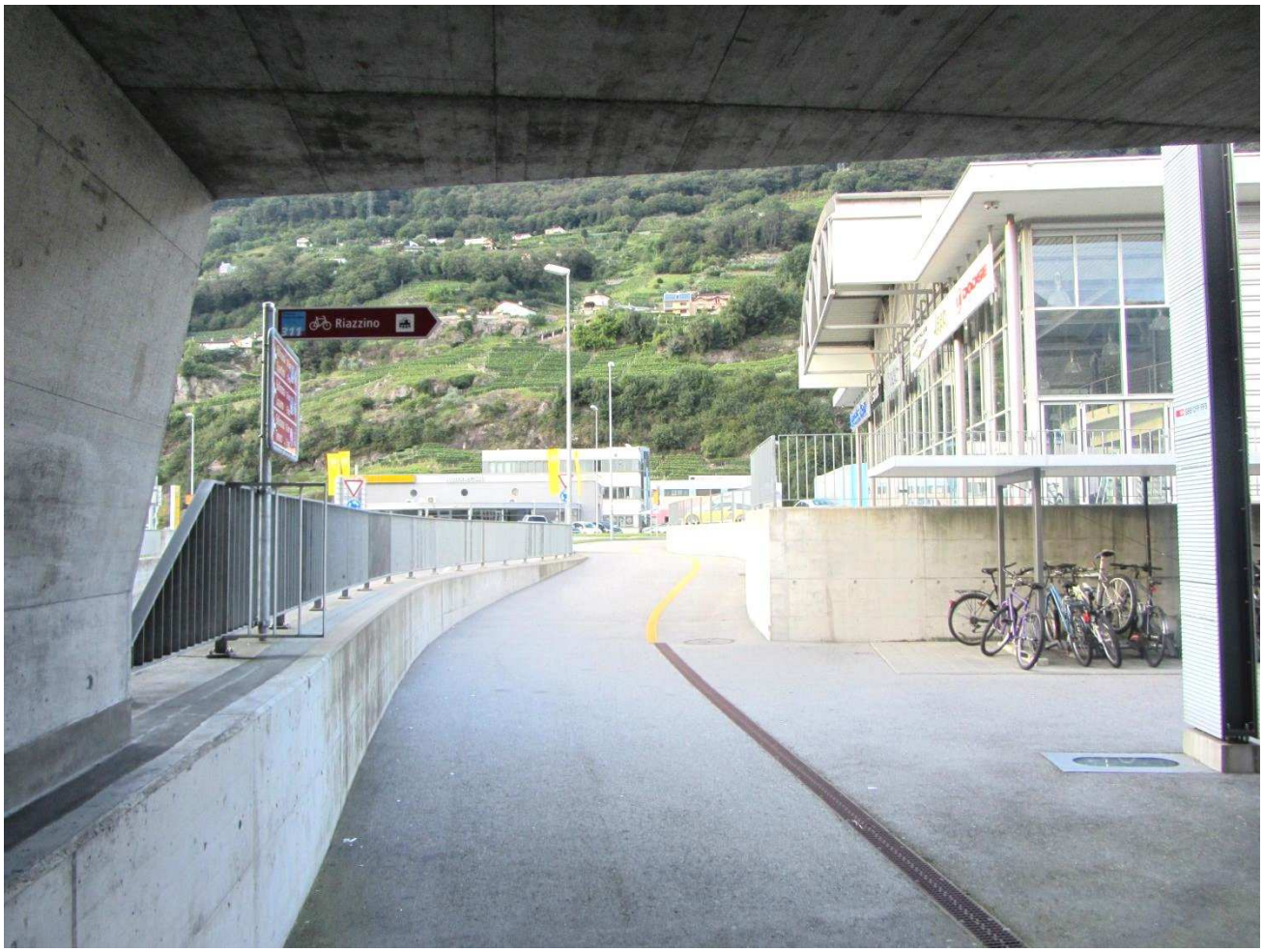
# Promuovere
# la mobilità ciclistica urbana
# in Ticino




Documento divulgativo di

PRO VELO
TICINO

## INDICE

1. COME PROMUOVERE LA MOBILITÀ CICLISTICA IN AMBITO URBANO? IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA ..... 3

2. INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA ..... 4

3. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E DI GESTIONE DEL TRAFFICO ..... 6

3.1. PREMESSA ..... 6

3.2. GESTIONE DEL TRAFFICO AGLI INCROCI STRADALI ..... 7

3.3. SENSO UNICO ECCETTO BICI ..... 9

3.4. CORSIE CICLABILI ..... 10

3.5. CORSIE PREFERENZIALI BUS ACCESSIBILI ALLE BICICLETTE ..... 11

3.6. POSTEGGI PER BICICLETTE ..... 12

4. AZIONI DI PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA ..... 14

4.1. PREMESSA ..... 14

4.2. COMUNICAZIONE FINALIZZATA SUL FATTORE TEMPO ..... 14

4.3. PROMOZIONE DELLA BICICLETTA NEI PROGRAMMI DI MOBILITÀ SCOLASTICA ..... 16

4.4. PROMOZIONE DELLA BICICLETTA NEI PROGRAMMI DI MOBILITÀ AZIENDALE ..... 17

4.5. INFORMAZIONE SULLA RETE CICLISTICA ..... 18

4.6. ORGANIZZAZIONE DI EVENTI ESPRESSAMENTE DEDICATI AI CICLISTI ..... 19

4.7. MARKETING APPLICATO ALLA MOBILITÀ CICLISTICA ..... 20

5. PROSPETTIVE ..... 22

6. BREVE BIBLIOGRAFIA ..... 23

# 1. COME PROMUOVERE LA MOBILITÀ CICLISTICA IN AMBITO URBANO? IL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

La bicicletta è utilizzata regolarmente da parte della popolazione nel tempo libero, per sport o per escursioni turistiche. È però anche un vero e proprio mezzo di trasporto per eseguire gli spostamenti quotidiani: il piacere che procura e la sua velocità nei percorsi brevi convince numerose persone a utilizzarla regolarmente.

