

DATEC

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni

a r e

Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development



Giornate senz'auto

Cronistoria,
esempi e attuazione





Ufficio federale dello
sviluppo territoriale
ARE



Fondazione
La Svizzera in bici

Svizzera Turismo.
MySwitzerland.com



Svizzera Turismo

Editore

ARE Ufficio federale dello sviluppo territoriale

Partner

Ente nazionale responsabile slowUp
Fondazione La Svizzera in bici
Svizzera Turismo

Testi e redazione

Céline Dey	Sezione Politica dei trasporti, ARE
Ueli Balmer	Sezione Politica dei trasporti, ARE
Samantha Garbani	Sezione Politica dei trasporti, ARE
Ueli Seewer	Sezione Politica dei trasporti, ARE
Daniel Leupi	Velobüro, Fondazione La Svizzera in bici (slowUp)
Sandra Piriz	Ville de Genève (22 settembre e settimana della mobilità)

Traduzioni

A cura dei Servizi linguistici del DATEC

Irène Minder-Jeanerret	Francese
Helen Glaser	Tedesco
Cinzia Corda	Italiano

Produzione

Rudolf Menzi Stato maggiore dell'informazione ARE

Realizzazione grafica

Desk Design	Hinterkappelen
Atelier Grünig	Berna

Foto

Atelier Grünig, Bern	Copertina
Christof Sonderegger, Rheineck	slowUp, pp. 5, 6, 7, 9, 11, 12, 16, 22
Umwelt- und Gesund- heitsschutz (UGZ), Zürich	pp. 10, 13, 21
Markus Capirone e Beatrice Nünlist, Velobüro Olten	p. 15

Distribuzione

UFCL UFCL, Distribuzione pubblicazioni, 3003 Berna, Fax 031 325 50 58
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, Art.-Nr.: 812.033.i (d, f)
Disponibile anche in tedesco e francese

Numero ISBN 3-905410-12-5
In versione elettronica www.aren.ch
www.traffico-tempo-libero.ch
www.slowUp.ch

Giornate senz'auto

Cronistoria,
esempi e attuazione

Indice

Premessa	3
1 Giornate senz'auto: un successo	5
2 Giornate senz'auto: una cronistoria della politica svizzera	6
3 Giornate senz'auto: esempi	8
3.1 slowUp	8
3.2 22 settembre, giornata europea «In città senza la mia auto»	9
3.3 Altre giornate senz'auto in Europa	10
3.31 Germania	10
3.32 Italia	10
4 Organizzazione e attuazione	12
4.1 Giornata europea senz'auto e settimana della mobilità	12
4.11 Giornata europea «In città senza la mia auto»	12
4.12 Settimana europea della mobilità	12
4.2 slowUp	14
5 Indicazioni pratiche	15
5.1 Premesse giuridiche per le giornate senz'auto in Svizzera	15
5.11 Introduzione	15
5.12 Limitazioni provvisorie del traffico	16
5.2 Ulteriori informazioni relative a slowup (estratto del Manuale)	17
5.21 Enti responsabili e organizzazione	17
5.22 Compiti dell'ente nazionale responsabile	17
5.23 Compiti degli enti regionali responsabili	18
5.24 Standard di qualità slowUp	18
5.25 Protezione del marchio e corporate design	19
5.26 Finanze	19
5.27 Sponsoring	20
5.3 Indirizzi e strumenti di lavoro	21
5.31 Indirizzi	21
5.32 Strumenti di lavoro	22
Fonti	23

Premessa

Indipendentemente dal fatto che l'introduzione a livello federale delle domeniche senz'auto non abbia ottenuto il sostegno degli elettori, le giornate senz'auto stanno andando a gonfie vele. Organizzate su scala regionale o locale, esse sembrano riscontrare un notevole successo, visto il numero di manifestazioni in continua ascesa, con una partecipazione popolare sempre più vasta.



Questa pubblicazione rappresenta un contributo del nostro Ufficio per il promovimento di questi avvenimenti. In effetti, le giornate senz'auto seguono l'orientamento del nostro lavoro a favore di una mobilità nel tempo libero più sostenibile. Per il largo pubblico sono l'occasione ideale per provare modi di trasporto alternativi all'automobile. Queste manifestazioni permettono di scoprire la propria regione e la propria città sotto un'ottica diversa, senza i disturbi causati dal traffico motorizzato, incitando a cambiare le proprie abitudini in materia di mobilità. «Giornate senz'auto» si prefigge l'obiettivo di far conoscere meglio le giornate senz'auto, fornendo nel contempo informazioni utili agli organizzatori. Il presente opuscolo contiene una cronistoria delle manifestazioni a livello politico, esempi di giornate senz'auto e preziose indicazioni per gli enti responsabili dell'organizzazione. Questa panoramica è corredata da informazioni pratiche più tecniche (quadro giuridico, indirizzi utili, ecc.) necessarie per la realizzazione delle giornate.

Speriamo che «Giornate senz'auto» riesca ad invogliare i lettori a «stare al gioco» in occasione delle giornate senz'auto e che le informazioni raccolte siano utili agli organizzatori. Inoltre speriamo che la pubblicazione possa contribuire a far sì che il numero delle giornate senza automobile e l'entusiasmo fin qui riscontrato continuino ad aumentare.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Rumley'.

Prof. Pierre-Alain Rumley
Direttore dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)



1 Giornate senz'auto: un successo

Numerosi esempi da tutta l'Europa e dalla Svizzera lo stanno a dimostrare: le giornate senz'auto sono possibili. Promotori privati, Comuni e regioni gestiscono da soli la chiusura al traffico motorizzato, in determinate giornate, di strade, quartieri, centri storici o regioni turistiche, creando così lo spazio per forme più dolci di mobilità. L'opportunità di spostarsi a piedi, in bicicletta o in skate, come anche il piacere di riscoprire la propria città o regione sotto una nuova luce, sono dunque al centro di queste manifestazioni.

L'opuscolo presenta l'idea e la cronistoria delle manifestazioni e località senz'auto; numerosi esempi illustrano come queste manifestazioni possono prendere svariate forme. Inoltre, i Comuni, le città e le istituzioni private che intendono organizzare nella propria regione una giornata senz'auto possono trovare diverse indicazioni concrete al riguardo. In questo modo, si spera che nei prossimi anni, in Svizzera, il numero delle manifestazioni possa aumentare, così da coinvolgere una parte sempre più vasta di popolazione. Questa pubblicazione però non è destinata solo ai potenziali organizzatori ma anche a tutti coloro che desiderano familiarizzarsi con il traffico lento. «Giornate senz'auto» mira ad invogliare i lettori a partecipare ad una delle prossime manifestazioni.

Le giornate senz'auto riguardano in primo luogo il traffico del tempo libero. Per questo motivo sono parte integrante della strategia sviluppata dall'ARE in quest'ultimo settore. L'ufficio, grazie alla «Strategia Traffico del tempo libero», vuole porre l'accento sul tema e dimostrare come questo tipo di traffico possa diventare più sostenibile¹. Le azioni d'intervento si basano sui seguenti orientamenti operativi: ottimizzazione, trasferimento, riduzione, sviluppo territoriale e creazione d'offerte attrattive. Obiettivi:

- rendere globalmente più sostenibile il traffico del tempo libero;
- presentare un'offerta più interessante nel settore dei trasporti pubblici, del traffico lento e della mobilità combinata;
- riconoscere e sfruttare su scala nazionale le opportunità economiche legate ad una maggiore sostenibilità del traffico del tempo libero;
- mantenere ed aumentare la qualità dell'habitat, la diversità culturale e l'interazione sociale in modo tale da garantire l'attrattiva della Svizzera nel campo del tempo libero;
- riservare alla Confederazione un ruolo attivo nella rete di responsabili costituita dai Cantoni, dai Comuni, da associazioni ed organizzazioni per la tutela di interessi specifici e dell'economia privata.

È evidente che non si può gestire la problematica del traffico del tempo libero seguendo una logica di ordini e divieti. Occorre piuttosto sviluppare offerte interessanti in grado di trasmettere la vo-

glia e il piacere di partecipare ad una mobilità sostenibile. Il presente opuscolo va inteso anche in questo contesto: le giornate senz'auto offrono su base volontaria la possibilità di vivere lo spazio urbano e il paesaggio in maniera diversa e di svolgere delle attività per il bene della propria salute. Queste giornate senz'auto, dopo lo scetticismo iniziale, riscontrano oggi un notevole successo.

