



Kanton Graubünden
Chantun Grischun
Cantone dei Grigioni

Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037



Abbreviazioni

| | |
|---------|--|
| UEnTr | Ufficio dell'energia e dei trasporti |
| UST | Ufficio per lo sviluppo del territorio |
| USS | Ufficio per la scuola popolare e lo sport |
| UET | Ufficio dell'economia e del turismo |
| LPS | Legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri |
| UIP | Ufficio dell'igiene pubblica |
| PGU | Piano generale di urbanizzazione |
| PolCant | Polizia cantonale |
| CMC | Centro di competenze per la mobilità coordinata |
| ML | Mobilità lenta |
| TIM | Traffico individuale motorizzato |
| NPR | Nuova politica regionale |
| TP | Trasporto pubblico |
| UT | Ufficio tecnico |

Contenuto

| | | |
|----------|---|-----------|
| | Prefazione | 5 |
| <hr/> | | |
| | Riepilogo | 6 |
| | In breve | 6 |
| | In Kürze | 8 |
| | Curtamain | 10 |
| <hr/> | | |
| | Introduzione | 12 |
| <hr/> | | |
| 1 | Analisi | 14 |
| | Ripartizione modale, situazione attuale e previsioni | 15 |
| | Organizzazione e ripartizione dei compiti | 16 |
| | Punti di forza della mobilità per il tempo libero | 20 |
| <hr/> | | |
| 2 | Punti di forza e sfide | 22 |
| | Rete, infrastruttura, funzionamento | 23 |
| | Offerte di mobilità e intermodalità | 24 |
| | Incentivi e sensibilizzazione | 25 |
| | Organizzazione e procedure | 26 |
| <hr/> | | |
| 3 | Visione e obiettivi | 28 |
| <hr/> | | |
| 4 | Campi d'azione | 32 |
| | Pianificazione della rete | 34 |
| | Aumento della domanda di mobilità lenta | 36 |
| | Pianificazione trasversale dei mezzi di trasporto | 38 |
| | Procedure e organizzazione dell'amministrazione cantonale | 40 |
| | Basi giuridiche | 42 |
| <hr/> | | |
| | Prospettiva | 45 |
| <hr/> | | |



Prefazione

Cara lettrice, caro lettore,

anche lei di tanto in tanto si muove in bicicletta o a piedi? Si reca al lavoro in e-bike? I suoi figli vanno a scuola a piedi? Oppure noleggia un monopattino elettrico per il tragitto dalla stazione al parrucchiere?

La maggior parte delle persone collega l'espressione «mobilità lenta» soprattutto al tempo libero: alle escursioni del fine settimana o al giro in bicicletta dopo il lavoro. Hanno ragione: la mobilità lenta è anche questo. Ma è anche molto altro. In particolare, il camminare viene percepito come un'attività quotidiana e normale, raramente come una forma di mobilità vera e propria.

Tuttavia, negli agglomerati urbani gli spostamenti a piedi o in bicicletta sulle distanze brevi e medie rivestono grande importanza. Negli ultimi anni la mobilità attiva ha assunto una maggiore rilevanza nella società. Inoltre, si è notevolmente trasformata per via dello sviluppo tecnologico: grazie alle e-bike anche le persone anziane possono muoversi attivamente e i nuovi mezzi di trasporto, come i monopattini elettrici, stanno cambiando profondamente la mobilità dei giovani.

La strategia che le presentiamo in questo documento è dedicata alla mobilità lenta e definisce la direzione che prenderà il Cantone dei Grigioni fino al 2037. È certo che nel nostro Cantone la mobilità lenta dovrà diventare il pilastro centrale di una mobilità sostenibile e allettante.

Il traffico del tempo libero è già un nostro punto di forza: i nostri percorsi escursionistici sono sviluppati in modo ottimale, il ciclismo gode di un'alta considerazione e le nostre offerte di mobilità sostenibile nel turismo sono conosciute ben oltre i confini cantonali. È ora necessario trasferire questi punti di forza anche alla mobilità quotidiana: è proprio lì che risiede il nostro grande vantaggio.

Nel suo attuale programma, il Governo del Cantone dei Grigioni si è esplicitamente espresso a favore della promozione della mobilità lenta. Il

piano d'azione cantonale «Green Deal per i Grigioni» e la nuova legge concernente la promozione e il finanziamento di misure per la protezione del clima e l'innovazione nei Grigioni (LGCI) perseguono l'obiettivo del saldo netto pari a zero entro il 2050. La nostra strategia climatica cantonale prevede di ridurre le emissioni di gas serra anche nel settore dei trasporti. Forme di mobilità sostenibili e rispettose dell'ambiente sono quindi centrali per ridurre la CO₂. Se rendiamo la nostra mobilità più sostenibile non solo nel tempo libero, ma anche nella vita quotidiana, saremo in grado di ridurre le emissioni di gas serra e di proteggere il clima. In questo modo contribuiamo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione e sostituzione della società a 2000 watt.

Entro il 2037 il Cantone dei Grigioni sarà conosciuto oltre i confini cantonali per le sue interessanti offerte nell'ambito della mobilità lenta. Le nostre strade, progettate in modo accattivante, devono invitare la popolazione, i lavoratori e i visitatori a muoversi attivamente. Garantiremo così una qualità elevata del nostro territorio nel lungo periodo e rafforzeremo il nostro Cantone come spazio allettante in cui vivere e lavorare.

La «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» ci offre l'opportunità di un ulteriore sviluppo orientato al futuro del nostro Cantone. Cogliamola: operiamo insieme il cambiamento!

Marcus Caduff

Presidente del Governo

Direttore del Dipartimento dell'economia pubblica e socialità

Dr. Carmelia Maissen

Consigliera di Stato

Direttrice del Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità

In breve

Con la «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» il Cantone desidera promuovere in modo mirato la mobilità attiva. Entro il 2037 il traffico lento dovrà diventare un pilastro centrale della mobilità, nella vita quotidiana e nel tempo libero.

Sempre più persone si recano al lavoro in bicicletta o con la e-bike, percorrono tratti a piedi e trascorrono il tempo libero attivamente facendo escursioni o in sella alla mountain bike. Nel Cantone dei Grigioni il traffico pedonale e ciclistico nel tempo libero sta registrando un sensibile aumento da anni.

I Grigioni sono pionieri in Svizzera, hanno infatti già investito molto in sentieri escursionistici, percorsi ciclistici, piste ciclabili e sentieri di trail running. Rispetto al traffico per il tempo libero, l'offerta per la mobilità attiva nella vita quotidiana registra un certo ritardo: le complesse sfere di competenza e le risorse limitate ostacolano un'efficace promozione della mobilità lenta, in particolare per la quotidianità.

Con la «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» il Governo del Cantone dei Grigioni intende promuovere in modo mirato la mobilità attiva. La visione prevede che il traffico lento nel 2037 costituisca un pilastro centrale della mobilità nel Cantone dei Grigioni e che la metà di tutti i sentie-

ri presenti nel Cantone sia percorribile in questa modalità. Per attuare questa visione, la strategia formula degli obiettivi concreti, che si articolano in cinque campi d'azione:

- Il Cantone assume un ruolo attivo e di coordinamento nella **pianificazione della rete** e fornisce maggiore sostegno ai Comuni.
- Il Cantone si adopera attivamente e in modo mirato per **aumentare la domanda di mobilità lenta** per gli spostamenti quotidiani e del tempo libero.
- Il Cantone amplia la **pianificazione intermodale** e potenzia il collegamento delle diverse offerte di mobilità.
- Il Cantone semplifica i **processi e l'organizzazione** dell'amministrazione cantonale e promuove in modo efficiente il traffico lento.
- Il Cantone integra nelle **basi giuridiche** condizioni quadro nuove e adattate, riguardanti la mobilità lenta.

Ognuno dei cinque campi d'azione include dei compiti per il Cantone e delle raccomandazioni rivolte ai Comuni e alle regioni. Si intende così consolidare ulteriormente la forte posizione di mercato nell'ambito del tempo libero. Al contempo è necessario che la mobilità lenta si sviluppi anche nella vita quotidiana come una forma di spostamento associata e di pari livello, accanto all'auto e al trasporto pubblico.

La «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» offre una base completa per lo sviluppo di una mobilità sostenibile e interessante nel Cantone dei Grigioni, che possa in questo modo contribuire a una qualità della vita e del territorio di livello elevato.



Visione 2037

Nel 2037 la mobilità lenta rappresenta un pilastro centrale della mobilità nel Cantone dei Grigioni. La mobilità attiva nella vita quotidiana e nel tempo libero è una pratica comune e viene promossa attivamente, tanto che la metà di tutti gli spostamenti nel Cantone avviene a piedi o in bicicletta.

Obiettivi



Forme di mobilità equivalenti



Aumento della percentuale di mobilità lenta



Competenze e procedure inequivocabili

Campi d'azione



Pianificazione della rete



Aumento della domanda di mobilità lenta



Pianificazione intermodale



Procedure e organizzazione dell'amministrazione cantonale



Basi giuridiche

In Kürze

Mit der «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» möchte der Kanton die aktive Mobilität gezielt fördern. Bis 2037 soll sich der Langsamverkehr im Alltag und in der Freizeit zu einem zentralen Rückgrat der Mobilität entwickeln.