Il potenziale di crescita della bici in Ticino resta tuttavia importante. Secondo il microcensimento mobilità e trasporti 2010 dell'Ufficio federale della statistica, gli spostamenti effettuati in bicicletta sono l'1.7% di quelli complessivi, contro il 4.8% su scala nazionale. Tenendo presente che un terzo degli spostamenti riguarda distanze pari o inferiori a 3 chilometri, in particolare in contesti urbani, si percepisce che la quota parte degli spostamenti effettuati su due ruote può ancora progredire.

Per permettere uno sviluppo importante della mobilità ciclistica in ambito urbano anche nel Canton Ticino, occorre agire su diversi livelli:

- conoscere le abitudini di mobilità complessive e fissare un obiettivo ambizioso ma realistico di quota parte degli spostamenti in bicicletta su quelli totali da raggiungere a medio termine;
- realizzare interventi infrastrutturali e di gestione del traffico mirati e coordinati tra di loro in favore della mobilità ciclistica;
- integrare la bicicletta nei piani di mobilità scolastica e aziendale;
- promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto in seno alla popolazione.

Tutti questi punti possono trovare spazio all'interno di un unico contenitore: il **Piano della mobilità ciclistica**.

Si tratta di uno strumento pianificatorio non ancora utilizzato in Ticino ma diffuso con differenti denominazioni in diverse realtà, sia in Svizzera sia all'estero, tra cui ad esempio:

- Zurigo, con il nome "Masterplan Velo";
- Basilea, con il nome "Teilrichtplan Velo";
- Bolzano, con il nome "Piano della mobilità ciclabile / Plan zur Radmobilität".

Con la loro visione complessiva, i Piani della mobilità ciclistica permettono d'individuare le misure più efficaci a diverse scale influenzando in modo positivo sia la pianificazione comunale che i diversi piani regionali dei trasporti, rispettivamente d'agglomerato (Bellinzonese, Locarnese, Luganese e Mendrisiotto).

Senza i Piani della mobilità ciclistica aumenta considerevolmente il rischio di pianificare una serie di interventi puntuali magari tecnicamente corretti ma che, se non coordinati in un quadro complessivo con obiettivi e finalità precise, non incidono sulla scelta della bicicletta come mezzo di trasporto (ad esempio, percorsi ciclabili che resteranno sottoutilizzati oppure che saranno utili principalmente per l'utilizzo della bici nel tempo libero ma non nella mobilità quotidiana), con conseguente impiego non ottimale di risorse pubbliche.

In questo documento sono presentate in breve alcune caratteristiche di un buon Piano della mobilità ciclistica. Pro Velo Ticino chiede che questi strumenti siano applicati e che le misure per favorire la mobilità ciclistica quotidiana in ambito urbano siano messe in atto al più presto.

## 2. INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

Un Piano della mobilità ciclistica ben sviluppato dovrebbe consentire di rispondere almeno alle seguenti tre domande.

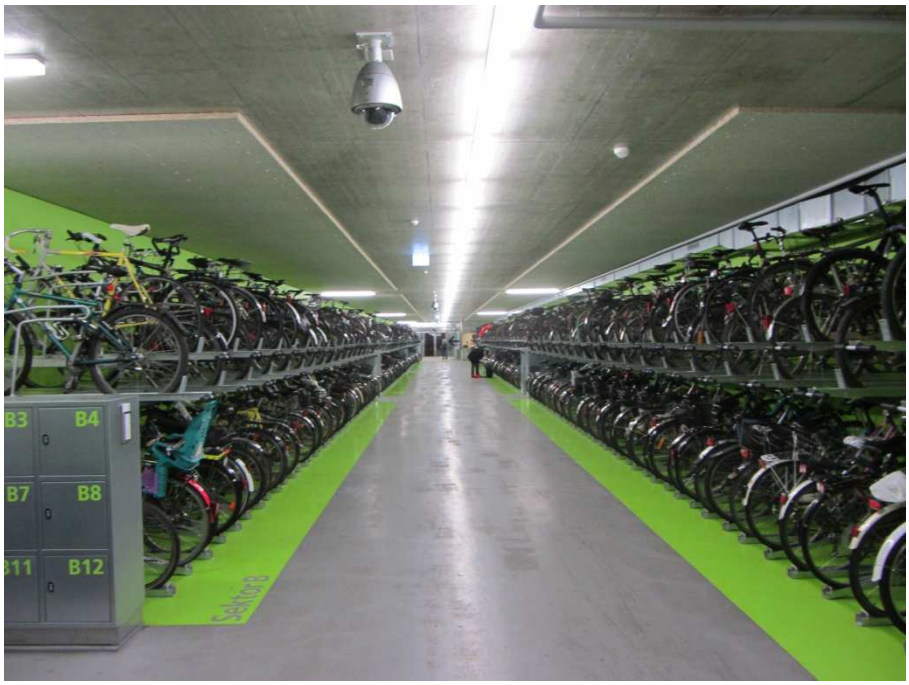
- Qual è la quota parte degli spostamenti eseguiti attualmente in bicicletta?
- Qual è l'obiettivo del numero di spostamenti in bicicletta da raggiungere entro un determinato anno?
- Come si prevede di raggiungere l'obiettivo di mobilità ciclistica prefissato?