Queste manifestazioni non sono però solo un'offerta specifica per il tempo libero, che comunque risulta vantaggiosa per il settore del turismo. Non importa se sono organizzate in città o in campagna, il fine settimana o durante un giorno feriale, le giornate senz'auto permettono a molte persone di sperimentare una forma di mobilità diversa dall'automobile, alla quale potranno poi ricorrere per gli spostamenti quotidiani². Se le persone, sulla base delle esperienze positive fatte durante una di queste giornate oppure anche per altri motivi, iniziano ad utilizzare maggiormente la bicicletta o a fare più spostamenti a piedi, allora noi possiamo dire di aver raggiunto il nostro obiettivo.

¹ La Conferenza di coordinamento Trasporti del DATEC, in risposta tra l'altro al postulato Bieri sul tema del traffico del tempo libero, ha incaricato l'ARE di elaborare una strategia. Secondo lo scadenziario previsto, la strategia definitiva sarà ultimata verso la metà del 2004. Per ulteriori informazioni consultare il sito www.freizeitverkehr.ch.

² Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), 2002: Progetto Linee guida traffico lento. Da richiedere a: stradok@astra.admin.ch

2 Giornate senz'auto: una cronistoria della politica svizzera

L'idea di introdurre giornate senz'auto vanta una lunga storia sulla scena politica svizzera.

I primi interventi in tal senso risalgono agli anni 30, quando già era in vigore la prima legge federale sulla circolazione degli autoveicoli e velocipedi. Lo scopo era di vietare la circolazione delle automobili per alcune domeniche, in particolare nel giorno del Digiuno federale. Le richieste non vennero accolte.

A seguito della crisi petrolifera del 1973 e al divieto di circolazione domenicale dei veicoli stradali (decreto adottato in virtù della legge federale del 1955 concernente la preparazione della difesa nazionale economica), furono presentate due iniziative: l'iniziativa popolare per dodici domeniche all'anno senza veicoli a motore né aerei (iniziativa Berthoud³) e l'iniziativa parlamentare del Consigliere nazionale Jaeger⁴.

Nel 1978 l'iniziativa Berthoud è respinta da popolo e Cantoni. L'iniziativa Jaeger,

che propone il divieto generale di circolazione domenicale per almeno otto domeniche all'anno, è respinta dal Consiglio nazionale, che accoglie invece il controprogetto presentato dal consigliere nazionale Kaufmann. Quest'ultimo chiede la modifica dell'art. 2 cpv. 2

LCStr al fine di vietare la circolazione dei veicoli a motore almeno nel giorno del Digiuno federale. Secondo la Commissione, l'iniziativa permette di raggiungere un importante obiettivo: se da un lato il divieto di circolazione porta ad una diversa concezione del rapporto tra l'uomo e la tecnica, dall'altro è un segno che il diritto al riposo e allo svago acquista una maggiore valenza sociale. La proposta non supera l'ostacolo della consultazione cantonale (solo sei Cantoni sono favorevoli).

Dal 1988, i Cantoni di Berna e di Basilea Campagna presentano iniziative cantonali che vanno nella stessa direzione. Inoltre, il Consigliere nazionale Peter Schmid⁵ e la Sessione dei giovani del 1994 propongono interventi che mirano, attraverso l'introduzione di una o più domeniche senz'auto, a cambiare le mentalità e ad indurre comportamenti consapevoli e rispettosi dell'ambiente. Tutti gli interventi sono respinti.

Nel 1996, la Consigliera nazionale Teuscher⁶ chiede di introdurre ogni anno due giornate senz'auto in tutto il Paese. Nella sessione invernale 1997, il Consiglio nazionale decide di non dar seguito alla richiesta.

L'iniziativa popolare «Per una domenica senz'auto per stagione – un esperimento limitato a quattro anni»⁷, presentata nel 1998, propone di mettere a libera disposizione della popolazione, una domenica per stagione, le piazze e le strade pubbliche, che sarebbero per l'occasione chiuse al traffico motorizzato privato, eccezion fatta per i mezzi di trasporto pubblici. Dopo quattro anni, popolo e Cantoni avrebbero dovuto pronunciarsi sul mantenimento del divieto di circolazione.

Dopo aver analizzato la possibilità di un controprogetto (il Consiglio nazionale propone di fissare una domenica senz'auto all'anno nel giorno del Digiuno federale), il Parlamento respinge l'iniziativa senza proporre nessun controprogetto. A seguito della votazione federale del 18 maggio 2003, anche quest'iniziativa è respinta dal 63% dei votanti.



³ Iniziativa popolare. Votazione: FF 1978 II 360

⁴ Iniziativa parlamentare n. 76.225

⁵ Peter Schmid, cfr. messaggio n. 99.094, FF 2000 440

⁶ Iniziativa parlamentare n. 96.408

⁷ Iniziativa popolare n. 99.094

1938

La Lega svizzera del patrimonio nazionale chiede al Consiglio federale di vietare la circolazione dei veicoli a motore nel giorno del Digiuno federale.

1974

Iniziativa popolare per dodici domeniche all'anno senza veicoli a motore né aerei (iniziativa Berthoud)

1977

Iniziativa parlamentare per almeno otto domeniche all'anno senz'auto (iniziativa Jaeger)

1996

Iniziativa parlamentare per introdurre ogni anno due giornate nazionali senz'auto (iniziativa Teuscher)

1998

Iniziativa popolare per una domenica senz'auto ogni stagione – una prova per quattro anni (iniziativa per le domeniche)



3 Giornate senz'auto: esempi

Per rispondere all'aumento del traffico motorizzato privato sono state lanciate diverse proposte di esperimenti senz'auto. Non si tratta unicamente di giornate senz'auto; sempre più città hanno convertito i centri storici in zone pedonali, chiuso al traffico motorizzato privato alcune località durante tutto l'anno o vietato al traffico determinate vie per manifestazioni occasionali o ricorrenti.

Si distinguono generalmente due tipi di limitazione del traffico stradale: territoriale e temporale. Nel primo caso, si tratta di zone pedonali o località dove il traffico motorizzato è vietato; nel secondo, il divieto di circolazione è limitato ad un determinato giorno, week-end o ad alcune ore.

In questa sede ci concentreremo soprattutto sulle giornate senz'auto. (cfr. cap. 3.1–3.3). Le informazioni riguardanti le varie forme di limitazioni sono presentate nei riquadri alle pag. 8, 10, 11.

3.1 slowUp

Le giornate slowUp⁸ sono aperte a tutti. Nell'ambito di questi eventi, una strada cantonale o comunale di una regione turistica viene chiusa al traffico motorizzato e restituita per un giorno alle bici-

clette, ai monopattini o semplicemente a tutti coloro che vogliono passeggiare indisturbati. Le iniziative sono accompagnate da un interessante programma gastronomico, culturale e sportivo.

I percorsi slowUp sono possibilmente piani e lunghi di norma 30 km. Velocità, distanza ed eventuali soste sono lasciate alla libera scelta dei partecipanti. L'iniziativa si propone in primo luogo di attirare la popolazione locale in un perimetro di 30–50 km, in modo tale che il maggior numero di partecipanti possa giungere sul posto direttamente in bicicletta o in skate. Ovviamente, occorrono anche buoni collegamenti con i trasporti pubblici.

Le giornate slowUp sono destinate a giovani e meno giovani, single e coppie, famiglie e gruppi, sportivi e non. Permettono ai partecipanti di dimenticare per un attimo lo stress quotidiano, di rilassarsi all'aperto, di apprezzare il paesaggio e di pensare anche solo per alcune ore alla propria salute. A seconda della zona, della lunghezza del tratto, della tradizione e delle condizioni meteorologiche, le giornate slowUp riescono ad attirare da 10000 a 60000 partecipanti e oltre.

L'idea è nata dalle 40 giornate senz'auto organizzate in Germania. La prima giornata slowUp è stata organizzata nel 2000 presso il lago di Morat, la seconda nel 2002 nella regione del lago di Costanza e la terza nel 2003 presso il lago di Sempach. Attualmente se ne stanno progettando altre in tutta la Svizzera. Per ulteriori informazioni sulle date e sulle località consultare il sito www.slowUp.ch.