Immer mehr Menschen pendeln mit dem Velo oder E-Bike zur Arbeit, legen Wege zu Fuss zurück oder verbringen ihre Freizeit aktiv mit Wandern oder Mountainbiken. Im Kanton Graubünden nimmt der Fuss- und Veloverkehr in der Freizeit seit längerer Zeit deutlich zu.

Als schweizweiter Vorreiter hat Graubünden bereits viel in Wanderwege, Biketrails, Velorouten oder Trailrunning-Strecken investiert. Im Vergleich zum Freizeitverkehr hinkt das Angebot für die aktive Mobilität im Alltag hinterher: Besonders im Alltagsverkehr erschweren komplexe Zuständigkeiten und eingeschränkte Ressourcen eine wirksame Förderung des Langsamverkehrs.

Durch die «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» will die Regierung des Kantons Graubünden die aktive Mobilität gezielt fördern. Die Vision sieht vor, dass der Langsamverkehr im Jahr 2037 ein zentrales Rückgrat der Mobilität im Kanton Graubünden bil-

det und dass die Hälfte aller Wege im Kanton mit dem Langsamverkehr zurückgelegt wird. Um diese Vision zu erreichen, formuliert die Strategie konkrete Ziele, welche in fünf Handlungsfeldern adressiert werden:

- Der Kanton übernimmt eine aktive und koordinative Rolle in der **Netzplanung** und unterstützt die Gemeinden stärker.
- Der Kanton wirkt aktiv und zielgerichtet auf eine **Erhöhung der Nachfrage im Langsamverkehr** im Alltags- und Freizeitverkehr hin.
- Der Kanton baut die **verkehrsmittelübergreifende Planung** aus und stärkt die Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote.
- Der Kanton vereinfacht die **Prozesse und die Organisation** der kantonalen Verwaltung und treibt die Förderung des Langsamverkehrs effizient voran.
- Der Kanton verankert angepasste und neue Rahmenbedingungen betreffend Langsamverkehr in den **rechtlichen Grundlagen**.

Jedes der fünf Handlungsfelder beinhaltet Aufgaben für den Kanton sowie Empfehlungen an Gemeinden und Regionen. So soll die starke Marktposition im Freizeitbereich weiter ausgebaut werden. Gleichzeitig soll sich der Langsamverkehr auch im Alltag zu einer selbstverständlichen und gleichwertigen Mobilitätsform neben dem Auto und dem öffentlichen Verkehr entwickeln.

Die «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» bietet eine umfassende Grundlage für die Entwicklung einer nachhaltigen und attraktiven Mobilität im Kanton Graubünden und trägt damit zu einer hohen Lebens- und Standortqualität bei.



Vision 2037

Im Jahr 2037 ist der Langsamverkehr ein zentrales Rückgrat der Mobilität im Kanton Graubünden. Die aktive Mobilität ist im Alltag und in der Freizeit selbstverständlich und wird aktiv gefördert, so dass die Hälfte aller Wege im Kanton zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird.

Ziele



**Gleichwertige
Mobilitätsformen**



**Erhöhung des
Langsamverkehrs-Anteils**



**Eindeutige Zuständig-
keiten und Prozesse**

Handlungsfelder



Netzplanung



**Erhöhung der Nachfrage
im Langsamverkehr**



**Verkehrsmittelüber-
greifende Planung**



**Prozesse und Organisation
kantonale Verwaltung**



**Rechtliche
Grundlagen**

Curtamain

Cun la «Strategia per il traffic betg motorisà dal Grischun 2037» vul il chantun promover sistematicamain la mobilitad activa. Fin l'onn 2037 duai il traffic betg motorisà sa sviluppar en il mintgadi ed en il temp liber ad ina pitga centrala da la mobilitad.

Adina dapli personas penduleschan cun il velo u cun il e-bike a la lavur, van a pe u passentan lur temp liber activamain cun viandar u cun ir cun velo da muntogna. En il chantun Grischun s'augmenta il traffic da peduns e da velos durant il temp liber cleramain dapi pli ditg.

Sco pionier en l'entira Svizra ha il Grischun gia investì bler en sendas da viandar, en biketrails, en rutas da velo u en trajects da trailrunning. En cumparegliaziun cun il traffic da temp liber è la purschida per la mobilitad activa en il mintgadi main avanzada: Spezialmain en il traffic quotidian èsi pli difficil da promover en moda efficazia il traffic betg motorisà, quai pervia da cumpetenzas complexas e pervia da resursas restrenschidas.

Cun la «Strategia per il traffic betg motorisà dal Grischun 2037» vul la Regenza dal chantun Grischun promover sistematicamain la mobilitad activa. Tenor la visiun duai il traffic betg motorisà esser l'onn 2037 ina pitga centrala da la mobilitad en il chantun Grischun e la mesadad da tut las

vias en il chantun vegnir fatgas cun il traffic betg motorisà. Per cuntanscher questa visiun formule-scha la strategia finamiras concretas che vegnan adressadas en tschintg champs d'acziun:

- Il chantun surpiglia ina rolla activa e coordinativa en la **planisaziun da raits** e sustegna pli fitg las vischnancas.
- Il chantun agescha en moda activa ed intenziunada **per augmentar la dumonda dal traffic betg motorisà** en il traffic quotidian e da temp liber.
- Il chantun extenda la **planisaziun che cumpiglia plirs meds da transport** e rinforza la colliaziun da las differentas purschidas da mobilitad.
- Il chantun simplifitgescha ils **process e l'organisaziun** da l'administraziun chantunala e fa avanzar en moda effizienta la promoziun dal traffic betg motorisà.
- Il chantun franchisescha en las **basas giuridicas** cundiziuns generalas adattadas e novas concernent il traffic betg motorisà.

Mintgin dals tschintg champs d'acziun cuntegna incumbensas per il chantun sco er recumandaziuns a las vischnancas ed a las regions. Uschia duai la ferma posiziun sin il martgà en il sector dal temp liber vegnir extendida anc pli fitg. Il medem mument duai il traffic betg motorisà sa sviluppar er en il mintgadi ad ina furma da mobilitad evidenta ed equivalenta sper l'auto e sper il traffic public.

La «Strategia per il traffic betg motorisà en il Grischun 2037» porscha ina basa cumplessiva per sviluppar ina mobilitad persistente ed attractiva en il chantun Grischun e gida uschia ad obtegnair in'auta qualidad da viver ed attractivitat dal lieu.



Strategia per il traffic betg motorisà en il Grischun 2037

Visiun 2037

L'onn 2037 è il traffic betg motorisà ina pitga centrala da la mobilitad en il chantun Grischun. La mobilitad activa è evidenta en il mintgadi ed en il temp liber e vegn promovida activamain, uschia che la mesadad da tut las vias en il chantun vegn fatga a pe u cun il velo.

Finamiras



**Furmas da mobilitad
equivalentas**



**Augment da la cumpart dal
traffic betg motorisà**



**Cleras cumpetenzas
e clers process**

Champs d'acziun



**Planisaziun
da la rait**



**Augmentaziun da la dumonda
en il traffic betg motorisà**



**Planisaziun che cumpiglia
plirs meds da transport**



**Process ed organizaziun da
l'administraziun chantunala**



Basas giuridicas

Introduzione

La mobilità a piedi, in bicicletta e le diverse forme di micro-mobilità assumono sempre più rilevanza nel Cantone dei Grigioni, non solo nel tempo libero. Anche il tragitto per andare al lavoro si percorre sempre più spesso in bicicletta o in e-bike. Il fatto che sempre più persone si affidino alla mobilità attiva e si spostino con la propria forza muscolare o con un supporto di tipo elettrico è dimostrato: presso i punti di rilevazione cantonali del traffico lento, i valori misurati sia del traffico pedonale che di quello ciclistico sono aumentati di circa il 55% tra il 2019 e il 2023. Secondo il programma di governo 2025 – 2028, quella lenta dovrebbe diventare una forma di mobilità importante, equivalente al traffico motorizzato privato e al trasporto pubblico.

Perché una «Strategia per la mobilità lenta»?

La «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» definisce la direzione che la mobilità lenta (ML) prenderà nei Grigioni entro il 2037. Tiene conto delle crescenti esigenze di utilizzo da parte della popolazione e coordina i compiti degli organi cantonali. Offre quindi un quadro di riferimento affidabile per lo sviluppo di una mobilità sostenibile e allettante nel Cantone dei Grigioni e contribuisce a una qualità della vita e del territorio di livello elevato. È in linea con le disposizioni di legge della Confederazione e si interfaccia con le strategie cantonali, come quella climatica o turistica.

La «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» definisce gli obiettivi e indica i campi d'azione concreti, con compiti per il Cantone e raccomandazioni per regioni e Comuni. Coordina le attività tra i dipartimenti cantonali e gli uffici, nonché tra Cantone, regioni, Comuni e terzi. Funge quindi da cornice generale per le decisioni in materia di politica dei trasporti nella pianificazione cantonale, regionale e comunale.

