

Applicazione del Decreto federale sulle vie ciclabili: rivendicazioni dell'ATA Svizzera

Il Decreto federale sulle vie ciclabili, approvato con quasi tre quarti dei voti favorevoli, intende innescare un'offensiva a sostegno della bicicletta che consenta al maggior numero possibile di persone di vivere, lavorare, fare acquisti e dedicarsi ad attività ricreative senza utilizzare l'auto. L'obiettivo principale è quello di promuovere l'uso della bicicletta come forma di mobilità priva di combustibili fossili, poco ingombrante e sana.

1. Una collaborazione intensiva

Confederazione – Cantoni – Città – organizzazioni

La Confederazione elabora, in collaborazione con i Cantoni, i Comuni e le organizzazioni specializzate, un Masterplan per le biciclette giuridicamente vincolante – le parti elaborano in questo contesto almeno:

- Principi di pianificazione e contenuti minimi per la preparazione di Piani direttori per il traffico ciclabile, compresi i termini per l'attuazione
- Modelli di direttive delle risorse necessarie (denaro + esperti) a tutti i livelli (Confederazione – Cantoni – Comuni)
- Principi di pianificazione e contenuti minimi per la preparazione coordinata dei piani delle reti ciclabili cantonali e comunali, compresi i termini di attuazione
- Basi per la rilevazione sistematica del traffico ciclabile (annuale, disponibili localmente) e fruibilità dei dati per altri campi di applicazione
- Specifiche sullo sviluppo mirato della ripartizione modale nelle città e negli agglomerati urbani
- Norme minime per le infrastrutture ciclabili
- Concetto di formazione «traffico pedonale e ciclabile» presso il Politecnico federale di Zurigo e le scuole universitarie professionali per futuri e attuali ingegneri dei trasporti sulla base di corsi di formazione continua (ad es. corsi ad Amsterdam e Copenaghen)
- Norme e sussidi di pianificazione per la progettazione di opere favorevoli alle biciclette rilevanti per la sicurezza (rotonde, rotonde doppie, svolte a sinistra)
- Principi per il parcheggio delle biciclette (sussidi per la pianificazione, principi guida, specifiche per i nuovi edifici/norme edili) che garantiscano una sufficiente disponibilità di parcheggi per biciclette (coperti) alla fonte (abitazione) e a destinazione (lavoro, shopping, tempo libero, TP)
- Un'analisi del traffico ciclistico e delle reti stradali nei punti critici per gli incidenti
- Controllo dell'attuazione in tutte le parti del paese, dei Cantoni e dei Comuni

2. Programma di supporto, modello, supporto, cooperazione

La Confederazione finanzia un programma di supporto per l'attuazione del Decreto federale sulle vie ciclabili – ad esempio attraverso i Programmi d'agglomerato. Questo collega il sostegno finanziario, ad esempio, alla domanda di utilizzo delle biciclette nei Cantoni ai Piani direttori cantonali e comunali per le biciclette. Inoltre, amplierà la Sezione Mobilità lenta dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) e lo rinominerà «Traffico pedonale e ciclistico».

La Confederazione assume il proprio ruolo di modello nella riprogettazione degli svincoli autostradali e mostra come possono essere progettati degli svincoli adatti alle biciclette – e garantisce che su strade nazionali, le linee ferroviarie ad alta velocità e i collegamenti principali possano essere attraversati da sottopassaggi, cavalcavia e linee ciclabili ad alta velocità.

La Confederazione sostiene le Città innovative nella sperimentazione di nuove soluzioni infrastrutturali, utilizza i loro progetti pilota – prima e dopo le analisi – e integra i principi collaudati nelle Leggi, nelle Ordinanze federali e nelle norme VSS.

Ogni cantone e ogni grande città dispone di un servizio amministrativo per pedoni e ciclisti. Questi si coordinano tra di loro e con la Confederazione, forniscono consulenza e devono essere sempre coinvolti nella progettazione di nuovi edifici pubblici e nel risanamento di strade, svincoli e parcheggi sul suolo pubblico. Assicurano corsie ciclabili e percorsi ciclabili continui indipendentemente della competenza fra Confederazione, Cantone e Comune.

3. Rete di piste ciclabili:

3 gerarchie – giorni feriali – e connessioni nel tempo libero.

La Confederazione definisce la rete di base del traffico ciclabile (= collegamento delle principali città) – i Cantoni definiscono la rete supplementare del traffico ciclabile sulla base di questa (analogamente al Decreto sulla rete stradale).