Ad esempio:

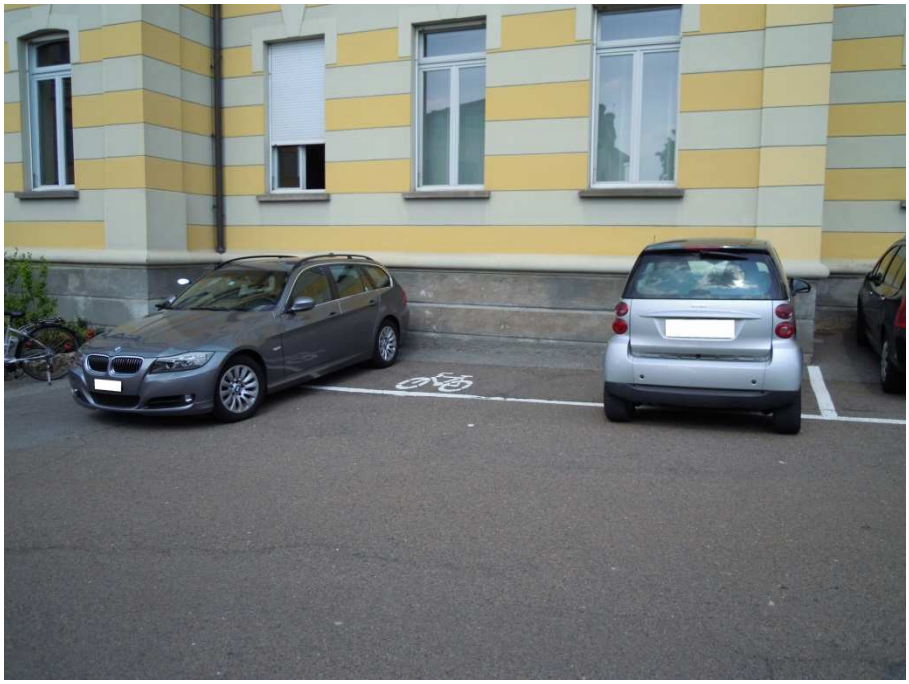
- a Vienna si prevede che tra il 2003 e il 2015 (12 anni) la quota di spostamenti in bicicletta passi dal 3% all'8%. Nel 2009 era già stata raggiunta la quota del 6%;
- a Zurigo si prevede che tra il 2012 e il 2025 (13 anni) la quota di spostamenti in bicicletta passi dal 6% al 12%.

Mettere in atto le misure per conoscere le abitudini attuali di mobilità, prevedere gli effetti a medio termine degli interventi sull'aumento del numero di ciclisti e monitorarne periodicamente l'efficacia presuppone una forte volontà politica e il coinvolgimento di figure professionali con competenze nella pianificazione dei trasporti in generale e nella mobilità ciclistica in particolare.

*Esempio di conteggio automatico specifico del numero dei ciclisti in transito.*




*La velostazione di Olten / SO: la bicicletta è qui un mezzo di trasporto molto utilizzato. Le velostazioni rientrano tra i possibili interventi in favore della mobilità ciclistica.*



*Provvedimenti non idonei non solo non favoriscono la mobilità ciclistica, ma possono addirittura creare le condizioni per ostacolarla.*

# 3. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E DI GESTIONE DEL TRAFFICO

## 3.1. Premessa

Citando gli interventi infrastrutturali in favore della mobilità ciclistica, il pensiero dei più va immediatamente alla realizzazione di piste ciclabili, che separino fisicamente i ciclisti dai veicoli a motore. In certe situazioni, le piste ciclabili sono in effetti indispensabili per garantire la sicurezza e la continuità dei percorsi per i ciclisti. All'interno dei quartieri urbani, le piste ciclabili possono invece essere addirittura un ostacolo alla realizzazione del concetto di ciclabilità diffusa e anzi, possono favorire un processo di segregazione e quindi di marginalizzazione dei ciclisti.

Spesso ci si dimentica che in diversi Comuni del Ticino esiste già una rete capillare per il traffico ciclistico: quella interna alle **zone a 30 km/h o 20 km/h**.

Queste zone favoriscono la condivisione della sede stradale tra tutti gli utenti della strada, stimolandone il rispetto reciproco, e contribuiscono a rendere più vivibili le città. Alla rete ciclabile vanno sommate quelle zone pedonali in cui il transito dei ciclisti è stato formalmente autorizzato. Occorre valorizzare ed ampliare questo patrimonio!

*Esempio di strada interna a una zona a 30 km/h a Giubiasco.*

Esistono anche diverse misure relativamente poco costose per favorire la mobilità ciclistica che possono essere pianificate in modo coordinato e quindi realizzate all'interno di Piani della mobilità ciclistica. Ecco alcuni esempi.

## 3.2. Gestione del traffico agli incroci stradali

La regolamentazione del traffico presso gli incroci, pensata per il traffico motorizzato, talvolta può penalizzare in modo ingiustificato il traffico ciclistico.

Il divieto di eseguire una manovra di svolta dalla strada laterale in quella principale, o l'impossibilità di eseguirla come svolta continua (senza dare precedenza) sono spesso giustificati per il traffico motorizzato ma non per le bici. Offrire queste possibilità laddove le condizioni di sicurezza lo consentano favorisce la continuità e la rapidità degli spostamenti dei ciclisti urbani.