Gli obiettivi della «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» sono in linea con la Costituzione del Cantone dei Grigioni, il programma di governo, il programma di costruzione delle strade, la legge concernente la promozione e il finanziamento di misure per la protezione del clima e l'innovazione nei Grigioni, la strategia climatica e quella turistica. Contribuisce inoltre all'obiettivo del saldo netto pari a zero stabilito dalla legge entro il 2050. Contribuisce a soddisfare le dispo-

sizioni della Confederazione nell'ambito della legge sulle vie ciclabili e della legge sui percorsi pedonali e i sentieri.

Sia nella mobilità quotidiana che in quella del tempo libero possono verificarsi dei conflitti di utilizzo e di interesse tra diversi gruppi di utilizzatori, così come tra la ML e gli interessi agricoli, paesaggistici, ambientali o economici. Nell'ambito delle offerte e delle infrastrutture della mobilità lenta è necessario considerare gli aspetti legati all'economia forestale, alla caccia, alla salvaguardia della natura, dell'ambiente e del paesaggio, nonché alla protezione del patrimonio culturale.

Cos'è la mobilità lenta?

Secondo la legge stradale cantonale (art. 6), la ML comprende in particolare il traffico pedonale e l'escursionismo, nonché gli spostamenti in bicicletta e con altri mezzi come pattini a rotelle, pattini in linea e monopattini, sia per l'utilizzo quotidiano che nel tempo libero. Il termine può essere fuorviante, poiché la velocità di guida con una bicicletta, un'e-bike e con altri mezzi simili non deve necessariamente essere lenta. In questa strategia la ML non viene quindi definita in base a determinati mezzi di trasporto, ma in base ai seguenti criteri:

- tutte le forme di «mobilità attiva», quindi quelle forme di mobilità che richiedono un certo grado di forza muscolare, incluso il supporto elettrico e
- tutte le forme di mobilità che si esercitano su strade e percorsi, nonché su trail e sentieri escursionistici.

Il tratto a piedi per raggiungere il negozio di quartiere o il campo da calcio, il tragitto percorso con il monopattino dalla stazione ferroviaria all'ufficio e quello in bicicletta al mattino per recarsi al lavoro sono trattati all'interno della «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» allo stesso modo della passeggiata domenicale, del giro in bicicletta da corsa dopo il lavoro e della gita in bicicletta nel fine settimana.

Piattaforme dei trasporti come nodi di interscambio

I tragitti più lunghi vengono spesso percorsi con il trasporto pubblico (TP) o con il traffico individuale motorizzato (TIM) e abbinati con percorsi più brevi a piedi o in bicicletta. La cosiddetta intermodalità è quindi di fondamentale importanza per la pianificazione della ML: le piattaforme dei trasporti sono nodi di interscambio importanti che consentono di combinare mezzi di trasporto diversi, che vanno coordinati e collegati tra loro in modo ottimale. Le flotte in condivisione dispo-

nibili presso le piattaforme dei trasporti (ad es. il bike-sharing) sono prerequisiti importanti per rendere la ML più allettante per gli utenti, poiché aumentano la disponibilità dei diversi mezzi di trasporto.

Mobilità quotidiana e per il tempo libero

La legge federale sulle vie ciclabili distingue tra mobilità quotidiana e per il tempo libero. Di conseguenza, i Cantoni devono pianificare reti viarie specifiche per la mobilità quotidiana e per il tempo libero. Sebbene le esigenze degli utenti per la mobilità quotidiana differiscano da quelle per il tempo libero, nella realtà dei fatti ci sono rilevanti sovrapposizioni: le reti e le infrastrutture non sono chiaramente distinguibili l'una dall'altra e spesso si utilizzano per entrambi gli scopi. Questo aspetto viene preso in considerazione nella pianificazione della rete o nella costruzione di infrastrutture per sfruttare le sinergie. La «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» comprende quindi la ML nella vita quotidiana e nel tempo libero.

Sinergie tra le reti per la mobilità quotidiana e per il tempo libero nel traffico pedonale e ciclistico



1. Analisi

Il Cantone dei Grigioni è considerato pioniere a livello svizzero nella promozione della mobilità lenta per il tempo libero. Per quanto riguarda la mobilità quotidiana presenta invece dei ritardi: a causa delle complesse sfere di competenza e delle limitate risorse di personale, la pianificazione della rete ciclabile procede a rilento. Per quanto riguarda il traffico pedonale, i Comuni sono responsabili della pianificazione della rete, ma mancano delle raccomandazioni cantonali e degli standard qualitativi. Anche il co-finanziamento delle infrastrutture del traffico lento da parte del Cantone è in parte disciplinato in modo complesso. Per questo motivo le infrastrutture per la mobilità quotidiana non sono sufficientemente sviluppate, nonostante il potenziale di trasferimento dalla vettura al traffico lento sia grande.

Ripartizione modale, situazione attuale e previsioni

Proprietari di biciclette

Nel Cantone dei Grigioni, nel 2021, circa il 70% delle economie domestiche disponeva di almeno una bicicletta. Questa tendenza è leggermente in diminuzione dal 2010, come confermato anche dal confronto su tutto il territorio svizzero. Si presenta un trend inverso per quanto riguarda il possesso di e-bike, che è aumentato sensibilmente tra il 2015 e il 2021. Mentre nel 2015 solo l'8% delle economie domestiche disponeva di almeno una e-bike, nel 2021 ne possedeva almeno una il 26% delle famiglie.¹

Lunghezza dei percorsi

Le distanze percorse con l'e-bike erano per lo più inferiori a 3 chilometri. Solo il 17% dei tragitti erano più lunghi. Per le biciclette normali la percentuale di tragitti più lunghi è leggermente più alta: il 22% supera i 3 chilometri. Una possibile ragione potrebbe essere che le escursioni più lunghe nel tempo libero o le attività sportive vengono svolte con biciclette non motorizzate. Tuttavia va precisato che il campione, composto da soli 50 percorsi per e-bike, è molto ridotto e quindi poco significativo.¹

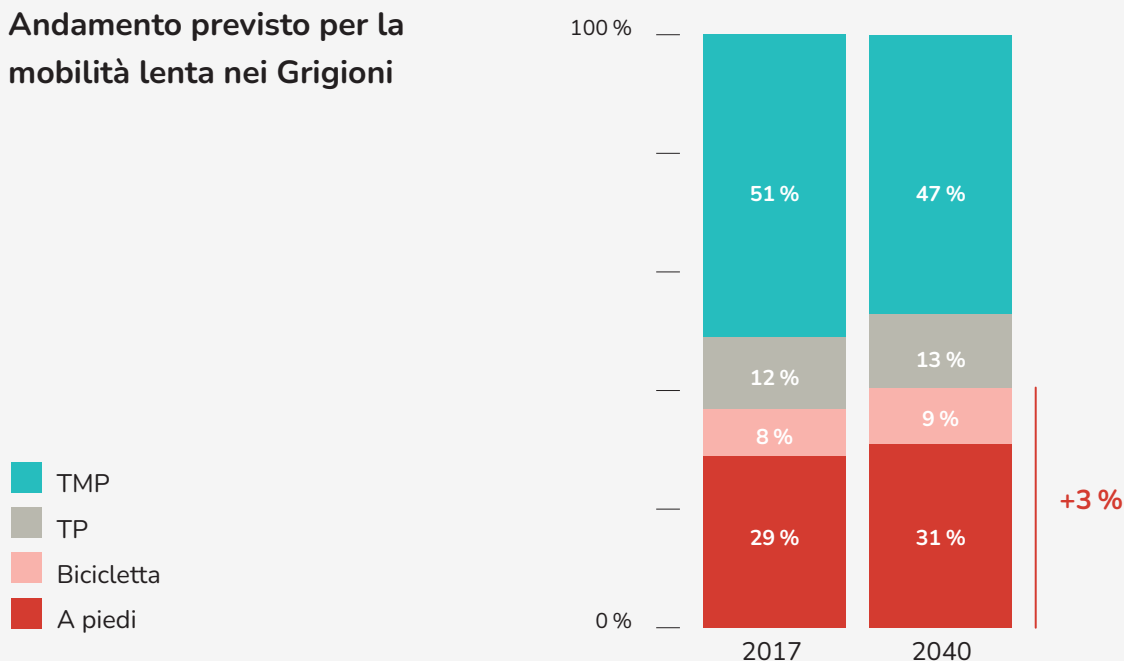
Ripartizione modale (percentuale sul traffico complessivo)

Nel 2017, nel Cantone dei Grigioni, in un giorno lavorativo medio si sono registrati circa 700 000 tragitti. La metà di tutti i tragitti compiuti dalle persone è stata percorsa in auto (51% TIM). Un terzo dei tragitti è stato effettuato a piedi o in bicicletta (37% ML) e il 12% con il TP. La quota di ML sul totale nel Cantone dei Grigioni si attesta quindi su un valore inferiore alla media svizzera, pari al 41%. Inoltre, uno sguardo più da vicino ai dati mostra che i tragitti effettuati con la ML risultano relativamente brevi.²

Potenziale di trasferimento

Anche per quanto riguarda il traffico automobilistico si registrano relativamente molti spostamenti brevi delle persone: quasi un quarto dei tragitti con il TIM è inferiore ai 2 chilometri (23%) e quasi uno su dieci è addirittura inferiore a 1 chilometro (9%). Nel Cantone dei Grigioni si percorrono quindi più distanze brevi con il TIM rispetto alla media svizzera, dove il 19% dei tragitti è inferiore ai 2 chilometri e il 7% è inferiore a 1 chilometro. Questo significa che, in considerazione della brevità delle distanze percorse, nel Cantone dei Grigioni esiste un chiaro potenziale di trasferimento verso la ML, purché adeguatamente promossa.¹

Andamento previsto per la mobilità lenta nei Grigioni



¹I dati provengono dal rapporto «Mobilità nei Grigioni» (2023), che ha analizzato il microcensimento mobilità 2021 per il Cantone dei Grigioni.