Gli enti nazionali responsabili di slowUp sono la Fondazione Svizzera in bici e Svizzera Turismo. Il loro compito è di coordinare le giornate slowUp esistenti, lanciarne di nuove e garantire la qualità. slowUp è un marchio protetto. Chi in-

Esempi di limitazioni

Località turistiche vietate al traffico

Le località turistiche chiuse al traffico sono riunite nell'associazione GAST (Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte⁹), che s'impegna a favore del rispetto dell'ambiente e vuole garantire servizi di qualità. Oltre a limitare il traffico motorizzato, queste località incentivano i turisti a giungere sul posto con i mezzi di trasporto pubblici, organizzando efficacemente il trasporto dei bagagli e moltiplicando le possibilità di escursione senz'auto.

L'esempio di Zermatt

Questa località di montagna ai piedi del Cervino è chiusa al traffico motorizzato. Il Comune ha emanato un divieto generale di circolazione, poiché ritiene che il territorio non sia in grado di sopportare un forte traffico. Inoltre, per garantire e mantenere l'ordine e la tranquillità degli abitanti, sono ammessi unicamente i veicoli strettamente necessari.

Pertanto, in base

- all'art. 3 cpv. 4 LCStr¹⁰ e all'art. 107 seg. OSStr¹¹,
- agli art. 8 e 9 della legge cantonale d'applicazione della LCStr¹², e
- agli art. 6, 15 e 16 della legge cantonale sul regime comunale (loi cantonale sur le régime communal)¹³, l'Assemblea comunale ha emanato un regolamento (Verkehrsreglement)¹⁴ che limita il traffico motorizzato al fine di garantire la sicurezza dei pedoni e dei veicoli.

Il regolamento è applicabile a tutto il territorio del Comune di Zermatt, in particolare alle strade e alle vie pubbliche. I veicoli a motore, le slitte e le carrozze possono circolare sulle strade e sulle vie pubbliche solo se sono in possesso di un'autorizzazione comunale.

⁸ cfr. anche cap. 4.2, 5.2

⁹ GAST Gemeinschaft Autofreier Schweizer Tourismusorte; membri: Bettmeralp, Braunwald, Mürren, Riederalp, Rigi Kaltbad, Saas-Fee, Stoos, Wengen e Zermatt. <http://www.gast.org>

¹⁰ RS 741.01

¹¹ RS 741.21

¹² <http://www.vs.ch/home2/LoisVs/de/LoisHtml/frame.asp?link=741.1.htm>

¹³ <http://www.vs.ch/home2/LoisVs/de/LoisHtml/frame.asp?link=175.1.htm>

¹⁴ <http://gemeinde.zermatt.ch/pdf/reglement/verkehrsreglement.pdf>



tende organizzare una giornata slowUp deve adempiere determinati requisiti e inviare al responsabile nazionale un piano d'attuazione.

Normalmente, gli enti regionali responsabili sono associazioni nelle quali sono rappresentati il Comune, il settore del turismo e il mondo politico. Generalmente, il lavoro dei responsabili regionali si basa sul volontariato. Essi sono interamente responsabili della progettazione, del finanziamento e dell'attuazione delle rispettive slowUp.

3.2 22 settembre, giornata europea «In città senza la mia auto»

Ogni anno, il 22 settembre, le città europee che partecipano all'iniziativa riservano zone a tutti i tipi di traffico salvo a quello motorizzato privato. Non si tratta unicamente di limitare la circolazione in determinate zone, ma anche di permettere ai cittadini di scoprire i mezzi di trasporto alternativi e di passare la giornata senz'auto senza dover limitare la mobilità. Il fatto che questa giornata ricorra sempre alla stessa data permette di toccare, secondo il giorno della settimana, sia il traffico del tempo libero sia il traffico urbano settimanale (lavoro, acquisti, consegne, ecc.).

La giornata «in città senza la mia auto» è improntata a vivacizzare la città. L'azione intende sensibilizzare la popolazione ed incoraggiare lo sviluppo di modelli di comportamento compatibili con il miglioramento della mobilità urbana e la protezione dell'ambiente. Gli obiettivi principali sono da un lato aumentare la consapevolezza dell'inquinamento causato dall'impiego irresponsabile delle auto in città e dall'altro sollecitare i Comuni a definire spazi riservati ai pedoni, ai ciclisti e ai trasporti urbani.

Dopo una prima giornata pilota organizzata nel 1999 in Francia, Italia e a Ginevra, l'iniziativa «in città senza la mia auto» è stata lanciata su scala europea. Nel 2000, hanno aderito una decina di Paesi; in alcuni di essi, vista la ripartizione della popolazione tra città e campagna, è stato possibile raggiungere una percentuale importante della popolazione (in testa troviamo la Spagna, Paese in cui il 45% della popolazione vive in città). Da allora, la manifestazione ha riscontrato un'adesione sempre maggiore anche al di fuori dei confini europei. Questa giornata ha avuto un successo considerevole pure in Svizzera. Dal 2002, è sostenuta dall'UFE¹⁵, che spera

di raggiungere nel 2003 una quota di partecipazione pari a 100 Comuni.

In queste giornate, il fatto più apprezzato dagli abitanti delle città è senz'altro la riduzione del rumore. Nelle zone urbane chiuse al traffico, la riduzione del rumore rispetto ai livelli normali è stata di 6 decibel, il che corrisponde ad una diminuzione di oltre il 50%. Alla stessa stregua, l'inquinamento atmosferico si è sensibilmente ridotto (tra il 20 e il 50%) nelle zone vietate al traffico. La durata limitata dell'iniziativa non ha permesso di raggiungere risultati significativi in tutte le zone interessate. La giornata consente tuttavia di introdurre ogni anno nuove misure per migliorare e ridurre il traffico urbano, come per esempio nuove linee di autobus, piste ciclabili, zone pedonali o l'adozione di programmi di car sharing, di noleggio di biciclette, ecc.



¹⁵ Ufficio federale dell'energia SvizzeraEnergia



3.3 Altre giornate senz'auto in Europa

3.31 Germania

Oltre alla giornata europea del 22 settembre, in Germania le giornate senz'auto sono relativamente frequenti e molto apprezzate. Le prime giornate risalgono al 1986, quando per festeggiare il giubileo della «Deutsche Weinstrasse», gli esperti di turismo proposero di chiudere la strada al traffico per un giorno. Visto il successo strepitoso della manifestazione, si decise di ripetere l'esperienza anno dopo anno. Numerose vallate limitrofe hanno aderito all'idea.

Da alcuni anni, l'istituto UPI (Umwelt- und Prognose-Institut Hedeilberg) studia la tematica e pubblica, oltre ad un fascicolo che illustra i diversi aspetti delle giornate senz'auto, anche una lista di tutte le giornate ecologiche in Germania, Austria e Svizzera¹⁶.

«Mobil ohne Auto»¹⁷ è un'iniziativa decentralizzata sostenuta da diverse associazioni, alla quale partecipa un numero crescente di località. Oltre ad una giornata nazionale senz'auto all'anno, sono proposte altre manifestazioni quali conferenze, escursioni, feste con chiusura al traffico di una o più strade, ecc. Attraverso quest'ampia gamma di manifestazioni, «Mobil ohne Auto» cerca di sensibilizzare il pubblico e gli ambienti politici e, a lungo termine, di favorire lo sviluppo di un nuovo stile di vita.

3.32 Italia

L'Italia è relativamente attiva in questo campo. Come nel resto dell'Europa, il 22 settembre molte città italiane chiudono il centro storico alla circolazione. Ogni anno si organizzano inoltre altri due tipi di giornate ecologiche all'insegna della lotta contro lo smog:

– «**100 strade per giocare**» è una manifestazione organizzata dall'associazione Legambiente, una giornata di festa e di gioco durante la quale le

Esempi per altre forme di limitazioni

È sempre più frequente che le città chiudano al traffico tratti di strada durante i mesi d'estate per permettere ai pedoni e ai ciclisti di riappropriarsi di questi spazi. Non va dimenticato, inoltre, che la strada è sempre stata luogo di manifestazioni e di feste.

Lugano Estate Lungolago¹⁸

Come ogni estate, il lungolago di Lugano è chiuso al traffico il venerdì e il sabato sera nonché di pomeriggio per manifestazioni speciali quali l'Estival Jazz.