*Cattivo esempio: svolta obbligatoria a destra (con segnale di stop) anche per i ciclisti.*

*Buon esempio: divieto di svolta a sinistra con eccezione per ciclisti a Mendrisio.*

Attrezzare gli incroci semaforizzati con case avanzate (spazi demarcati davanti alle aree d'attesa del traffico motorizzato) per lo stazionamento dei ciclisti con il rosso favorisce la sicurezza e il comfort dei ciclisti. In effetti, essendo davanti alla linea d'arresto dei veicoli motorizzati, i ciclisti sono facilmente visibili e possono partire per primi, impostando le proprie traiettorie con maggiore libertà. Inoltre, durante la sosta con il semaforo rosso, i ciclisti si trovano a distanza dai tubi di scarico dei veicoli.

*Cattivo esempio: in assenza di case avanzate, i ciclisti in attesa sono nascosti nel traffico e poco visibili dai conducenti dei veicoli motorizzati quando scatta il verde.*

*Buon esempio (Olten / SO): la casa avanzata (evidenziata in rosso) permette di migliorare la visibilità dei ciclisti quando scatta il verde.*

## 3.3. Senso unico eccetto bici

Il principio del senso unico eccetto bici è quello di permettere ai ciclisti di circolare in entrambe le direzioni di marcia sulle strade a senso unico per i veicoli motorizzati, laddove vi siano le condizioni di sicurezza per applicare questa misura. In questo modo si favoriscono gli itinerari diretti senza imporre giri inutili ai ciclisti. Con l'introduzione sistematica del senso unico eccetto bici la rete ciclabile può essere ampliata a un costo relativamente poco importante e in un lasso di tempo molto breve. La sicurezza è assicurata tramite il contatto visivo tra i ciclisti e conducenti dei veicoli a motore e, in alcune situazioni, con piccoli interventi infrastrutturali (isole, cordoli, ecc.).

Le zone a 30 km/h o a 20 km/h necessitano generalmente di soli cambiamenti nella segnaletica. Per le strade che presentano condizioni più difficili, una separazione chiara tra il traffico motorizzato e il contro-senso permetterà di garantire un livello di sicurezza soddisfacente.

Diminuendo il calibro stradale per gli automobilisti, si ottiene anche l'effetto positivo di indurli a circolare a una velocità moderata.

*Spartitraffico e demarcazione assicurano la sicurezza delle due ruote nel contro-senso ciclabile a Giubiasco.*

## 3.4. Corsie ciclabili

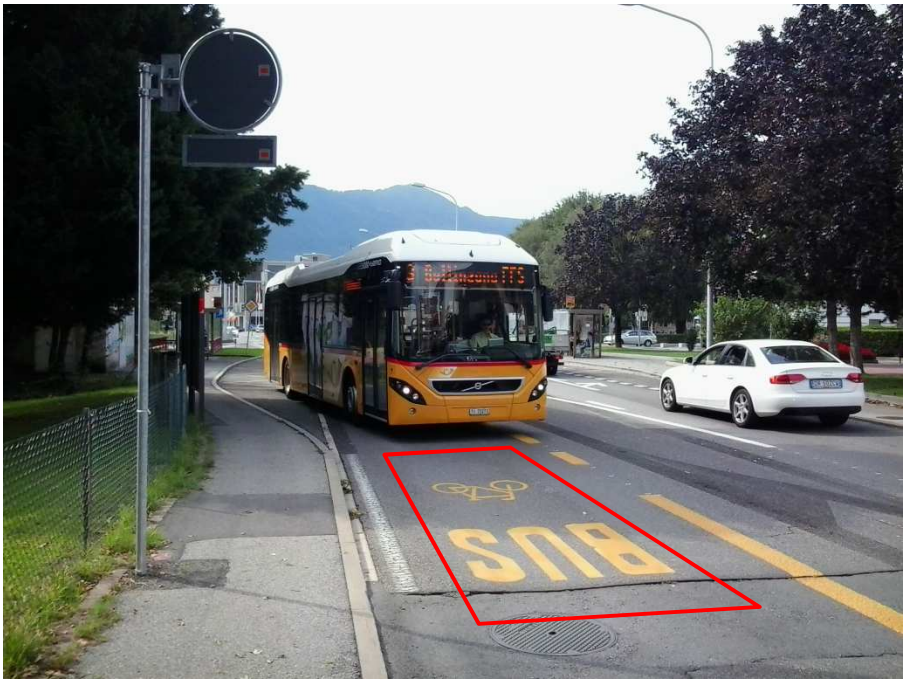
Al di fuori delle aree a velocità moderata (30 km/h oppure 20 km/h), la circolazione dei ciclisti sulla medesima sede stradale dei veicoli a motore può essere fonte di disagio a causa delle distanze ravvicinate in fase di sorpasso. Il differenziale di velocità tra i ciclisti e le altre componenti del traffico può inoltre aggravare pericolosamente le conseguenze fisiche per i ciclisti in caso di incidente.

Le corsie ciclabili sono uno strumento ottimale per delimitare uno spazio riservato per la circolazione dei ciclisti e possono essere realizzate a costo generalmente molto contenuto. Grazie alle corsie ciclabili, il comfort dei ciclisti può essere migliorato anche lungo i principali assi stradali urbani.

*Esempio di corsia ciclabile a Giubiasco.*

## 3.5. Corsie preferenziali bus accessibili alle biciclette

Le corsie preferenziali per i bus permettono di velocizzare il trasporto pubblico separandolo del traffico privato (e da eventuali colonne). Rendendo queste corsie utilizzabili da parte dei ciclisti, si ottiene l'effetto di creare nuove corsie ciclabili a un costo trascurabile.




*Esempio di corsia con transito di biciclette autorizzato a Bellinzona.*

## 3.6. Posteggi per biciclette

Come per gli altri veicoli, la bici necessita di uno spazio dove può essere parcheggiata. Viste le sue dimensioni ridotte, l'art. 41 dell'Ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) permette l'utilizzo del marciapiede con la riserva di lasciare uno spazio libero di almeno 1.5 m per i pedoni.