²I dati provengono dal modello nazionale di mobilità delle persone.

Previsioni fino al 2040

Per il Cantone dei Grigioni non si prevede un aumento della popolazione fino al 2030 e il traffico dovrebbe generalmente crescere meno rispetto alla popolazione.³ Da un lato, la quota di popolazione attiva mobile diminuisce a causa dell'andamento demografico. Dall'altro lato, lo sviluppo sociale ed economico porta a una riduzione del traffico legato al lavoro e agli acquisti. Si prevede invece un aumento della mobilità per il tempo libero.

Alla luce di questi andamenti si delinea nel Cantone dei Grigioni una generale diminuzione del traffico entro il 2050. Nel 2040 si prevede che le persone percorreranno circa 37 000 tragitti in meno al giorno rispetto al 2017. Ciò corrisponde a una diminuzione di circa il 5%. Poiché per questa previsione la Confederazione si basa su provvedimenti in materia di politica dei trasporti, la diminuzione del traffico avverrà in particolare nel TIM. Il numero di tragitti percorsi con altri mezzi di trasporto è stabile o persino in leggero aumento. Nella ripartizione modale prevista, si osserva quindi fino al 2040 un cambiamento generale ridotto nella scelta dei mezzi di trasporto. La ML aumenterà di circa il 3% sia nella quotidianità che nel tempo libero.



Organizzazione e ripartizione dei compiti

L'attuale ripartizione dei compiti tra Cantone e Comuni è disciplinata dalla legislazione cantonale. Secondo la legge stradale, nel Cantone dei Grigioni i Comuni sono responsabili della progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture della ML e, in linea di principio, anche del suo finanziamento. Questa normativa si applica sia alle reti cantonali che a quelle comunali, nonché alle infrastrutture della mobilità quotidiana e per il tempo libero.

L'Ufficio tecnico, in qualità di ente specializzato nella ML, si occupa di coordinare, controllare, redigere e aggiornare i piani della rete e garantisce i contributi finanziari. Fornisce consulenza sui contenuti e mette a disposizione le basi di pianificazione. Determinati compiti vengono anche delegati a organizzazioni specializzate o trasferiti a imprese private.

La nuova legge federale sulle vie ciclabili, tuttavia, impone ai Cantoni maggiori obblighi: stabilisce che entro il 2027 inseriscano le reti ciclabili esistenti e pianificate in piani vincolanti per le autorità e che le realizzino entro il 2042. Sono inclusi anche parcheggi per biciclette e infrastrutture simili. Se un Cantone delega la pianificazione delle reti ciclabili comunali ai Comuni, come avviene nei Grigioni, secondo la legge sulle vie ciclabili deve comunque garantire il puntuale adempimento dei compiti e gli strumenti di pianificazione necessari a livello comunale. Il Cantone dei Grigioni rimane quindi responsabile della realizzazione delle reti previste per la ML. Tuttavia, il suo potere d'azione è limitato. Questo comporta responsabilità complesse e ritardi di attuazione, in particolare nella mobilità quotidiana.

³ L'andamento è stato ricavato dalle prospettive di traffico dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (UST). Sono stati calcolati quattro scenari diversi. Il presente calcolo si basa sullo scenario di base, sul quale si orienta anche la Confederazione. Considera gli obiettivi di mobilità della Confederazione e parte da provvedimenti in materia di politica dei trasporti per promuovere la mobilità lenta e ridurre le emissioni.

Pianificazione della rete ciclabile

Per il traffico ciclistico esiste una rete cantonale destinata alla mobilità quotidiana e al tempo libero. Dal 2019 il Cantone definisce entrambe le reti nel Piano settoriale sui percorsi ciclabili e ne determina anche le vulnerabilità. Le reti di percorsi ciclabili del Piano settoriale sono un requisito vincolante per i compiti cantonali e per le pianificazioni direttrici regionali. Inoltre, sono un importante punto di partenza per i piani di utilizzazione comunali. La definizione delle parcelle avviene nella pratica a livello comunale nel Piano generale di urbanizzazione (PGU) (cfr. «Definizione e procedura di autorizzazione»).

Per questo motivo nel 2021 il Gran Consiglio ha incaricato il Cantone di assumere la guida della pianificazione e, per conto dei Comuni, anche della progettazione e della realizzazione della rete cantonale di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana (incarico Cahenzli-Philipp «La rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana come compito cantonale»). Il finanziamento rimane a carico dei Comuni, tuttavia sono state aumentate le aliquote di contribuzione cantonali (cfr. «Finanziamento»).

Pianificazione della rete di percorsi pedonali

La legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri (LPS) obbliga i Cantoni a pianificare le reti di percorsi pedonali ed escursionistici. Inoltre, la legge stradale cantonale stabilisce che il governo definisca tutte le reti per la ML in collaborazione con i Comuni e le regioni.

Per quanto riguarda il traffico pedonale esiste finora solo una rete cantonale per il tempo libero, rappresentata dalla rete di percorsi escursionistici. Questo è stabilito dal Cantone con il piano direttore cantonale. Sebbene secondo l'ordinanza stradale la rete di percorsi escursionistici debba essere registrata in un Piano settoriale, per il traffico pedonale non ne esiste alcuno. Esiste invece un inventario cantonale della rete di percorsi escursionistici, per il quale sono definite responsabilità e competenze.

La rete di percorsi pedonali negli agglomerati urbani, che è rilevante per la mobilità quotidiana, è stabilita dai Comuni nell'ambito dei piani di utilizzazione. Così nel Cantone dei Grigioni gran parte dei Comuni dispone di un piano della rete pedonale, che viene regolarmente verificato. Tuttavia, i piani comunali della rete pedonale non sono vincolanti per il Cantone. Inoltre, non esistono raccomandazioni cantonali su come debbano essere elaborati tali piani. La Confederazione considera quindi insufficienti i requisiti che il Cantone pone sulla qualità dei piani comunali della rete pedonale.⁴

⁴ Su incarico dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), Mobilità pedonale Svizzera nel 2024 ha esaminato sistematicamente lo stato di adempimento della LPS e della pianificazione delle reti pedonali nei Cantoni, documentando lo stato di attuazione.

Definizione e procedura di autorizzazione

Per i Comuni l'attuazione delle reti cantonali per la ML a livello comunale rappresenta una sfida. In parte mancano a livello comunale gli strumenti necessari, poiché l'elaborazione di piani direttori comunali, di approcci generali alla mobilità e di strumenti di pianificazione correlati avviene su base volontaria nel Cantone dei Grigioni. Inoltre, le reti generali per la ML, in parte, non sono state definite concretamente a livello locale. Per i Comuni è impegnativo integrare le reti generali per la ML e le loro reti comunali complementari all'interno del PGU, poiché questo è vincolante per i proprietari dei terreni e un adeguamento può suscitare resistenze. Tuttavia, spetta ai Comuni far rispettare i vincoli sulla ML nei casi specifici.

Le procedure di autorizzazione delle infrastrutture per la ML sono disciplinate da diversi processi: se sulle strade cantonali vengono realizzate delle infrastrutture per la ML, queste devono essere approvate tramite la procedura di esposizione pubblica (Art. 19 legge stradale). I progetti a livello comunale vengono solitamente approvati nella procedura di autorizzazione edilizia, con procedure che variano a seconda che l'ubicazione si trovi all'interno o all'esterno di zone edificabili. I progetti cantonali per la ML possono tuttavia

essere pianificati e realizzati sia dal Cantone sul territorio comunale che dai Comuni stessi. Questo può causare ambiguità e difficoltà in relazione al tipo di procedura di autorizzazione.

Finanziamento e strumenti di promozione

Il Cantone promuove con contributi cantonali i progetti di realizzazione dell'infrastruttura ciclabile della rete per la mobilità quotidiana e del tempo libero, nonché percorsi escursionistici. Con l'incarico Cahenzli-Philipp e la revisione parziale dell'ordinanza stradale, sono state aumentate le aliquote di contribuzione (cfr. riquadro «Aliquote di contribuzione cantonali secondo la legislazione stradale»).

Sebbene il Cantone sostenga a livello finanziario l'ampliamento dell'infrastruttura per la ML, esistono oggi dei disincentivi legati alla ripartizione dei compiti e al finanziamento, che si ripercuotono negativamente sullo sviluppo della ML: le corsie ciclabili sulle strade cantonali sono integralmente finanziate dal Cantone, mentre le vie ciclabili separate lungo le strade cantonali sono finanziate solo in parte. Per quanto riguarda il traffico pedonale, la responsabilità e il finanziamento delle relative infrastrutture per la mobilità quotidiana spettano fondamentalmente ai Comuni.