La Confederazione stabilisce i principi e definisce i requisiti minimi per la pianificazione di reti di piste ciclabili sicure e continue su 3 diverse gerarchie:

- Percorsi ciclabili veloci (collegamenti tra e all'interno dei comuni – segnaletica verde)
- Collegamenti ciclabili principali (collegamenti all'interno di un comune – segnaletica verde)
- Collegamenti secondari ciclabili (collegamenti all'interno di un comune – segnaletica blu)

con 2 tipi di piste ciclabili:

- Collegamenti ciclabili quotidiani per percorsi diretti, sicuri e asfaltati da A a B
- Collegamenti ciclabili per il tempo libero, per una piacevole escursione in bicicletta

Le piste ciclabili sono visibili e segnalate in diversi modi. La Confederazione definisce i principali assi nazionali – partecipa alla loro costruzione a una percentuale fissa (ideale: 50%).

4. Infrastruttura: strade | percorsi | piste – Offerta invece di obbligo

- In linea di principio, le biciclette hanno percorsi propri, o almeno sono mantenute e implementate le corsie ciclabili.
- I ciclisti non sono obbligati ad utilizzare i percorsi ciclabili (in particolare le e-bike veloci e le bici da corsa) – queste sono contrassegnate di conseguenza, ad esempio con il precedente cartello quadrato blu (4.78) o secondo il modello austriaco. L'obbligo di utilizzo vale solo in casi eccezionali – questi percorsi sono contrassegnati con il cartello circolare blu esistente.
- Anche sulle piste ciclabili, la velocità deve essere sempre adattata alla situazione e alle condizioni. Per garantire che le differenze di velocità non siano eccessive e che la sicurezza sia garantita per tutti i ciclisti, si raccomanda di non superare i 30 km/h.

La Confederazione fornisce linee guida per rendere la bicicletta più sicura, ad esempio attraverso:

- Far conoscere, monitorare e dichiarare vincolanti le norme VSS
- Cancellare i bordi – smussatura forte, accessibile ai disabili
- Ampie piste ciclabili («borse per biciclette»)
- Segnaletica rossa nei punti pericolosi / dove il traffico misto rischia di violare il diritto di precedenza
- Biciclette pubbliche, con corsie per gli autobus sufficientemente ampie
- Segnaletica chiara
- Segnalazione coerente e sicura per i ciclisti nei pressi di cantieri edili
- Manutenzione – per tutto l'anno (rimozione di foglie e neve)
- Definizione di norme minime per i punti di demarcazione nei pressi delle fermate dei tram

Il traffico pedonale e ciclistico devono essere separati ogni qualvolta possibile. Le strade e in particolare gli incroci (rotonde!) devono essere progettati in modo tale da rendere possibile una pedalata sicura su una rete completa di piste ciclabili – anche per ciclisti inesperti, bambini e anziani. I punti pericolosi per gli incidenti devono essere risanati.

Il metro di strada più a destra appartiene alla bicicletta, che viene utilizzata solo in casi eccezionali da altri mezzi di trasporto. In linea di principio, le piste ciclabili sono contrassegnate – larghe la metà della corsia adiacente; queste possono essere utilizzate da altri mezzi di trasporto solo in casi eccezionali. Per il sorpasso delle biciclette si applica una distanza minima di 1,5 m.

5. Parcheggi

Soprattutto nelle zone ad alto utilizzo, devono essere disponibili sufficienti parcheggi e posti bici coperti nonché altre infrastrutture. La Confederazione prevede l'obbligo di creare un parcheggio per biciclette (al posto di quelli per automobili) nelle leggi cantonali sull'edilizia e nei Piani direttori cantonali:

- Stazioni ferroviarie – inclusi parcheggi gratuiti
- Scuole
- Edifici e strutture pubbliche
- Complesso residenziale:
 - Specifiche tecniche: 1–2 posti bici per stanza per appartamento
 - Abolizione dell'obbligo di creare posti auto per gli inquilini (insediamenti senza auto)
- Negozi e centri commerciali
- Centri commerciali e industriali: sufficienti parcheggi coperti per biciclette

6. Ricerca sugli incidenti, norme, chiarimenti

La Confederazione conduce sempre più ricerche sugli incidenti nel settore delle infrastrutture per biciclette e si adopera per colmare le lacune nella ricerca in materia di sicurezza, nell'applicazione delle norme VSS e per adeguare leggi e ordinanze.

Il governo federale si assicura che le norme VSS siano accessibili a tutti gratuitamente e che gli strumenti di lavoro e i manuali per le norme VSS siano pubblicati.

La Confederazione e i Cantoni partecipano all'elaborazione dei principi di base, alla pianificazione, alla costruzione e alla manutenzione delle reti di piste ciclabili da parte di organizzazioni professionali private competenti, tra cui l'ATA. Questi hanno il diritto di presentare reclami (analogamente all'art. 14 (b) della LCPS).

La Confederazione sostiene le campagne d'informazione in modo che i nuovi requisiti e le nuove regole siano note al pubblico. I Cantoni offrono opportunità di formazione (bicicletta ed e-bike per bambini e adulti, ecc.) e test volontari per garantire che ogni bambino impari ad andare in bicicletta e che bambini e adulti conoscano le regole del traffico e abbiano padronanza dei loro veicoli.