Monday Night Skate¹⁹

L'associazione MNS, fondata nel 1999, organizza in diverse città svizzere cortei di inline skating i lunedì sera, dalle 19 alle 22, da maggio ad ottobre. Le manifestazioni, che hanno preso il via a Zurigo e dal 2000 sono seguite dalle forze dell'ordine, hanno rapidamente trovato ampia adesione in altre città. Basti pensare che nel 2003 Winterthur, Berna, Basilea, San Gallo, Lucerna, Ginevra e Lugano prevedono di organizzare Monday Night Skate e che il numero di partecipanti continua ad aumentare in modo esponenziale.

Quais de la Seine, Parigi

Da alcuni anni, gli skater parigini, attualmente ca. 12000, percorrono una sera a settimana i boulevard della capitale, obbligando il traffico motorizzato a trovare percorsi alternativi.

Tutte le domeniche da maggio ad ottobre i quai della Senna sono chiusi ai mezzi a quattro ruote e possono essere percorsi unicamente dai mezzi a due ruote, dai roller e dai pedoni.

L'animazione **Paris-Plage**²⁰, lanciata nel 2002, occupa per circa un mese (da luglio ad agosto) i quai lungo la Senna, chiusi al traffico motorizzato per l'occasione.

¹⁶ UPI Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg e. V.: UPI-Bericht 37: Autofreie Sonntage. <http://www.upi-institut.de/upi37.htm>

¹⁷ «Mobil ohne Auto» sta per «mobile senz'auto»; cfr. <http://www.mobilohneauto.de>

¹⁸ <http://www.lugano.ch/giovani/welcome.cfm?ID=09001003&DOCID=85CC27272DF0EFE2C1256D590020761A>

¹⁹ <http://www.night skate.ch>

²⁰ http://www.paris.fr/FR/actualites/paris_plage/default.htm

strade e le piazze sono chiuse al traffico e restituite ai bambini;

- «**domeniche ecologiche**» era un progetto volto a ridurre l'uso di auto private nei centri storici promosso inizialmente dal Ministero dell'Ambiente. Il progetto di prefiggeva di migliorare la qualità dell'aria delle città e prevedeva, nell'ambito delle manifestazioni, programmi di sensibilizzazione per informare i cittadini sulla problematica dell'inquinamento, presentare i nuovi sistemi di mobilità e spiegare il concetto di sviluppo sostenibile.

Con gli avvicendamenti ai vertici del Ministero è cambiata anche la politica ambientale. Il governo ha quindi deciso di sospendere le manifestazioni e il sostegno finanziario ai Comuni partecipanti. È vero però che le giornate senz'auto devono scaturire dall'iniziativa stessa dei Comuni e anche se i nuovi sviluppi hanno fatto perdere vitalità al fenomeno, le città più importanti, in particolare Venezia, Roma, Firenze, Palermo, Genova, Messina e Napoli, continuano ad organizzare domeniche senz'auto.

Chiusura al traffico per manifestazioni o feste

Le occasioni di chiudere al traffico una strada, una piazza o un quartiere per alcune ore non mancano di certo; basti pensare alla Street Parade, alle Fêtes de Genève, ad altre manifestazioni e cortei (ad es. festa della vendemmia), alle feste di quartiere, ecc.

Anche se l'intento non è identico (si tratta soprattutto di disporre dello spazio necessario per realizzare la manifestazione prevista), il fatto di occupare gli spazi pubblici e di impedire l'accesso al traffico motorizzato è spesso una componente importante dell'atmosfera festosa che circonda una simile manifestazione. I pedoni si riappropriano della strada e la riportano, anche solo per un istante, alla «dimensione umana».





4 Organizzazione e attuazione

4.1 Giornata europea senz'auto e settimana della mobilità

4.1.1 Giornata europea «In città senza la mia auto»

Prima di organizzare una giornata ecologica secondo il motto «in città senza la mia auto», i promotori devono avere le idee chiare sugli obiettivi e sulle implicazioni legate a questo tipo di manifestazioni. A tal fine, possono consultare il sito www.mobilityweek-europe.org, dove troveranno anche una «Carta d'adesione». Quest'ultima obbliga la città interessata ad organizzare un certo numero di iniziative durante la giornata ecologica. Se la città soddisfa questo presupposto, viene inserita nel sito europeo come Comune partecipante.

In secondo luogo, si tratta di valutare le risorse e il budget disponibili. A questo proposito, in base alle esperienze fatte, va osservato che è possibile organizzare una giornata ecologica anche con un budget modesto (qualche migliaia di franchi). Numerosi enti o associazioni attivi nel settore della mobilità lenta o combinata possono infatti essere interessati a partecipare. Gli organizzatori possono inoltre cercare uno sponsor commerciale (negozio di articoli sportivi, di biciclette, ecc). Non va inoltre dimenticato che dal 2002 l'Ufficio federale dell'energia sostiene le giornate «in

città senza la mia auto» e offre un contributo ai Comuni che aderiscono all'iniziativa²¹.

Si tratta poi di contattare e riunire, in uno o più gruppi tematici, i partner potenziali. Le idee e gli interventi saranno tanto più incisivi quanto più numerosi saranno i partner.

Esempi di partenariato:

- enti pubblici: partenariato tra Comuni e autorità cantonali;
- aziende di trasporto pubblico o urbano (ad es. FFS, aziende comunali di trasporto, ecc.);
- associazioni attive nel settore della mobilità lenta o combinata: associazioni per la promozione dell'escursionismo a piedi e in bicicletta, noleggio di biciclette (esempio: ATE, WWF, Genève Roule, ASPIC, Mobility Car-Sharing, ecc.);
- centri e associazioni di quartiere;
- negozi di quartiere.

La giornata «in città senza la mia auto» prevede di chiudere al traffico zone normalmente riservate alla circolazione di automobili, motociclette e scooter e di occuparle con altre attività, permettendo così ai pedoni, ai ciclisti e agli utenti dei mezzi di trasporto lenti di riappropriarsi di questi spazi.

A tal fine, i promotori dovranno richiedere diverse autorizzazioni, in particolare:

- autorizzazione per la chiusura della zona interessata;

- autorizzazione per organizzare altre attività (musica, spettacoli, gare, ecc);
- autorizzazione per la vendita di prodotti (alimentari, bibite, altro).

Da ultimo occorrerà garantire la diffusione dell'informazione alla popolazione. L'obiettivo principale delle giornate ecologiche è di sensibilizzare e di rendere consapevole la popolazione sulle implicazioni della scelta del mezzo di trasporto e sull'importanza della mobilità lenta per lo sviluppo sostenibile.

Si potranno anche sviluppare partnership con i media (stampa, radio e tv). È comunque di fondamentale importanza organizzare almeno una conferenza stampa. La presenza di uno stand informativo itinerante nei quartieri favorirà la sensibilizzazione del pubblico.

Esempi di mezzi di comunicazione: manifesti, striscioni, bandierine, circolari inviate a tutte le famiglie, volantini, sito internet. Nella settimana che precede la giornata ecologica è indispensabile prevedere una «Hotline».

4.1.2 **Settimana europea della mobilità**

Dal 2002, la giornata ecologica «in città senza la mia auto» s'inserisce nella Settimana europea della mobilità, dal 16 al 22 settembre. Le tematiche e le attività connesse all'ecomobilità risultano più visibili e chiare se sono ripartite sull'arco di diversi giorni piuttosto che concentrate in una sola giornata.

²¹ www.suisse-energie.ch

Anche la campagna di sensibilizzazione è più efficace proprio perché la popolazione può sperimentare sull'arco di una settimana altri mezzi di trasporto e riappropriarsi degli spazi pubblici, rimettendo in discussione il proprio comportamento nel traffico (mobilità quotidiana).

Per ulteriori informazioni consultare il sito www.mobilityweek-europe.org.

Alcuni esempi di iniziative a Ginevra

Per il terzo anno consecutivo, la città di Ginevra trasforma determinati quartieri e strade con una serie di installazioni. L'idea è nata nell'ambito della giornata «in città senza la mia auto», che dal 2002 s'iscrive nella settimana europea della mobilità. Dal 28 giugno al 22 settembre 2003, Ginevra presenta sette di questi spazi.

Come negli anni precedenti, i siti non sono scelti a caso, ma si inseriscono dove già esistono progetti «duraturi». Le installazioni rispecchiano la volontà di organizzare lo spazio in modo diverso e sono il frutto della collaborazione tra associazioni, architetti, artisti e servizi municipali. Permettono inoltre di sperimentare «in scala reale» una nuova struttura o un nuovo dispositivo che verrà realizzato se il test avrà esito positivo. Durante tutta l'estate, le vie «ridisegnate» della città sono teatro di numerose manifestazioni. Questi spazi sono per così dire restituiti alla popolazione locale, che è invitata a riappropriarsene e a dar loro vita.