Aliquote di contribuzione cantonali secondo la legislazione stradale

| | Mobilità quotidiana | Mobilità per il tempo libero |
|---------------------|--|---|
| Traffico ciclistico | 80% rete di base 50% rete complementare | 60% rete di base 30% rete complementare, o 60% se l'impianto serve alla separazione dei flussi di traffico |
| Traffico pedonale | nessun contributo cantonale | 30% percorsi escursionistici di interesse cantonale, o 60% per percorsi escursionistici di interesse cantonale che servono alla separazione dei flussi di traffico, o percorsi escursionistici di interesse prevalentemente cantonale |

In particolare, nella mobilità per il tempo libero è coinvolta una moltitudine di uffici e organizzazioni specializzate nel finanziamento dell'infrastruttura per la ML: l'Ufficio dell'economia e del turismo (UET) eroga contributi per lo sviluppo economico e concede contributi per progetti nell'ambito della Nuova politica regionale (NPR) della Confederazione. L'Ufficio per la scuola popolare e lo sport (USS) eroga contributi per le infrastrutture sportive, e l'Ufficio dell'energia e dei trasporti (UEnTr) supporta in parte la costruzione e la manutenzione di infrastrutture e offerte specifiche per la ML.

Per quanto riguarda la mobilità quotidiana, gli agglomerati sono un importante motore per la realizzazione e il finanziamento delle infrastrutture per la ML: negli ultimi 15 anni l'agglomerato di Coira ha elaborato diversi programmi d'agglomerato. Le misure contenute per la ML sono cofinanziate al 30–40% dalla Confederazione. A marzo 2025 l'agglomerato di Davos ha presentato per la prima volta un programma d'agglomerato e ha anche richiesto il co-finanziamento di numerose infrastrutture per la ML. A partire dal 2028 dovrebbe beneficiare di contributi finanziari rilevanti per la loro attuazione. Oltre a Coira e Davos, anche l'Engadina Alta e il Comune grigionese di San Vittore nell'agglomerato di Bellinzona sarebbero legittimati a presentare domande di finanziamento alla Confederazione nell'ambito di un programma d'agglomerato.

Competenza dell'Ufficio tecnico e degli altri uffici coinvolti

Nel Cantone dei Grigioni sono i Comuni a progettare, costruire e occuparsi della manutenzione degli impianti per la ML. L'Ufficio tecnico cantonale (UT) coordina, in qualità di ente specializzato nella ML, la pianificazione, la costruzione e la segnaletica. Per le strutture lungo le strade cantonali, che ne consentono il decongestionamento, il Cantone può essere il committente dei lavori. Inoltre, i Comuni possono autorizzare il Cantone alla progettazione e alla costruzione degli impianti per la ML. All'interno dell'UT, il reparto ML è responsabile del coordinamento degli impianti di tale natura. Questi comprendono, in particolare, la rete di percorsi escursionistici grigionese e le reti cantonali per la mobilità quotidiana e del tempo libero. Anche altri reparti dell'UT fornir-

scono servizi per la ML. Alcuni compiti vengono anche delegati esternamente.

Inoltre, anche altri dipartimenti e uffici si occupano della ML: ci sono in particolare dei punti di contatto con l'UEnTr in merito all'intermodalità e alla multimodalità. L'Ufficio per lo sviluppo del territorio (UST) è coinvolto negli aspetti della pianificazione territoriale. L'USS, l'UET e l'Ufficio dell'igiene pubblica (UIP) sono coinvolti in modi diversi nella promozione della ML e supportano, ad esempio, progetti con contributi finanziari. La Polizia cantonale (PolCant) è responsabile della sicurezza stradale.

Conflitti di utilizzo e di interesse

La crescente diffusione e promozione della ML possono portare a vari conflitti di interesse. Le infrastrutture sono utilizzate in modi diversi da vari gruppi di utenti, il che può dar luogo a dei conflitti sociali. Inoltre, possono trovarsi in aree sensibili e causare conflitti ecologici con interessi di tipo naturale e ambientale, o legati agli animali selvatici, alla fauna o al paesaggio. I conflitti economici sorgono quando la gestione dei boschi, degli alpeggi o della caccia è ostacolata dall'aumento della mobilità lenta. Nella pianificazione e progettazione delle infrastrutture, così come nelle regole per la loro gestione, è quindi necessario un attento bilanciamento degli interessi.



Punti di forza della mobilità per il tempo libero

Da tempo il traffico pedonale e ciclistico per il tempo libero è promosso attivamente nel Cantone dei Grigioni. Il Cantone può essere considerato il precursore a livello nazionale nel campo della promozione della mobilità attiva nel tempo libero. Per anni ha investito in sentieri escursionistici, percorsi e collegamenti ciclistici.

Già nel 2008, con «graubünden MOBIL», il Cantone si è espresso a favore di una strategia a lungo termine per la promozione della mobilità attiva nel tempo libero e per il turismo. Dal 2010 al 2023 sono state sviluppate offerte coordinate e trasversali alle diverse destinazioni. Queste comprendono i numerosi sottoprogetti «graubünden Bike», «graubünden Hike», «graubünden E-MTB», «graubünden Trailrun» e «Fairtrail Graubünden».

Questi progetti hanno ricevuto diversi riconoscimenti e mirano a fare dei Grigioni una delle regioni ciclistiche più varie e complete, servita da trasporti pubblici e funivie. Tali progetti posizionano la regione ciclistica dei Grigioni come fornitrice leader di prodotti turistici per la mountain bike, sfruttano il potenziale di E-MTB e trail running, progettano e commercializzano l'offerta escursionistica in modo moderno e riducono al minimo il potenziale di conflitto tra ciclisti ed escursionisti.

I progetti sono anche finanziati con fondi della NPR della Confederazione e riscuotono grande successo. Sono stati sviluppati e attuati numerosi provvedimenti. Questa forte posizione sul mercato si consoliderà ulteriormente grazie a progetti come «Fairtrail Graubünden 2024–2027» e al programma di sostegno «GRdigital».

Particolarmente rilevante è il progetto «Digitalizzazione nella ML», che mira a sfruttare al meglio le nuove possibilità tecnologiche per la ML. A tal fine occorre coinvolgere e mettere in rete il maggior numero possibile di stakeholder. Attraverso la raccolta e la messa a disposizione dei dati sulla ML si intende inoltre creare una base importante per sviluppare e attuare idee e progetti innovativi in tale ambito.



2. Punti di forza e sfide

Le infrastrutture della mobilità lenta richiedono superfici che sono in competizione con altri utilizzi dello spazio e con altre esigenze abitative. Nella realizzazione di infrastrutture separate per il traffico lento è quindi necessario ponderare attentamente le diverse esigenze. Accanto a questa sfida, le complesse sfere di competenza delle autorità e gli incentivi finanziari sbagliati rendono difficile promuovere efficacemente la mobilità lenta. Una grande opportunità risiede nella pianificazione strategica complessiva della mobilità: questa consentirebbe di trattare alla pari le diverse forme di mobilità e di coordinarle in base alle esigenze.

Punto di forza e sfida 1

Rete, infrastruttura, funzionamento



Mobilità lenta nella quotidianità

Il **Piano settoriale sui percorsi ciclabili** costituisce una base preziosa per la pianificazione della rete e il finanziamento delle infrastrutture. Sono presenti singoli **progetti esemplari** (Stampaweg Coira, pista ciclabile Mesolcina inferiore, ponte pedonale e ciclabile sulla Plessur / «Ponte italiano»). La politica e le autorità hanno riconosciuto l'**importanza della ML**.

Le infrastrutture ciclabili non sono sufficientemente pensate per soddisfare le **esigenze di tutti gli utenti** e ci sono carenze per quanto riguarda la **sicurezza stradale**. Le **aree stradali** sono destinate principalmente al traffico automobilistico e solo in misura limitata sono adatte alla ML. In particolare lungo **le strade principali** manca un'infrastruttura ciclabile sicura. Non vengono attuati degli **standard** cantonali uniformi. Una **segnaletica adeguata e indicazioni stradali** per il traffico ciclistico quotidiano sono presenti solo in parte. Una promozione efficace della ML richiede **collegamenti continui** con un'infrastruttura che favorisca **tempi di percorrenza brevi**. La ML nella quotidianità deve essere **accessibile e utilizzabile** da tutti i gruppi target. Per quanto riguarda la pianificazione della rete è necessario prestare maggiore attenzione agli altri interessi sul territorio e alle esigenze relative alla salvaguardia della natura, dell'ambiente e delle acque. Questo vale sia per la mobilità quotidiana sia per quella del tempo libero.