Per offrire un certo comfort (non tutte le biciclette dispongono di un cavalletto!), protezione contro i furti, il vandalismo o le intemperie, le attrezzature specifiche per lo stazionamento delle due ruote sono sempre molto utili e apprezzate.

L'illuminazione, la creazione di un riparo, la possibilità di legare il telaio sono alcuni elementi di cui il progettista deve tenere conto per realizzare un'opera fruibile da parte di tutti i ciclisti.

I posteggi ad uso condiviso tra bici e moto sono spesso di fatto interamente occupati dalle sole moto. In questo caso, è consigliabile distinguere chiaramente le aree dedicate alle moto da quelle riservate alle bici.

Per aumentare l'offerta di posteggi per le bici, convertire lo spazio occupato da uno stallo di sosta per le autovetture è una soluzione facile e poco costosa.

*Esempio di area di sosta per biciclette a Zurigo. Gli archetti necessitano di spese di manutenzione molto basse e consentono di legare il telaio delle biciclette, con conseguente riduzione del rischio di furti.*

Le aree di sosta per biciclette, se posizionate nei punti strategici e facilmente accessibili tramite percorsi sicuri, aiutano anche le attività commerciali!

*Area di sosta per biciclette molto utilizzata in corrispondenza di un centro commerciale a Tenero.*

# 4. AZIONI DI PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

## 4.1. Premessa

Nel capitolo precedente sono stati presentati interventi favorevoli allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano. Infrastrutture che assicurino **comfort e sicurezza** sono indispensabili per convincere nuovi utenti ad utilizzare la bicicletta per i propri spostamenti quotidiani.

Ma sono sufficienti a stimolare un cambiamento di abitudini? Basta costruire una nuova pista ciclabile perché sia pienamente utilizzata dalla popolazione?

Porci la domanda equivale a risponderci. Per motivare nuovi utenti a spostarsi con la "*piccola regina*", una comunicazione dei suoi vantaggi rispetto ad altre modalità nonché l'adozione di misure d'incoraggiamento mirate possono essere molto efficaci, in modo da sfruttare l'intero potenziale della mobilità ciclistica.

Di seguito sono presentate alcune azioni d'informazione e di promozione che rappresentano un tassello fondamentale nello sviluppo della ciclabilità urbana.

## 4.2. Comunicazione finalizzata sul fattore tempo

Molti dei vantaggi derivanti dall'uso regolare della bicicletta per compiere i propri spostamenti quotidiani sono noti pressoché a tutti (salute, ambiente, ecc). Tuttavia, questi messaggi non riescono a passare alle persone che magari non hanno una sensibilità "verde" o "salutista". Allo stesso modo, anche il risparmio di denaro rispetto all'utilizzo dell'autovettura può passare in secondo piano per una parte importante della popolazione.

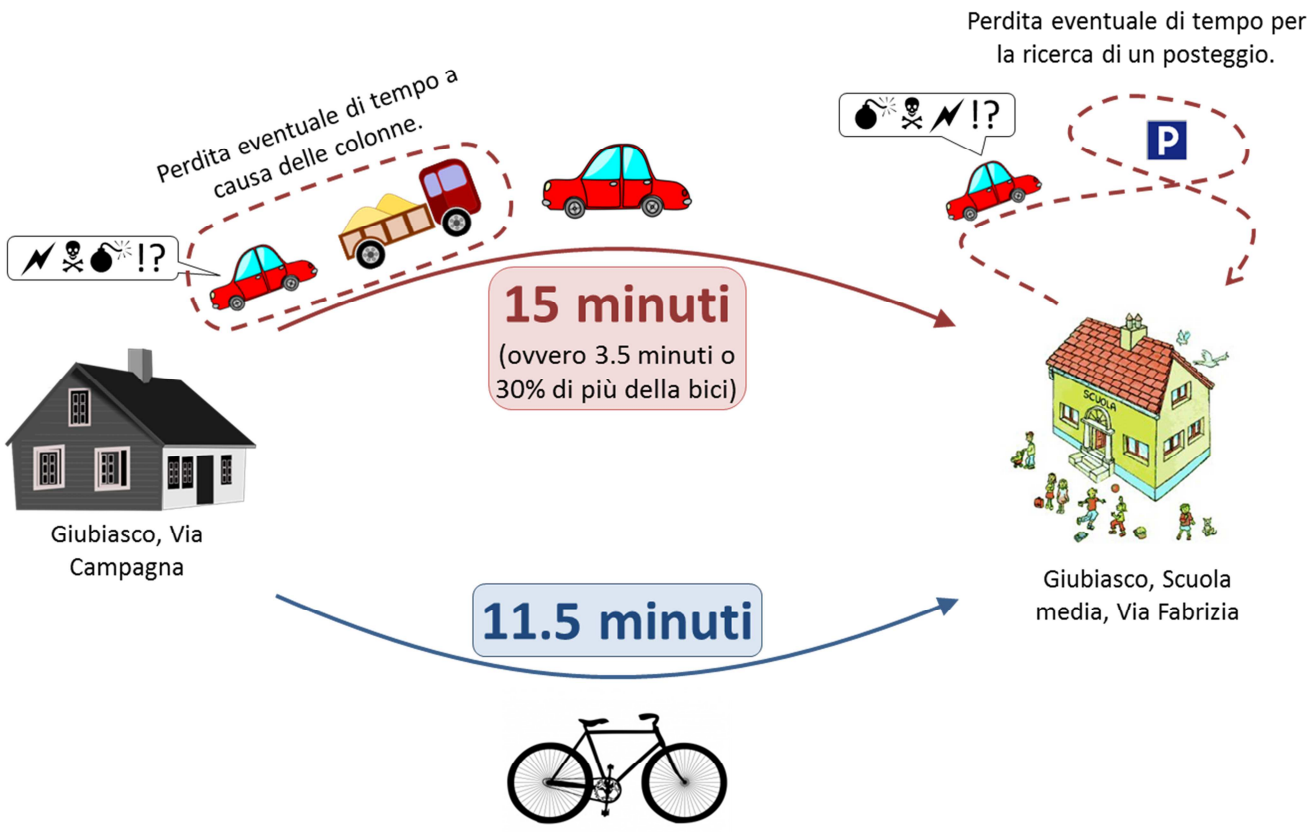
È forse in parte meno noto il notevole vantaggio che l'uso della bicicletta ha rispetto all'utilizzo dell'automobile in termini di tempo in un contesto urbano. Il tempo di viaggio in automobile è infatti molto spesso penalizzato da:

- colonne veicolari lungo il tragitto;
- ricerca di un posteggio vicino al luogo d'arrivo.

Dato il valore che il tempo ha assunto nella società, questo fattore può giocare un ruolo importante nella modifica delle abitudini di mobilità.

Nella tabella seguente è riportato il risultato di un piccolo test eseguito nell'ora di punta serale dell'8 maggio 2014 a Giubiasco.

| Percorso | | | Tempo di percorrenza in bicicletta | Tempo di percorrenza in automobile | Differenza tra i tempi di percorrenza | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| No. | Da | a | | | Valore assoluto | Valore percentuale |
| 1 | Via Campagna | Stazione FFS | 4 min 30 s | 5 min 30 s | 1 min | 22% |
| 2 | Stazione FFS | Municipio | 3 min | 3 min 30 s | 30 s | 17% |
| 3 | Municipio | Scuole Medie | 4 min | 6 min | 2 min | 50% |
| 1 + 2 + 3 | Via Campagna | Scuole Medie | 11 min 30 s | 15 min | 3 min 30 s | 30% |



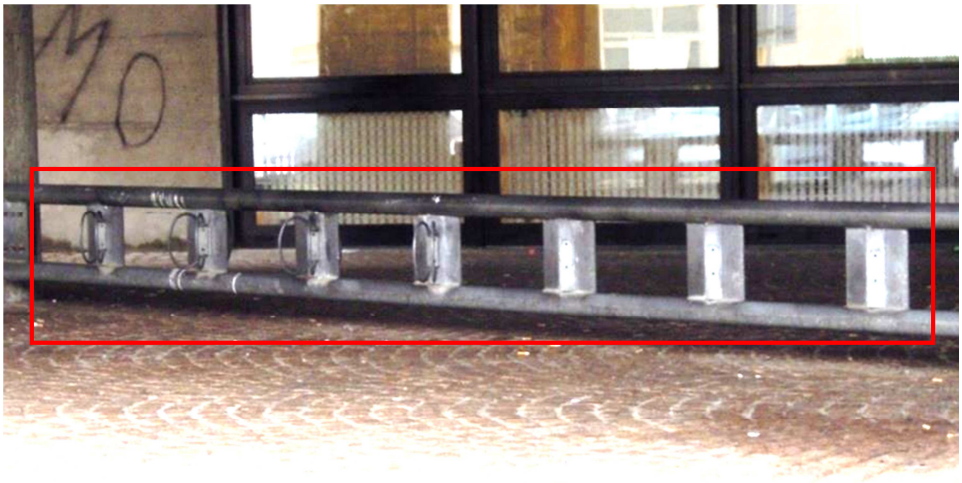

**Provare per credere!**

## 4.3. Promozione della bicicletta nei programmi di mobilità scolastica

La bicicletta è spesso il mezzo ideale per i bambini per compiere il tragitto casa – scuola, in quanto assicura: movimento fisico, indipendenza, un primo ambientamento nel sistema delle regole della circolazione stradale e socializzazione con i coetanei durante il viaggio.

L'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti casa – scuola deve essere incoraggiato. L'adozione di un Piano della mobilità ciclistica permette di inserire la mobilità scolastica in un concetto più ampio di ciclabilità urbana, favorendo la realizzazione e la manutenzione di tutte le infrastrutture necessarie per garantire gli spostamenti in sicurezza ai giovani ciclisti.

Ogni anno Pro Velo Svizzera incoraggia l'uso della bici per recarsi a scuola con l'azione di sensibilizzazione "bike2school" (www.bike2school.ch).



*Esempio di area di sosta per biciclette in un complesso scolastico con carenze nella manutenzione. Funzionalità e decoro sono fattori da non trascurare.*

## 4.4. Promozione della bicicletta nei programmi di mobilità aziendale

La bicicletta è un mezzo di trasporto molto competitivo per gli spostamenti di breve raggio in ambito urbano, sia in termini di tempo di percorrenza (cfr. cap. 4.2) sia in termini di costi. Questi vantaggi ricadono ugualmente sulle aziende (tempi e costi inferiori per gli spostamenti professionali brevi, superfici minori da dedicare ai posteggi delle bici rispetto a quelli per le automobili) e sui collaboratori (tempi e costi inferiori per gli spostamenti casa – lavoro di breve raggio). Per i percorsi con piccoli dislivelli, l'avvento delle biciclette elettriche permette inoltre a tutti di risparmiare fatica e sudore!

