schweiz: Good Practice Projekte und Erfolgsfaktoren*, Lamprecht und Stamm, 2018 (solo in tedesco)

Altri riferimenti e guide attuative

[www.mobilita-lenta.ch](http://www.mobilita-lenta.ch)

[www.sentierisvizzeri.ch](http://www.sentierisvizzeri.ch)

[www.svizzeramobile.org](http://www.svizzeramobile.org)