Mobilità lenta nel tempo libero

Le reti della ML per il tempo libero sono anch'esse definite nel Piano settoriale sui percorsi ciclabili. Le **infrastrutture sono di qualità** e ben tenute. La **segnaletica** è per lo più uniforme e accattivante. La comunicazione relativa all'utilizzo affronta in modo efficace la coesistenza di ciclisti ed escursionisti, nonché le questioni legate alla natura e all'ambiente. I conflitti esistenti tra la ML, l'agricoltura e la natura vengono affrontati attivamente e si cercano soluzioni.

Per quanto riguarda il traffico ciclistico, anche nell'ambito del tempo libero ci sono delle **lacune nella rete** e delle **carenze in termini di sicurezza** (ad es. sui passi alpini). In particolare, per quanto riguarda le mountain bike, ci sono anche discrepanze tra la rete pianificata e i tragitti effettivamente percorsi. Inoltre, i conflitti di utilizzo, ad esempio con l'agricoltura e l'economia alpina o la flora e la fauna, non sono sempre evitabili. È necessario intervenire anche nel coordinamento delle reti della ML oltre i confini **cantonali e nazionali**. La segnaletica per il tempo libero è compito dei Comuni, motivo per cui la qualità non è uniforme. La **garanzia di qualità** e la manutenzione della rete sono attuate in modo molto diverso dai Comuni.

Punto di forza e sfida 2

Offerte di mobilità e intermodalità



Mobilità lenta **nella quotidianità**

Si dispone di un **collegamento tra i mezzi di trasporto** e di offerte multimodali, tuttavia solo in modo limitato. Occasionalmente sono presenti **offerte di bike sharing** e cargo bike sharing che potrebbero essere ampliate.

I mezzi di trasporto e **le offerte multimodali** non sono collegati adeguatamente. Presso le **piattaforme dei trasporti** l'accesso ai mezzi pubblici per il traffico pedonale e ciclabile non è sempre soddisfacente. Inoltre mancano **informazioni** per i pedoni o parcheggi piacevoli per le biciclette. È necessario promuovere e finanziare i nodi di interscambio multimodali. Inoltre, è necessario coordinare le offerte di mobilità dei diversi fornitori per consentire lo sviluppo di un **sistema complessivo di mobilità** funzionante. L'**offerta di sharing** è attualmente molto localizzata su singoli Comuni nel perimetro dell'agglomerato di Coira, per cui l'ultimo chilometro solitamente non è coperto.

Mobilità lenta nel **tempo libero**

Le reti per il tempo libero sono utilizzate intensamente. Numerosi progetti nel settore del trekking, biking e trail running sono **grandi successi** (ad es. graubünden Bike, Fairtrail Graubünden, graubünden Trail-run). Altri progetti sono in fase di sviluppo. Le offerte sono comunicate efficacemente e vengono **commercializzate con successo**. Per promuovere **l'intermodalità** sono presenti singole offerte.

L'intermodalità è promossa solo occasionalmente e le offerte legate alla mobilità sono principalmente orientate alle mountain bike. Per le imprese di trasporto il crescente **trasporto di biciclette ed e-bike** rappresenta una grande sfida. A volte le capacità non sono sufficienti o il **carico** autonomo non è sempre possibile, il che compromette la stabilità degli orari. Gli sviluppi tecnologici (ad es. e-mountain bike) e la crescente mobilità in età avanzata portano a un **utilizzo più intenso delle reti** e a **nuove esigenze** nel tempo libero, provocando in parte un sovraccarico delle reti per il tempo libero. Inoltre, si aggrava il problema di disturbo della natura.

Punto di forza e sfida 3

Incentivi e sensibilizzazione

Mobilità lenta **nella quotidianità**

La **volontà politica** di promuovere la ML è stata comunicata chiaramente: il programma di governo 2025–2028 stabilisce esplicitamente l'evoluzione della ML, in modo che diventi un tipo di mobilità alla pari con il TIM e il TP nella quotidianità. Questo si riflette anche nel **co-finanziamento cantonale delle infrastrutture ciclabili**.

Le infrastrutture stradali saranno ancora **dominate dal TIM**: dalla pianificazione, progettazione, realizzazione, segnaletica fino al funzionamento e alla manutenzione. Nell'attuazione delle misure non è sempre possibile riconoscere chiaramente la **volontà politica**. Il grande **potenziale** della ML non trova sufficientemente espressione nella realtà. La popolazione considera la ML solo in parte un mezzo di trasporto a pieno titolo: questo potrebbe essere anche dovuto all'orientamento storico dello sviluppo delle infrastrutture e all'attenzione rivolta al traffico stradale motorizzato. È necessario rafforzare l'**abitudine** a muoversi nella vita di tutti i giorni a piedi o in bicicletta. Inoltre, è necessario creare degli **incentivi** che invoglino a utilizzare la ML nella vita quotidiana.

Mobilità lenta nel **tempo libero**

Le offerte per il tempo libero sono ben collegate e sono fornite delle **informazioni** a livello sovregionale (ad es. con app, cartine escursionistiche, SvizzeraMobile ecc.). In questo modo si creano **incentivi** all'uso della ML e si sensibilizza la popolazione sulle **offerte della ML per il tempo libero**.

In generale, il settore del tempo libero si concentra fortemente sulle **mountain bike** e sull'**escursionismo**. Gli incentivi all'**utilizzo di offerte multimodali** sono limitati, sebbene ciò consentirebbe di sfruttare il **potenziale** di diverse tipologie di ML.

Punto di forza e sfida 4

Organizzazione e procedure



Mobilità lenta nella quotidianità

Grazie all'**ente specializzato nella ML** esiste un'unità organizzativa responsabile della ML per la quotidianità. Organizza **convegni specialistici** e promuove **i collegamenti su tutto il territorio svizzero**. Le reti di ML per la quotidianità e il tempo libero spesso si sovrappongono e frequentemente si utilizzano le infrastrutture per entrambi gli scopi. Questa **fusione** viene utilizzata come opportunità in diversi progetti.

Finora manca una **pianificazione strategica complessiva della mobilità**. È necessaria una visione complessiva della mobilità per trattare le sue varie forme alla pari e coordinarle in base alle esigenze. La **fusione** della rete per il tempo libero e la mobilità quotidiana può avere effetti negativi, poiché i **requisiti** delle infrastrutture sono diversi. Inoltre, ciò porta a **incertezze** riguardo alle sfere di competenza e al finanziamento. La legge attuale comporta delle **responsabilità complesse**: per la ML si confrontano diversi uffici del Cantone, i Comuni e numerosi altri attori. È necessario discutere in modo critico i ruoli attuali dei Comuni e del Cantone. Attualmente, sono principalmente i Comuni a essere responsabili dell'attuazione della ML. Il Cantone agisce soprattutto con funzione di supporto. Per quanto riguarda il traffico pedonale, la Confederazione ha criticato il fatto che l'ente specializzato nella ML disponga di risorse umane limitate e non svolga alcun compito di coordinamento in questo settore. La Confederazione richiede di completare i piani della rete pedonale nonché di migliorare i requisiti di qualità della pianificazione della stessa. Raccomanda di ampliare l'ente specializzato nella ML anche al traffico pedonale.

Mobilità lenta nel tempo libero

Gli **stakeholder** nel settore del tempo libero sono ben connessi tra loro. Numerosi attori, anche privati, sono fortemente coinvolti in questo ambito.

Nonostante la buona collaborazione, il **coordinamento** tra i numerosi attori è impegnativo, poiché soprattutto nella mobilità per il tempo libero numerosi uffici e organizzazioni specializzate sono coinvolte nella promozione della ML. Anche il **trasferimento di conoscenze** dall'amministrazione cantonale al livello operativo nelle regioni e nei Comuni non funziona sempre senza intoppi. Sempre più **obblighi e regolamenti provenienti dai più diversi ambiti di interesse** rendono difficile la pianificazione e la realizzazione di progetti infrastrutturali.



3. Visione e obiettivi

Nel 2037 il Cantone dei Grigioni sarà conosciuto oltre i confini cantonali per le sue interessanti offerte nell'ambito della mobilità lenta. L'attuale ruolo di pioniere per il tempo libero e il turismo viene utilizzato come opportunità per un ulteriore sviluppo interessante: la mobilità attiva nella vita quotidiana e nel tempo libero è un dato di fatto e viene promossa attivamente. L'offerta esistente e le infrastrutture per la mobilità, sicure e progettate per il traffico lento, invitano alla mobilità attiva la popolazione, i lavoratori e i visitatori, indipendentemente dall'età, dalle capacità, dalla condizione fisica o da eventuali altre limitazioni. Le infrastrutture per il traffico ciclistico vengono pianificate secondo il principio «da 8 a 80 anni», quelle per il traffico pedonale per tutte le età. Questo contribuisce in modo significativo all'elevato livello nella qualità della vita e del territorio del Cantone dei Grigioni.

Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037

Visione 2037

Nel 2037 il traffico lento rappresenta un pilastro centrale della mobilità nel Cantone dei Grigioni. La mobilità attiva nella vita quotidiana e nel tempo libero è un dato di fatto e viene promossa attivamente, in modo che la metà di tutti i percorsi presenti nel Cantone sia percorribile a piedi o in bicicletta.

Obiettivi



Forme di mobilità equivalenti

Nel Cantone dei Grigioni, il traffico lento è una forma di mobilità equivalente al traffico motorizzato privato e al trasporto pubblico.