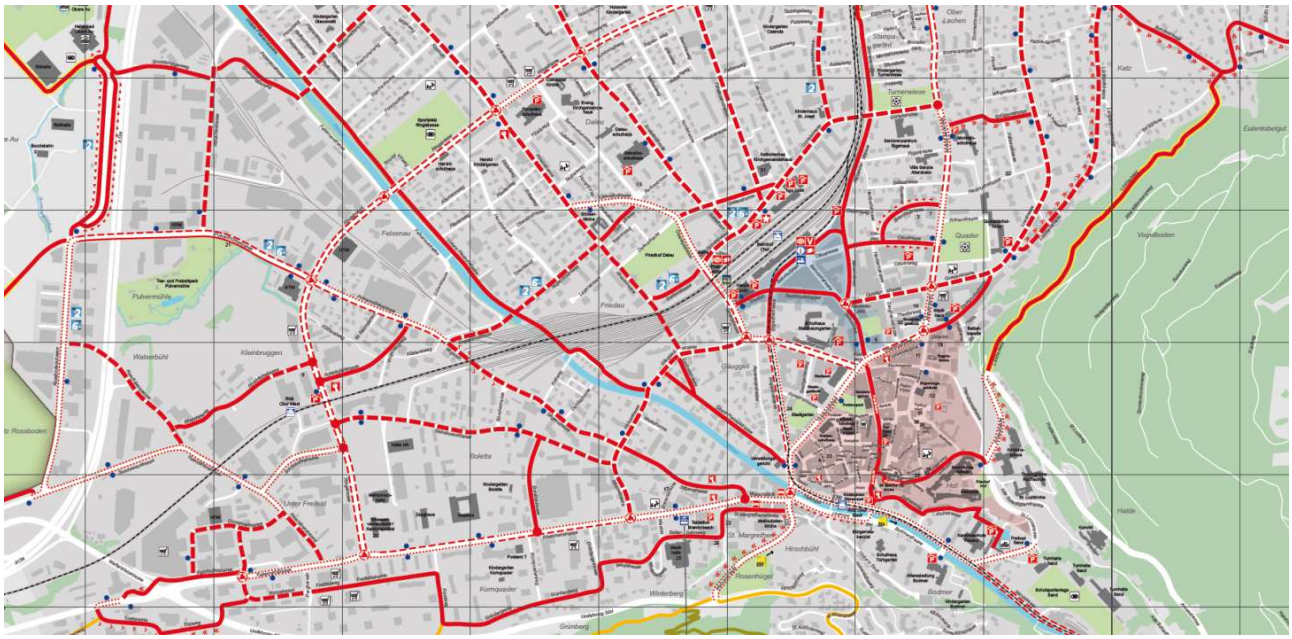
Pertanto, la bicicletta può trovare ampio spazio nei programmi di mobilità aziendale, che devono essere opportunamente coordinati con il Piano della mobilità ciclistica (ad esempio per l'estensione e la segnalazione delle infrastrutture presso le aziende). È importante che il mobility manager aziendale conosca le esigenze dei ciclisti per non penalizzarli e non limitare i vantaggi competitivi derivanti dall'uso della bicicletta.

Ogni anno Pro Velo Svizzera incoraggia l'uso della bici per recarsi al lavoro con l'azione di sensibilizzazione "bike to work" (www.biketowork.ch).

*Esempio di area industriale con necessità di maggiore integrazione della mobilità ciclistica.*

## 4.5. Informazione sulla rete ciclistica

La percezione di essere in una città amica della bicicletta passa anche dalla presenza di una segnaletica, dedicata alla mobilità ciclistica, diffusa capillarmente sul territorio e precisa nelle sue indicazioni. Ciò contribuisce a rendere le strade e i percorsi ciclabili più attrattivi e continui tra di loro, nonché a portare a conoscenza di tutti i servizi a disposizione (parcheggi, spazi riservati, ecc.). La segnaletica stradale dovrebbe essere accompagnata dall'elaborazione di una cartina appositamente destinata, da esporre tramite pannelli nei punti chiave e rendere disponibile su internet.



*Estratto del Velostadtplan di Coira e della valle del Reno / GR.*

Da notare che dal 1° gennaio 2016 un'innovazione nel mondo della segnaletica permette d'indicare la continuità della rete pedonale e/o ciclabile anche per le strade senza uscita.

*Strada senza uscita con eccezioni*
*(cartello regolamentare dal 1.1.16)*

## 4.6. Organizzazione di eventi espressamente dedicati ai ciclisti

La diffusione della cultura della bicicletta passa anche da attività di carattere promozionale sul territorio, finalizzate a dare maggiore visibilità e importanza ai ciclisti e a formare il senso di "comunità" che sprona ulteriormente chi fa già uso della bicicletta e attira nuovi utenti. Esempi in tal senso arrivano dalla città di Zurigo, che per promuovere il proprio Masterplan Velo ha promosso iniziative puntuali che danno risalto alla mobilità ciclistica urbana:

- l'installazione dei primi "Velokafi", installazioni drive-in pensate appositamente per i ciclisti, accompagnati da una campagna mediatica che ha messo al centro dell'attenzione l'importanza della mobilità ciclistica per Zurigo;
- l'azione "Velostreife Zürich", che ha permesso ai ciclisti di girare brevi video pedalando per le strade zurighesi.

*Immagine della campagna pubblicitaria di lancio dei "Velokafi" a Zurigo.*

*Immagine tratta da un filmato dei "Velostreife Zürich".*

## 4.7. Marketing applicato alla mobilità ciclistica

Nonostante gli evidenti vantaggi della bicicletta per compiere i propri spostamenti quotidiani, per diverse persone questa continua ad avere l'immagine dura a morire di un mezzo scomodo, da "alternativi" o peggio da "sfigati". Una campagna di comunicazione dei vantaggi oggettivi non ha alcuna efficacia verso queste persone. Può invece avere ben altro impatto condurre campagne di marketing di tipo emozionale, che ribalti la loro visione della bicicletta, mostrandola sotto un'altra prospettiva.