Per ulteriori informazioni consultare il sito www.ville-ge.ch/geneve/amenagement/site_amena_ephemere/index.htm



4.2 slowUp

Per tutti coloro che intendono organizzare una giornata slowUp, il primo interlocutore da contattare è la fondazione «La Svizzera in bici». La fondazione mette a disposizione degli interessati un fascicolo in cui sono spiegati i principali aspetti dell'iniziativa e i rapporti finali delle giornate slowUp già organizzate, che contengono informazioni molto utili. Nel sito www.slowUp.ch gli interessati troveranno un'ampia presentazione delle singole manifestazioni.

La fondazione «La Svizzera in bici» offre ai comitati organizzativi un programma di coaching e un manuale dettagliato. Il compito del coach è di consigliare gli organizzatori sulle modalità di svolgimento. Il manuale, invece, è un supporto che spiega tutto quanto c'è da sapere sull'organizzazione e l'attuazione di una giornata slowUp e contiene una dozzina di checklist per la pianificazione. L'offerta di coaching e l'elaborazione del manuale non sarebbero state possibili senza il sostegno del partner principale di slowUp, la fondazione Promozione Salute Svizzera.

Durante la fase d'allestimento, l'ente nazionale responsabile raccomanda agli organizzatori di assistere ad una giornata slowUp. Una volta all'anno, la fondazione organizza inoltre una giornata informativa per i promotori potenziali, che possono scoprire di persona l'atmosfera tipica di una slowUp, fare le prime esperienze personali e ottenere dagli organizzatori regionali informazioni di prima mano.

La preparazione, l'attuazione e la verifica dei risultati di una giornata slowUp sono articolate in cinque fasi:

Fase 1: progetto

Contatti con possibili responsabili e partner regionali

Contatti preliminari con le autorità, le aziende di trasporto e i promotori nazionali

Contatti con i membri dei comitati organizzativi

→ Milestone 1

circa 16 mesi prima dell'evento: decisione sull'elaborazione di un progetto preliminare

Fase 2: progetto preliminare e programma

Elaborazione del progetto preliminare

Elaborazione del programma della manifestazione inclusi i seguenti aspetti: scendario, organizzazione, tracciato, piano dei trasporti e della sicurezza, programma collaterale, budget e finanziamento, comunicazione

Inoltro delle domande d'autorizzazione alle autorità

→ Milestone 2

circa 12 mesi prima dell'evento: inoltro della candidatura ai responsabili nazionali

Fase 3: pianificazione

Elaborazione dei piani parziali

Garanzia di finanziamento

Campagna d'informazione nella regione

Convenzione con i promotori nazionali

→ Milestone 3

circa 9 mesi prima dell'evento: decisione d'attuazione

Fase 4: attuazione

Attuazione della giornata

Verifica dello svolgimento ed eventuali rettifiche

Controllo finale

→ Milestone 4

circa 1 settimana prima dell'evento: verificare che l'organizzazione sia operativa

Fase 5: valutazione

Analisi dei punti deboli e dei punti forti

Elaborazione del rapporto finale e delle misure di miglioramento

→ Milestone 5

fino a circa 3 mesi dopo l'evento: conclusione formale



5 Indicazioni pratiche

5.1 Premesse giuridiche per le giornate senz'auto in Svizzera

5.1.1 Introduzione

Le premesse giuridiche per l'organizzazione di giornate senz'auto in un perimetro circoscritto, così come vengono illustrate nel presente opuscolo, non sottostanno a disposizioni specifiche. Secondo la prassi attuale, i divieti di circolazione limitati nel tempo e nello spazio rientrano nelle misure di restrizione funzionale del traffico e sono disciplinate dall'articolo 3 capoverso 4 della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr, competenza dei Cantoni e dei Comuni) come segue:

«Altre limitazioni o prescrizioni possono essere emanate in quanto lo esigano la protezione degli abitanti o di altri ugualmente toccati dall'inquinamento fonico od atmosferico, la sicurezza, l'alleviamento o la disciplina del traffico, la pro-

tezione della strada od altre condizioni locali. Per tali motivi, soprattutto nei quartieri d'abitazione può essere limitato il traffico e regolato specialmente il posteggio. La decisione cantonale di ultima istanza concernente tali misure può essere impugnata mediante ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale. I Comuni sono legittimati a ricorrere se sul loro territorio sono ordinate misure in materia di circolazione stradale».

Il capoverso contiene concetti giuridici vaghi che danno adito ad interpretazione. La formulazione «altre condizioni locali», in particolare, lascia ai Cantoni e ai Comuni un ampio margine d'apprezzamento per tener conto in vari modi dell'interesse pubblico.

L'interpretazione giuridica di tali concetti si è fatta sempre più estesa: le misure di restrizione del traffico sono ammesse per motivi estetici, di protezione dei monumenti storici e del paesaggio come pure per tutelare gli interessi della pianificazione territoriale.²²

Ciò dimostra che, di norma, tali misure possono essere ordinate al fine di tutelare, in una determinata situazione, in-

Art. 6a dell'ordinanza sulla segnaletica e la polizia stradale del Cantone di Berna

¹ *Qualora, nell'ambito di giornate locali o regionali senz'auto, la restrizione del traffico prescritta abbia un'incidenza sul traffico della rete di strade cantonali e di transito, occorre definire le misure per garantire il servizio d'ordine nonché la sicurezza del traffico e delle necessarie deviazioni in un piano dei trasporti. Quest'ultimo dovrà essere trasmesso per approvazione alla Sezione della circolazione con almeno tre mesi d'anticipo.*

² *La Sezione della circolazione rilascia l'autorizzazione necessaria a predisporre le misure temporanee di restrizione del traffico dopo aver consultato la Polizia cantonale e la Divisione delle costruzioni, stabilendo le condizioni.*

³ *L'autorizzazione è rilasciata unicamente a condizione che, per il traffico sulle strade cantonali e sulle strade di transito, le deviazioni necessarie garantiscano percorsi alternativi ammissibili dal punto di vista della gestione del traffico, della sicurezza e della protezione dell'ambiente.*

⁴ *Nell'ambito del piano dei trasporti, i richiedenti provvedono ad ottenere le prese di posizione dei Comuni interessati e si assumono i costi delle verifiche ai fini del rilascio dell'autorizzazione, dell'attuazione dei provvedimenti tecnici in materia di traffico e del loro smantellamento nonché i costi del servizio d'ordine.*

⁵ *La Polizia cantonale emana le necessarie istruzioni in materia di segnaletica provvisoria sulle strade cantonali e di transito.*

²² DTF 102 Ia 115; Giurisprudenza amministrativa delle autorità della Confederazione [GAAC] 46.36; 51.51; decisione del Consiglio federale del 31 maggio 1995 sulla conservazione di beni culturali storici nel cantone di San Gallo

teressi superiori a quelli del traffico.²³ Non sono invece ammesse misure motivate da ragioni finanziarie, economiche o connesse alla politica dei trasporti.²⁴

Nel caso delle giornate senz'auto circoscritte localmente (nel casi qui di seguito indicati si tratta del divieto di circolazione domenicale), il Consiglio federale ha avuto modo di pronunciarsi più volte su decisioni di ricorso: nella decisione GAAC 60.82, ha ad esempio sanzionato il divieto di circolazione domenicale (che riguardava una strada di transito) introdotto a titolo sperimentale a Brunnen. Successivamente, ha accettato questo tipo di esperimento a Interlaken e Sursee.²⁵ Queste misure sono state motivate, tra l'altro, poiché permettevano di aumentare l'attrattiva della regione direttamente interessata. Da ultimo, ha considerato compatibile con il tenore dell'art. 3 cap. 4 LCStr l'introduzione del divieto di circolazione domenicale in una zona boschiva a tutela degli escursionisti e dei pedoni (funzione ricreativa e di svago del bosco).

Il campo d'applicazione dell'art. 3 cpv. 4 LCStr contempla fondamentalmente i divieti di circolazione stradale limitati nel tempo e nello spazio che servono a migliorare l'attrattiva, l'abitabilità e la qualità della vita di una regione e che soddisfano il bisogno di quiete della popolazione, in particolare la domenica.