Aumento della quota di mobilità lenta

Nel Cantone dei Grigioni la quota di mobilità lenta è aumentata notevolmente grazie alla promozione mirata.



Competenze e procedure inequivocabili

Nel Cantone dei Grigioni, le competenze e le procedure riguardanti la mobilità lenta sono regolate e coordinate in modo inequivocabile.

Obiettivo e distribuzione geografica

Nel 2037, la metà di tutti i percorsi nella vita quotidiana e nel tempo libero devono essere percorsi con la ML. Per raggiungere l'obiettivo 2 della strategia sulla mobilità lenta, la quota di ML sul traffico totale deve aumentare del 13% rispetto al 2017, arrivando quindi al 50%. Si tratta di un aumento significativamente più marcato rispetto a quello previsto dalla Confederazione del 3% (cfr. sezione «Previsioni fino al 2040» nel capitolo 1).

Poiché per questa previsione la Confederazione si basa su provvedimenti in materia di politica dei trasporti, sono necessari sforzi aggiuntivi per raggiungere questo obiettivo. Non è necessario che la quota di ML cresca allo stesso modo ovunque: per quanto riguarda la mobilità quotidiana, la maggiore crescita della ML si dovrebbe verificare nelle aree urbane, dove il potenziale di trasferimento è particolarmente elevato. Anche nelle zone rurali e suburbane la quota di ML per la quotidianità dovrebbe aumentare moderatamente.

Per quanto riguarda la mobilità per il tempo libero, le zone turistiche dovrebbero contribuire in modo più che proporzionale all'aumento dell'utilizzo della ML. Ma poiché queste sono presenti ovunque, sono coinvolte allo stesso modo le zone urbane, suburbane e rurali.



Obiettivo 1

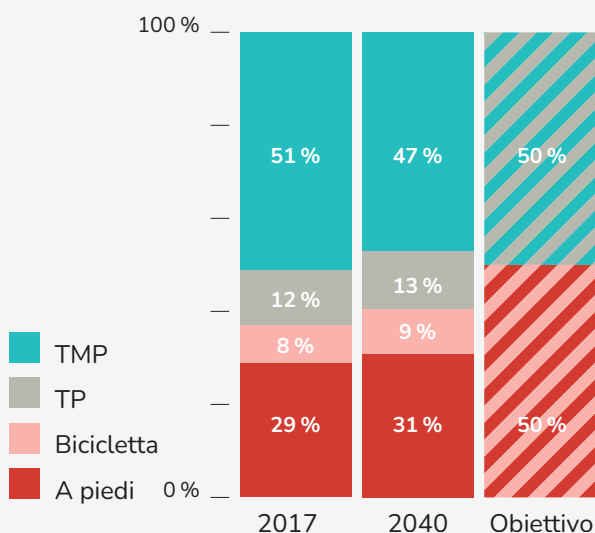
Forme di mobilità equivalenti

Nel Cantone dei Grigioni, il traffico lento è una forma di mobilità equivalente e paritaria rispetto al traffico motorizzato privato e al trasporto pubblico.

Come raggiungere l'obiettivo 1:

- **Ampliare le infrastrutture ciclabili per la mobilità quotidiana:** le infrastrutture ciclabili della rete per la mobilità quotidiana vengono sviluppate in base alle esigenze secondo il principio «da 8 a 80 anni»; sono contrassegnate in modo uniforme e segnalate sui collegamenti rilevanti.
- **Sostenere l'ampliamento della rete di percorsi pedonali per la mobilità quotidiana:** il Cantone supporta i Comuni nello sviluppo della rete di percorsi pedonali per la mobilità quotidiana e per tutte le età negli agglomerati urbani.
- **Continuare a promuovere le reti per il tempo libero:** le infrastrutture per la mobilità attiva nel tempo libero vengono ulteriormente promosse.
- **Progettare le aree stradali orientandole alle zone residenziali:** le aree stradali presenti negli agglomerati urbani vengono progettate in modo da ridurre il traffico, garantire la sicurezza ed essere orientate alla ML. In questo modo vengono soddisfatti i requisiti di qualità centrali per le reti e le infrastrutture della ML.
- **Coordinare le interfacce:** le reti e infrastrutture dei diversi mezzi di trasporto vengono coordinate in modo ottimale e senza soluzione di continuità. In questo modo le interfacce tra TP, TIM e ML sono strutturate in modo adeguato e allettante.
- **Ridurre i conflitti:** per quanto possibile si tenta di ridurre i conflitti tra le diverse forme di mobilità, all'interno della ML nonché tra gli utenti della ML e la natura.

Sviluppo della mobilità lenta nei Grigioni





Obiettivo 2

Aumento della quota di mobilità lenta

Nel Cantone dei Grigioni la quota di mobilità lenta è aumentata notevolmente grazie alla promozione mirata.

Come raggiungere l'obiettivo 2:

- **Incoraggiare il passaggio:** la popolazione, i pendolari, i visitatori e le persone con una seconda casa nei Grigioni vengono motivati grazie a degli incentivi a passare alla ML e sensibilizzati in modo mirato sul loro comportamento in termini di mobilità.
- **Promuovere la multimodalità:** è necessario combinare i mezzi di trasporto in modo efficiente. A tal fine, le offerte multimodali vengono ulteriormente sviluppate e ampliate.
- **Promuovere le offerte di noleggio:** le offerte di noleggio per promuovere la mobilità attiva vengono supportate in base alle esigenze.
- **Favorire le innovazioni:** le tendenze orientate al futuro e le innovazioni vengono promosse, a condizione che contribuiscano a una mobilità efficiente in termini di spazio e a basse emissioni di CO₂.



Obiettivo 3

Competenze e procedure inequivocabili

Nel Cantone dei Grigioni, le competenze e le procedure riguardanti la mobilità lenta sono regolate e coordinate in modo inequivocabile.

Come raggiungere l'obiettivo 3:

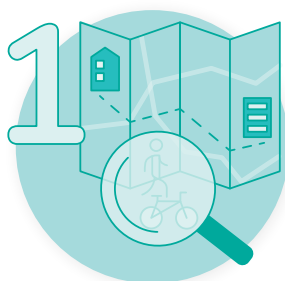
- **Semplificare le procedure:** le procedure riguardanti pianificazione, progettazione, realizzazione, manutenzione e finanziamento dell'infrastruttura cantonale della ML vengono mantenute quanto più semplici possibili.
- **Disciplinare le competenze:** le competenze sono regolamentate in modo chiaro e sono trasparenti sia all'interno che all'esterno.
- **Coordinare la collaborazione:** la proficua collaborazione con terzi è coordinata e continua a essere promossa.
- **Verificare le basi giuridiche:** le basi giuridiche cantonali riguardanti la ML vengono verificate.

4. Campi d'azione

Per attuare con successo la strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037 sono stati identificati cinque campi d'azione tematici. Questi rappresentano aspetti fondamentali che il Cantone intende affrontare per raggiungere gli obiettivi della strategia. Ognuno dei cinque campi d'azione include dei compiti per il Cantone e delle raccomandazioni rivolte ai Comuni e alle regioni. Nel loro insieme, i compiti e le raccomandazioni consentono una pianificazione ottimizzata ed efficiente delle reti per la mobilità lenta, la realizzazione delle reti necessarie, nonché il loro funzionamento e la loro manutenzione.

Panoramica dei cinque campi d'azione

Compiti per il Cantone e raccomandazioni per i Comuni e le regioni



Pianificazione della rete

Il Cantone assume un ruolo attivo e di coordinamento nella pianificazione della rete e fornisce maggiore sostegno ai Comuni.



Aumento della domanda di mobilità lenta

Il Cantone si adopera attivamente e in modo mirato per aumentare la domanda di mobilità lenta per la quotidianità e il tempo libero.



Pianificazione intermodale

Il Cantone amplia la pianificazione intermodale e potenzia il collegamento delle diverse offerte di mobilità.



Procedure e organizzazione dell'amministrazione cantonale

Il Cantone semplifica i processi e l'organizzazione dell'amministrazione cantonale e promuove in modo efficiente il traffico lento.



Fondamenti giuridici

Il Cantone integra nelle basi giuridiche condizioni quadro nuove e adattate, riguardanti la mobilità lenta.

Campo d'azione 1

Pianificazione della rete

Il Cantone è legalmente tenuto a definire e realizzare reti di vie ciclabili per la mobilità quotidiana e del tempo libero, nonché sentieri pedonali ed escursionistici. I Comuni sono responsabili della progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture della mobilità lenta. La realizzazione delle reti cantonali per la mobilità lenta è una sfida per i Comuni. Il Cantone dovrebbe quindi offrire maggiore sostegno e assumere un ruolo attivo e di coordinamento nella pianificazione della rete.