*Esempio di promozione della mobilità ciclistica a Bolzano.*

*Esempio di promozione della mobilità ciclistica a Vienna.*

Sulle brevi distanze e su percorsi pianeggianti, gli spostamenti in bicicletta sono davvero alla portata di tutti, anche delle persone non allenate! La bicicletta è anche un mezzo di trasporto piacevole per riscoprire l'ambiente che si frequenta quotidianamente ma che stando chiusi nell'abitacolo della propria autovettura non si ha la possibilità di apprezzare. Ad esempio, a Lubiana la pensano così!

*Persone comuni che pedalano insieme nel centro cittadino: il Municipio di Lubiana celebra così i riconoscimenti al proprio impegno in favore della mobilità ciclistica (immagine tratta dalla pagina internet www.ljubljana.si).*

Ecco un altro esempio efficace di comunicazione. I ciclisti sono oggetto di sfottò da parte degli automobilisti? Ribaltiamo la prospettiva!

*Esempio di comunicazione (immagine tratta dalla pagina Facebook della Critical Mass – Milano).*

Il marketing applicato alla mobilità ciclistica è un aspetto ancora trascurato in Ticino ma, se sfruttato a dovere, potrebbe essere molto più efficace di campagne basate su argomenti razionali nell'invogliare le persone a utilizzare la bicicletta. Si tratta anche di toccare la sensibilità e l'emotività dei potenziali utenti della "*piccola regina*".

## 5. PROSPETTIVE

Il Cantone e i Comuni ticinesi prendono sempre più spesso in considerazione le esigenze dei ciclisti nella pianificazione territoriale e della mobilità. Pro Velo Ticino saluta questa evoluzione.

Resta tuttavia ancora molto da fare per rendere gli agglomerati ticinesi davvero "*a misura di bicicletta*".

Non può essere che un genitore debba rassegnarsi a proibire al suo bambino di andare in bici a scuola a causa della pericolosità del traffico. I cittadini necessitano d'infrastrutture che permettano loro di poter eseguire buona parte dei propri spostamenti in bici con rapidità e sicurezza.

I cittadini hanno un ruolo importantissimo da giocare nello spingere le autorità a muoversi in questa direzione. Pro Velo Ticino si propone quale interlocutore privilegiato per essere più efficaci e costruttivi.

Pro Velo Ticino auspica l'introduzione in Ticino di Piani della mobilità ciclistica armonizzati a livello comunale o sviluppati per agglomerati che fotografino l'utilizzo attuale della bicicletta in ambito urbano e fissino un obiettivo di percentuale di spostamenti in bici da raggiungere, pianificando tutti gli interventi infrastrutturali, gestionali e di marketing necessari nonché verificando l'efficacia nel tempo delle misure previste dal Piano stesso.

I Piani della mobilità ciclistica consentono di creare le condizioni quadro affinché la bicicletta e i ciclisti ottengano finalmente il giusto riconoscimento.

*Presto in Ticino avremo Piani della mobilità ciclistica come a Zurigo?*

## 6. BREVE BIBLIOGRAFIA


- "Applicazione di elementi di pianificazione dei trasporti nella promozione della mobilità ciclistica – L'esempio di Giubiasco" (Luca Vinci, 2014).
- "Contresens cyclables-Voies libre pour les vélos?" (PRO VELO Info N° 11, 2010).
- "Il traffico lento nei programmi d'agglomerato. Linee guida" (Ufficio federale delle strade, 2007).
- "Impact of the directive bicycle plan for an effective implementation of cycling measures" (Barbara Auer, Canton of Basel-City, 2012).
- "Infrastrutture per biciclette. Schede tecniche" (Sezione della mobilità del canton Ticino, 2013)
- "Les double-sens cyclables" (CERTU, Fiche Vélo, N° 6, 2009).
- "Linee guida per l'allestimento dei Piani di mobilità aziendale" (Sezione della mobilità del canton Ticino, 2014).
- "MasterplanVelo – Zürich lädt zum Velofahren ein" (Stadt Zürich, 2012).
- "Mobilità scolastica sostenibile – Manuale ad uso dei Comuni, delle scuole, delle assemblee genitori" (Canton Ticino, 2010).
- "Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr), progetto 24.06.2015" (Ufficio federale delle strade, 2015)
- "Percorsi ciclabili in Ticino. Informazione per Comuni e operatori" (Sezione della mobilità del canton Ticino, 2009).
- "Posteggi per cicli. Raccomandazioni per la pianificazione, la realizzazione e l'esercizio" (Ufficio federale delle strade, 2008).
- "Radverkehrserhebung Wien – Entwicklungen, Merkmale und Potenziale" (Stadt Wien, 2010).
- "Tecnica del traffico: misure e consigli – Modello UPI 50/30 km/h" (Ufficio prevenzione infortuni, 2012).
- "Verso soluzioni sostenibili: passato-presente-futuro della mobilità di Bolzano" (Città di Bolzano, 2012).

*Felici in bici, come a Giubiasco!*

## Autore

Pro Velo Ticino
CH-6500 Bellinzona
Posta elettronica: info@proveloticino.ch
Sito internet: www.proveloticino.ch

## Redazione

Florian Comment
Luca Vinci

## Fotografie

Florian Comment
Daniel Girardin
Luca Vinci

## Versione

1.0 - Dicembre 2015

## Note

Questo documento, a carattere divulgativo, non è un manuale tecnico per professionisti.

Reazioni, osservazioni, consigli o suggerimenti sono benvenuti. ☺