Nel singolo caso occorre unicamente appurare che la restrizione prescritta sia proporzionata. Si tratta tra l'altro di considerare le esigenze del traffico di transito. Occorre offrire possibilità adeguate

di deviazione o aggiramento ed eventualmente evitare la chiusura delle strade con funzioni di collegamento (strade principali o secondarie). Ciò vale in particolare per i Comuni situati in valli isolate o nelle loro vicinanze. Se esiste la possibilità di deviare il traffico, si può autorizzare la chiusura almeno del centro o di interi quartieri. A tal fine, anche in base al principio della proporzionalità, occorre tenere in debito conto gli interessi degli abitanti e garantire l'accesso ai servizi di soccorso.

5.12 Limitazioni provvisorie del traffico

Come descritto sopra, le limitazioni del traffico da considerare in sede d'attuazione delle giornate senz'auto limitate ad una determinata zona sono previste dal diritto federale e in particolare dall'articolo 3 capoverso 4 LCStr. L'adozione di misure di restrizione del traffico spetta, a seconda dei casi, ad uno o più Cantoni o Comuni. Se, come normalmente accade, la misura tocca strade comunali e cantonali, occorre coinvolgere entrambi i livelli istituzionali. Nel riquadro della pagina precedente è illustrato un esempio di normativa cantonale: si tratta dell'articolo 6a dell'ordinanza sulla segnaletica e la polizia stradale del Cantone di Berna, che fa riferimento esplicito all'organizzazione di giornate senz'auto²⁶ (traduzione).

²³ DTF 106 IV 201

²⁴ cfr. anche messaggio del Consiglio federale del 24 giugno 1955 concernente il disegno di legge federale sulla circolazione stradale

²⁵ decisioni del 22 gennaio e del 29 ottobre 1997

²⁶ Bernische systematische Gesetzesammlung (Raccolta sistematica del Cantone di Berna) <http://www.sta.be.ch/belex/d/home7.htm>



5.2 Ulteriori informazioni relative a slowup²⁷

5.21 Ente responsabile e organizzazione

Ente nazionale responsabile

L'ente nazionale responsabile delle giornate slowUp è formato dalla fondazione «La Svizzera in bici» e Svizzera Turismo, cui appartengono il marchio e il nome «slowUp», che pertanto possono essere usati unicamente con il loro consenso. Il responsabile nazionale elabora la strategia globale; la fondazione «La Svizzera in bici» è incaricata dell'attuazione e a tale scopo predispone un centro operativo e una direzione di progetto.

L'ente nazionale responsabile

- riceve le candidature slowUp, approva le domande e stipula i contratti con gli enti regionali;
- nel limite del possibile, versa contributi per sostenere manifestazioni regionali e mette a disposizione un coaching per i nuovi progetti slowUp;
- coordina le principali interfacce tra le singole slowUp;
- fissa gli standard qualitativi e controlla la qualità dell'attuazione;
- organizza la campagna d'informazione e promozione nazionale;
- funge da interlocutore per tutte le questioni legate alla comunicazione;
- acquisisce sponsor nazionali e crea possibilità di contatto tra sponsor e responsabili regionali.

I partner attivi nei settori sponsoring, servizi e media assistono gli enti nazionali responsabili.

Enti regionali responsabili

Gli enti regionali assumono la responsabilità integrale delle giornate slowUp che promuovono. Per poter utilizzare il marchio slowUp devono presentare al centro operativo una domanda corredata di un piano della manifestazione.

Gli enti regionali sono responsabili di

- compilare la domanda d'attuazione slowUp all'attenzione dei responsabili nazionali e di corredarla del piano della manifestazione (la domanda deve contenere le seguenti informazioni: enti responsabili e organizzazione, regione e programma collaterale, scadenza, data d'attuazione, tratto, programma, traffico e sicurezza, budget, finanziamento inclusa la sponsorizzazione, comunicazione);
- richiedere le necessarie autorizzazioni cantonali e comunali;
- occuparsi del finanziamento;
- la comunicazione a livello regionale (coordinamento con la campagna nazionale);
- l'attuazione;
- provvedere alla valutazione delle iniziative e rendere conto ai responsabili nazionali.

I dettagli sono disciplinati in un contratto rinnovabile di anno in anno tra gli enti nazionali e gli enti regionali responsabili.

5.22 Compiti dell'ente nazionale responsabile

Organizzazione

- Contratto di collaborazione tra la fondazione «La Svizzera in bici» e Svizzera Turismo
- Creazione del centro operativo e della direzione di progetto slowUp

Gestione del progetto

- Promozione delle giornate slowUp in Svizzera
- Coordinamento nazionale (località e scadenze delle manifestazioni)
- Esame e approvazione delle domande e dei piani delle manifestazioni presentati dai responsabili regionali
- Contratti con i responsabili regionali
- Aggiornamento e distribuzione del manuale e del corporate design

Comunicazione

- Interlocutori per gli ambienti interessati

- Interlocutori dei responsabili regionali, in particolare per le questioni di coordinamento della comunicazione, sul piano nazionale, di date, luoghi delle manifestazioni e persone di contatto
- Promozione mediatica su scala nazionale
- Preparazione del materiale grafico e fotografico
- Aggiornamento del portale www.slowup.ch, dei link con i responsabili regionali, presenza nel sito www.veloland.ch e www.myswitzerland.com

Finanze e sponsoring

- Allestimento di piattaforme per gli sponsoring partner nazionali
- Acquisizione e coordinamento di sponsoring partner per la garanzia di qualità e per il finanziamento iniziale dei responsabili regionali
- Garanzia di piattaforme regionali per gli sponsoring partner

Valutazione

- Propaganda, lancio di altre slowUp regionali
- Coaching dei responsabili regionali (fase d'allestimento)
- Promozione dello scambio di esperienze tra i responsabili regionali
- Ottimizzazione della qualità in base ai rapporti finali dei responsabili regionali e a valutazioni proprie
- Contatti con la Confederazione, i Cantoni, le organizzazioni nazionali, se necessario anche con enti organizzatori di manifestazioni analoghe
- Elaborazione e aggiornamento degli standard di qualità, del manuale e del corporate design

²⁷ Il capitolo 5.2 è un estratto del Manuale di slowUp. Le indicazioni che permettono di trovare il Manuale completo come anche altri documenti di slowUp si trovano al capitolo 5.3 sotto «strumenti di lavoro».

5.23 Compiti degli enti regionali responsabili

Organizzazione

- Messa a punto dell'organizzazione regionale (che funge da richiedente e da parte contraente nei confronti del responsabile nazionale)
- Istituzione del comitato organizzativo
- Coordinamento dei partner e degli sponsor regionali e locali nonché promozione dei contatti (autorità, cittadini, economia, sponsor regionali, media)

Gestione del progetto

- Elaborazione dell'idea e del progetto preliminare (chiarire la fattibilità)
- Richiesta delle autorizzazioni necessarie alle autorità cantonali e comunali
- Elaborazione del piano della manifestazione quale parte integrante della domanda presentata al responsabile nazionale
- Inoltro della domanda al responsabile nazionale
- Organizzazione e attuazione della giornata slowUp

Comunicazione

- Informazione preliminare nella regione (Comuni, cittadini, organizzazioni attive nel turismo, aziende, ecc.)
- Nomina di un interlocutore in seno al comitato organizzativo
- Piano di comunicazione
- Partenariato con i media regionali
- Preparazione e gestione delle informazioni online regionali con link alla homepage di slowUp www.slowup.ch
- Informazione alla popolazione dopo l'ottenimento delle autorizzazioni
- Organizzazione della segnaletica in collaborazione con la polizia (strade chiuse al traffico motorizzato privato)
- Comunicazione del programma della giornata
- Coordinamento delle misure di comunicazione con il responsabile nazionale

- Assicurare la presenza del responsabile nazionale e degli sponsor
- Controllo della corretta applicazione del corporate design

Finanze e sponsoring

- Compilazione del budget (costi, ricavi, liquidità)
- Piano di piattaforme per lo sponsoring
- Acquisizione di sponsoring partner regionali e relativi contratti
- Conti

Valutazione

- Controllo dei risultati, rassegna stampa e rapporto finale destinato all'ente nazionale responsabile
- Partecipazione all'incontro di coordinamento dei responsabili nazionali

5.24 Standard di qualità slowUp

Per utilizzare il nome e il logo slowUp vanno adempiuti i seguenti criteri:

Organizzazione

- Creazione di un ente regionale regionale solido
- Creazione di un comitato organizzativo chiaramente strutturato e di un centro operativo efficiente
- Compilazione dell'intera domanda da inoltrare all'ente nazionale responsabile

Data e scadenario

- Attuazione annuale nello stesso periodo dell'anno
- Nessun conflitto con altre slowUp
- Pianificazione e scadenario realistici
- «Point of no return» chiaramente definiti

Tratto stradale chiuso al traffico

- Tracciato e percorso per lo più su strade principali
- Percorso «logico»
- Lunghezza minima raccomandata: 25 km
- Larghezza minima raccomandata della strada: 6 m. Possibili divergenze in

funzione del numero di partecipanti, della lunghezza del tracciato e delle condizioni locali

- Pavimentazione continua in asfalto, senza acciottolato nelle discese (inline skating e monopattini)
- Il dislivello non deve superare 25 m su 10 km, pendenza massima 6%
- Possibilmente pochi incroci con strade aperte al traffico e binari
- Eventualmente si raccomanda di indicare il senso di marcia

Regione e programma collaterale

- Regione interessante dal punto di vista turistico e paesaggistico
- Offerte gastronomiche, culturali e sportive lungo il tracciato
- Incarto relativo all'ubicazione dei villaggi (superficie stand degli sponsor e dei partner, responsabili, collegamenti, accesso, ecc.)

Trasporti, sicurezza, collegamenti

- Obiettivo: quota possibilmente alta di mezzi di trasporto pubblici e del traffico lento (HPM²⁸) per raggiungere la destinazione
- Sfruttamento e promozione degli itinerari d'accesso per i mezzi di trasporto del traffico lento provenienti dalle regioni vicine
- Sufficienti collegamenti con i trasporti pubblici
- Noleggio biciclette
- Servizio riparazioni (picchetto)

Piano dei trasporti per il traffico motorizzato privato

- Piano delle deviazioni
- Piano dei parcheggi
- Sicurezza degli incroci, delle strade aperte al traffico e dei tratti esposti al pericolo
- Annuncio in tempo utile della chiusura di strade e delle deviazioni

²⁸ Human Powered Mobility

Servizi medici e di soccorso

- Allestimento di unità di soccorso
- Accessi per le ambulanze

Assicurazioni

- Analisi della situazione assicurativa
- Concludere un'assicurazione responsabilità civile per organizzatori di eventi

Possibilità di ristoro

- Ristoro
- Offerta diversificata e sufficiente
- Specialità regionali e vendita diretta

Impianti sanitari e smaltimento

- Piano impianti sanitari (numero, ubicazione, segnaletica, offerta per disabili)
- Piano smaltimento (ad es. raccolta e gestione rifiuti, smaltimento)

Comunicazione

- Piano della comunicazione interna
- Piano della comunicazione esterna (media, responsabile nazionale, in particolare informazione in tempo utile alle autorità, alla popolazione e alle aziende interessate della regione)
- Applicazione corretta del corporate design slowUp

Finanze

- Budget equilibrato
- Proventi garantiti
- Contabilità attendibile

Sponsoring

- Piattaforme sponsoring definite e interessanti
- Assicurare la presenza per i partner nazionali

Valutazione

- Elaborazione del rapporto finale con rassegna stampa (estratto)
- Chiusura formale dei conti annuali della manifestazione

5.25 Protezione del marchio e corporate design

Protezione del marchio

L'elemento centrale dell'identità di slowUp è il marchio (label). Il marchio e il nome sono protetti e appartengono al responsabile nazionale, come del resto anche il nome del dominio. Senza l'autorizzazione scritta del responsabile nazionale, il marchio «slowUp» non può essere impiegato né singolarmente né come elemento pubblicitario per altri marchi (turistici e non).

Uso del marchio da parte degli enti regionali responsabili

Per utilizzare il marchio slowUp i responsabili regionali devono ottenere l'autorizzazione scritta dell'ente nazionale responsabile e, in linea di massima, pagare un diritto d'uso. Se le disponibilità finanziarie lo permettono, il responsabile nazionale può decidere di esonerarli dal pagamento della tassa. Le condizioni e la concessione del diritto d'uso del logo ai partner degli enti regionali responsabili sono disciplinate in un apposito contratto. L'uso del logo da parte di terzi per pubblicazioni non commerciali è autorizzato a condizione che vi sia una relazione diretta con un progetto regionale slowUp. L'uso a fini commerciali e l'impiego non direttamente connesso ad un progetto regionale necessitano dell'approvazione del responsabile nazionale.

Impiego del corporate design slowUp

Il logo slowUp può essere utilizzato unicamente nelle forme definite dal responsabile nazionale. Le modalità d'uso del logo slowUp (unitamente a quelle per il logo della fondazione «La Svizzera in bici», di Svizzera Turismo e dei partner) figurano nel corporate design che contiene anche esempi, procedure e un modello di scadenziario.

Comunicazione

Generalmente, l'ente nazionale responsabile sostiene la campagna di co-

municazione di tutte le manifestazioni regionali con piattaforme promozionali nazionali e internazionali, allo scopo di informare non solo sui singoli eventi ma anche sull'idea di base. Le piattaforme comunicative sono:

- promozione mediatica
- materiale stampato dei responsabili nazionali
- www.slowup.ch e siti web degli enti responsabili e dei partner
- informazioni alle società di marketing di Svizzera Turismo

Il sito Internet www.slowUp.ch raggruppa tutte le informazioni sui progetti slowUp e riporta i link relativi alle homepage dei progetti regionali. Gli indirizzi delle homepage regionali non possono essere divulgati.

Gli **enti regionali responsabili** si occupano della campagna di comunicazione della rispettiva slowUp, impiegando mezzi e piattaforme promozionali propri. Provvedono inoltre ad informare sugli obiettivi nazionali delle iniziative slowUp.

Gli enti nazionali e regionali si scambiano le informazioni sulle proprie attività.

5.26 Finanze

Ogni ente regionale è responsabile del finanziamento delle rispettive giornate slowUp. L'esperienza ha mostrato che il budget deve aggirarsi attorno a 100 000 franchi. L'importo esatto dipende dai seguenti fattori:

- se e fino a che punto l'organizzazione (segretariato, ecc) è assunta dai responsabili regionali (Cantoni, Comuni, associazioni);
- se per l'attuazione della slowUp (chiusura di strade, gestione del traffico, addetti alla sicurezza, unità sanitarie, ecc.) ci si può avvalere delle organizzazioni e istituzioni regionali (Cantone, Comuni, associazioni, ecc.);
- quali misure di comunicazione sono state scelte (opuscoli informativi,

pubblicità, ecc.) e quali sponsorizzazioni sono state ottenute.

Le principali voci del budget sono:

Costi	Ricavi
Segretariato e spese	Contributi dei Cantoni e dei Comuni
Autorizzazioni, tasse (ad es. SUIISA)	Contributi di organizzazioni regionali
Installazioni (WC, barriere, gestione rifiuti, ecc)	Sponsoring regionale
Attività promozionali (onorari, manifestazioni)	Sponsoring nazionale
Inaugurazione	Merchandising
Programma (lay-out, stampa, distribuzione)	Inserzioni nel programma
Licenze slowUp	Contributi di ristoranti/espositori (stand)
Responsabilità civile per organizzatori	Sponsoring nazionale
IVA	

Osservazioni:

- Le tasse d'iscrizione sono sconsigliate (applicazione difficile, segnale negativo).
- Per i ricavi provenienti dallo sponsoring, dal merchandising e dalle inserzioni si applicano le disposizioni della legge federale sull'IVA.

5.27 Sponsoring

(Premessa: per una maggiore leggibilità e chiarezza abbiamo raggruppato nella categoria «sponsoring partner» i partner dei settori servizi, sponsoring e media)

L'ente nazionale responsabile avvicina gli sponsoring partner nazionali che intendono promuovere il progetto slowUp su scala nazionale e sostenerlo finanziariamente. L'impegno di uno sponsoring partner nazionale deve estendersi sull'arco di diversi anni (al minimo tre). Inoltre, gli enti nazionali cercano di coordinare le attività degli enti regionali o di creare luoghi e opportunità per lo scambio di informazioni tra

i responsabili regionali e gli sponsoring partner potenziali.

Lo sponsoring nazionale deve coprire i costi degli enti nazionali responsabili. Dal canto loro, i responsabili regionali possono trarre vantaggio da un eventuale sponsoring su scala nazionale attraverso

- la promozione nazionale (canali di comunicazione dei responsabili nazionali e degli sponsoring partner nazionali);
- il coordinamento e la garanzia di qualità ad opera degli enti nazionali;
- contributi finanziari diretti (a seconda dell'impegno finanziario dei partner nazionali);
- impegno regionale degli sponsoring partner nazionali;
- rafforzamento della notorietà del marchio slowUp.

Nel CD sono contenute anche indicazioni relative agli sponsoring partner nazionali sulle piattaforme dei responsabili regionali e nazionali.

Gli **enti regionali responsabili** assicurano il finanziamento della rispettiva slowUp (cfr. finanze), cercano partner e definiscono la piattaforma promozionale più adatta (inserzioni, manifesti, presenza nei «villaggi sponsor», sampling, cartelloni, ecc.).

Occorre **coordinare** le attività dei responsabili regionali e nazionali, da un lato perché agli sponsoring partner nazionali venga garantita di regola l'esclusività, dall'altro per evitare conflitti potenziali tra sponsoring partner regionali e nazionali. Gli enti regionali provvedono a comunicare per tempo all'ente nazionale i partner che intendono contattare. Eventuali restrizioni nell'acquisizione di sponsoring partner vanno disciplinate contrattualmente.



5.3 Indirizzi e strumenti di lavoro

5.3.1 Indirizzi

Organi federali

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Strategia Traffico del tempo libero
Ueli Seewer
Palazzo federale nord
Kochergasse 10
3003 Berna
T: 031 322 55 66
F: 031 322 78 69
www.trafic-de-loisirs.ch

SvizzeraEnergia

Persona di contatto slowUp
Hermann Scherrer
Persona di contatto 22 settembre
Aline Brüllhardt
Ufficio federale dell'energia (UFE)
Casella postale
3003 Berna
T: 031 322 56 11
F: 031 323 25 00
www.svizzera-energia.ch

Ente nazionale responsabile slowUp

slowUp

c/o Fondazione «La Svizzera in bici»
Casella postale 8275
Finkenhübelweg 11
3001 Berna
T: 031 307 47 40
F: 031 307 47 48
info@slowup.ch
www.slowup.ch

Svizzera Turismo

Jörg Krebs
Tödistrasse 7
Casella postale
8027 Zurigo
T: 01 288 11 11
F: 01 288 12 05
joerg.krebs@switzerland.com

Direzione del progetto

Peter Anrig
Fondazione La Svizzera in bici
T: 031 307 47 42
peter.anrig@veloland.ch

Daniel Leupi
Velobüro
T: 062 205 99 03
daniel.leupi@velobuero.ch

Jörg Stäuble
CEO GmbH
T: 031 852 00 20
mail@ceo-stauble.ch

Partner principali slowUp

Promozione Salute Svizzera

Peter Burri
Dufourstrasse 30
Casella postale 311
3000 Berna 6
T: 031 350 04 26
F: 031 368 17 00
peter.burri@healthprom.ch

Enti regionali responsabili slowUp

slowUp Lac de Morat

Brigitte Lüthi
c/o Association des communes du
district de Lac
rte de la Ritta 1
1789 Lugnorre
T: 026 672 13 14
F: 026 673 02 26
sekretariat@see-lac.ch

slowUp Euregio Bodensee

Clemens Wäger
Wäger & Partner GmbH
Rheinstrasse 1
Postfach
8501 Frauenfeld
T: 052 722 27 90
F: 052 722 27 91
clemens.waeger@waegerpartner.ch

slowUp Lac de Sempach

Kontaktstelle
Ursula Bachmann
Infostelle Seminarhotel SRK
6207 Nottwil
T: 041 939 23 23 o 079 216 23 49
F: –
info@slowup-sempachersee.ch

slowUp Gruyère

Christophe Maurer
Jeune Chambre Economique de la
Gruyère
Rue du Tir 12
1636 Broc
T: 026 912 42 58
F: 026 912 14 06
rocpan@swissonline.ch

Servizi competenti

Ferrovie Federali Svizzere FFS SA

Traffico regionale, First- & Last-Mile
Florentin Abächerli
Brückfeldstr. 16
3000 Berna 65
T: 051 220 51 29
F: 051 220 27 22
florentin.fa.abaecherli@sbb.ch

5.32 Strumenti di lavoro

slowUp

- Dossier «slowUp»
- Manuale slowUp
- Liste di controllo slowUp
- Corporate Design slowUp
- Contratto modello
- Diversi rapporti finali slowUp

Tutti questi documenti si trovano in formato pdf su www.slowUp.ch
www.traffico-tempo-libero.ch

Settimana della mobilità

«Europäisches Handbuch für Kommunen»

«Ratschläge und nützliche Informationen für die Organisation der europäischen Woche der Mobilität 2003»

(in tedesco)

In formato pdf su www.mobilservice.ch
e www.traffico-tempo-libero.ch.

Swiss Olympic

CD-ROM «sportverein»

«sportverein – 1000 praktische Tipps für die Vereinsarbeit»

(in tedesco o francese)

Casella postale 202

3000 Berna 32

<http://www.swissolympic.ch/d/publikationen/index.cfm?tid=51>



Fonti

Indirizzi Internet

(Indirizzi Internet: stato agosto 2003)

- 22 settembre:
<http://www.22september.org>
- Comune di Lugano:
<http://www.lugano.ch>
- Comune di Parigi:
<http://www.paris.fr>
- Ecotrasporti:
<http://www.ecotrasporti.it>
- GAST: <http://www.gast.org>
- Sonntags-Initiative:
<http://www.sonntags-initiative.ch>
- Legambiente:
<http://www.legambiente.it>
- Ministero dell'Ambiente:
<http://www.minambiente.it>
- Mobil ohne Auto:
<http://www.mobilohneauto.de>
- Monday Night Skate:
<http://www.nightskate.ch>
- Ufficio federale dell'energia (UFE):
<http://www.svizzera-energia.ch>
- Settimana europea della mobilità:
<http://www.mobilityweek-europe.org>
- UPI-Institut: Rapporto 37: «Autofreie Sonntage», Germania 2003;
<http://www.upi-institut.de/upi37.htm#UPI37SA>

Diritto e affari delle Camere federali

(Raccolta sistematica del diritto federale)

- Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr) RS 741.01
- Ordinanza del 5 settembre 1979 sulla segnaletica stradale (OSStr) RS 741.21

(Curia Vista – Banca dati degli affari del Parlamento svizzero)

- 76.225 Iniziativa parlamentare Franz Jaeger «per almeno otto domeniche all'anno senz'auto», 1977
- 96.408 Iniziativa parlamentare Franziska Teuscher «per introdurre ogni anno due giornate nazionali senz'auto», 1996

- 99.094 Iniziativa popolare «per una domenica senz'auto per stagione – un esperimento limitato a quattro anni», 1999
- 00.1037 Interrogazione ordinaria Pia Hollenstein «Sostegno alle città per l'iniziativa «In città senza automobili!»», 2000
- Cantone di Berna: Verordnung vom 11. Januar 1978 über die Strassenpolizei und Strassensignalisation (Strassenpolizeiverordnung)
- Cantone di Lucerna: Merkblatt Strassenveranstaltungen der Kantonspolizei Luzern
- Cantone Vallese: Ausführungsgesetz über die Bundesgesetzgebung betreffend den Strassenverkehr vom 30. September 1987 (741.1)
- Cantone Vallese: Gesetz über die Gemeindeordnung vom 13. November 1980 (175.1)
- Comune di Zermatt: Verkehrsreglement vom 23. September 1990
- slowUp: Manual, 2002
- Zürich Multimobil: «Aktionstag «Zürich multimobil – die bewegte Stadt»: Positive Bilanz». Communiqué de presse du 22 septembre 2002

Altre fonti

- Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE): «Projet pour des journées sans voiture au niveau local et régional». Lavoro di stage di Samantha Garbani. Non pubblicato, Berna 2001
- Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni (DATEC): «Linee guida traffico lento». Documento in consultazione, Berna 2002
- Europäische Mobilitätswoche, Klimabündnis: «Europäisches Handbuch für Kommunen. Ratschläge und nützliche Informationen für die Organisation der europäischen Woche der Mobilität 2003 mit dem Schwerpunktthema barrierefreie Mobilität», Brüssel 2003
- Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM): «Monitoring de la journée «En ville, sans ma voiture!» au centre-ville de Genève». Risultati del 22 settembre 2002, Genève 2002