Compiti del Cantone

- **Verifica della classificazione delle reti e parziale equiparazione delle reti per la mobilità quotidiana e del tempo libero.** Il Cantone analizza e revisiona la classificazione delle reti della ML. Verifica inoltre dove è possibile accorpate le reti per la mobilità quotidiana e per il tempo libero, in un'ottica di utilizzo efficiente delle risorse. È necessario tenere conto delle diverse esigenze e dei possibili conflitti tra i vari gruppi di utenti.
- **Creazione di programmi per il traffico pedonale e ciclabile**
Insieme ai Comuni e alle regioni, il Cantone elabora dei programmi regionali e/o comunali per il traffico pedonale e ciclabile, che si orientano alle direttive nazionali. Ove opportuno, le reti della ML per la quotidianità e il tempo libero devono essere poste sullo stesso livello. In questo modo è possibile approfondire temi centrali come l'analisi delle vulnerabilità, la sicurezza dei percorsi scolastici, i parcheggi delle biciclette, la segnaletica, nonché aspetti non legati alle infrastrutture, come la gestione del comportamento di mobilità o potenziali conflitti di utilizzo (ad esempio con la tutela della natura e del paesaggio) e si sviluppano soluzioni pratiche per tutti i livelli di amministrazione.
- **Rettifica della doppia strumentazione**
Piani direttori regionali / Piano settoriale sui percorsi ciclabili / PGU: il Cantone verifica gli strumenti di pianificazione per la definizione delle reti di ML, rettifica la doppia strumentalizzazione e riduce i problemi di interfaccia. A tal riguardo chiarisce anche se è necessario ampliare il Piano settoriale sui percorsi ciclabili da strumento di finanziamento a strumento di pianificazione.
- **Definizione delle reti e coordinamento degli strumenti di pianificazione**
Il Cantone stabilisce in modo vincolante per le autorità tutte le reti di ML e le verifica regolarmente. Si assicura che i percorsi pedonali ed escursionistici, nonché i collegamenti ciclistici di importanza cantonale, vengano integrati negli strumenti di pianificazione corrispondenti, a tutti i livelli.

Raccomandazioni ai Comuni e alle regioni

- **Recepimento delle reti in strumenti di pianificazione subordinati**
I Comuni recepiscono le reti cantonali di ML nei loro PGU, integrano le reti superiori con le reti comunali pedonali e ciclabili e le definiscono in un adeguato strumento di pianificazione comunale. Si pianificano così in modo ottimale le interfacce tra le reti, si colmano le lacune nella rete e si risolvono le vulnerabilità.
- **Attuazione dei percorsi di SvizzeraMobile**
Le regioni e i Comuni attuano, senza lacune, i percorsi aggiornati di «La Svizzera in bici» di SvizzeraMobile, nella misura in cui ciò sia compatibile con altri interessi pubblici. Si adoperano per adattare le reti alle esigenze dei diversi gruppi target nonché per adeguarle alle condizioni quadro mutate e ai miglioramenti infrastrutturali, ad esempio attraverso interventi di costruzione.
- **Controllo e potenziamento delle reti comunali di ML**
Si raccomanda ai Comuni di controllare, migliorare e comunicare le loro reti di mobilità lenta in collaborazione con il Cantone e la popolazione.

Campo d'azione 2

Aumento della domanda di mobilità lenta

Affinché l'obiettivo della ripartizione modale possa essere raggiunto entro il 2037, è necessario che un numero maggiore di persone utilizzi più spesso la mobilità attiva. A tal fine serve qualcosa di più della semplice fiducia nei cambiamenti del comportamento individuale. Il cambiamento deve essere promosso in modo attivo. Il Cantone deve agire in modo mirato per modificare il comportamento in materia di mobilità della popolazione, dei lavoratori, delle persone con una seconda casa e dei turisti, motivandoli volontariamente a cambiare i loro mezzi di trasporto. È importante influenzare sia la mobilità quotidiana che quella del tempo libero.



Compiti del Cantone

- **Fornitura di informazioni alla collettività**
Il Cantone si assicura che la collettività sia informata sui collegamenti della ML e sulle offerte di mobilità attiva, affinché possa farne uso. Comunica in modo proattivo informazioni sui progetti o sulla promozione generale della ML.
- **Sensibilizzazione riguardo al comportamento di mobilità**
Il Cantone lancia delle campagne per sensibilizzare la popolazione sul comportamento di mobilità e aiuta le persone a comprendere i vantaggi della ML. Grazie a delle campagne di prevenzione contribuisce a una maggiore sicurezza stradale nella ML. Inoltre organizza eventi o convegni specialistici sul tema della ML. La comunicazione si rivolge in modo specifico ai professionisti, alla popolazione, ai lavoratori e agli ospiti, così come ai bambini e ai giovani.
- **Fornitura di servizi di consulenza per Comuni e aziende**
Il Cantone fornisce consulenza ai Comuni e alle aziende sulle misure di gestione della mobilità e li supporta nella promozione della ML. Fornisce consulenza ai Comuni nella richiesta di progetti di mobilità per lo sviluppo di aree o alle aziende nello sviluppo dei propri piani di mobilità.
- **Avvio di progetti pilota**
Il Cantone avvia progetti pilota e supporta le regioni e i Comuni nella realizzazione di progetti innovativi. A tal fine esamina i processi di pianificazione e l'attuale sistema contributivo. I progetti pilota vengono seguiti e valutati per trarre degli insegnamenti.
- **Ulteriore sviluppo di misure di promozione e campagne già consolidate**
Il Cantone mantiene in essere le misure di promozione consolidate per progetti e campagne con diverse destinazioni e le sviluppa ulteriormente in modo mirato o le amplia. In questo modo può mantenere nel tempo il suo posizionamento come regione per il turismo outdoor.
- **Avvio di incentivi per il passaggio**
Il Cantone promuove degli incentivi significativi per motivare la popolazione grigionese a passare alla ML.
- **Verifica della promozione della ML per i turisti**
Il Cantone valuta le misure esistenti volte a promuovere la ML per i turisti e, se hanno un effetto positivo, le porta avanti o le rende più interessanti. Verifica, insieme a destinazioni turistiche e Comuni, nuove offerte che contribuiscano a ridurre l'impatto del TIM mediante contributi da parte dei turisti.
- **Verifica della gestione della mobilità per aziende e lavoratori nel Cantone**
Il Cantone dà il buon esempio e sviluppa una gestione della mobilità per i collaboratori cantonali al fine di ridurre la quota di TIM nel traffico causato da pendolari e lavoratori. Il Cantone verifica se è possibile estendere il sistema di gestione della mobilità al settore privato.

Raccomandazioni ai Comuni e alle regioni

- **Utilizzo e adattamento di basi, programmi e standard cantonali**
In futuro il Cantone offrirà maggiore sostegno ai Comuni e alle regioni nella pianificazione della rete di ML, nell'analisi delle vulnerabilità e nella progettazione delle aree stradali a favore della ML. I Comuni si basano sui nuovi principi, sulle nuove direttive, sugli standard di qualità e su ulteriori basi di pianificazione. Utilizzano sinergie e garantiscono una pianificazione della ML omogenea tra i Comuni.

Campo d'azione 3

Pianificazione trasversale

Affinché il traffico lento possa diventare una forma di mobilità di pari livello al traffico motorizzato privato e al trasporto pubblico, è necessaria una pianificazione dei trasporti completa e trasversale. Solo considerando il traffico nel suo insieme è possibile aumentare il valore della mobilità lenta e della sua quota sul traffico totale. È quindi necessario ampliare la pianificazione coordinata e trasversale dei mezzi di trasporto. Temi centrali sono il collegamento delle diverse offerte di mobilità e un trattamento del traffico lento come forma di mobilità di pari livello.



Compiti del Cantone

- **Elaborazione della strategia di mobilità 2040**
Il Cantone sta elaborando una strategia di mobilità 2040 trasversale a tutti i mezzi di trasporto, al fine di garantire un'interazione tra ML, TIM e TP in modo adeguato ai diversi livelli. Per quanto riguarda il traffico pedonale e ciclabile, la Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037 deve fungere da base per la strategia di mobilità del 2040.
- **Elaborazione di standard di qualità per la pianificazione globale delle aree stradali**
Il Cantone definisce procedure di pianificazione che garantiscono che le esigenze della ML siano prese in considerazione in modo tempestivo e adeguato nella progettazione delle aree stradali. Inoltre definisce standard di qualità per la progettazione e il funzionamento, nonché raccomandazioni per la manutenzione.
- **Elaborazione del progetto delle piattaforme dei trasporti**
Il Cantone promuove la combinazione di diversi mezzi di trasporto in modo mirato e specifico per lo spazio. A tal fine, elabora un progetto delle piattaforme dei trasporti per diversi tipi di spazi e definisce requisiti di qualità per i punti di interscambio rilevanti, che tengano conto delle esigenze dei potenziali utenti. Per la pianificazione delle diverse piattaforme dei trasporti, crea delle check-list per un coordinamento ottimale tra ML e TP.
- **Ampliamento delle offerte per l'intermodalità e la multimodalità**
Il Cantone migliora le piattaforme dei trasporti non solo dal punto di vista strutturale, ma amplia anche l'offerta multimodale e ottimizza la gestione delle persone. In questo modo crea la possibilità di combinare i mezzi di trasporto e crea interessanti alternative al TIM. Nell'ambito delle sue possibilità, il Cantone si impegna anche a livello intercantonale per ampliare le offerte intermodali.
- **Sostegno ai programmi d'agglomerato**
Il Cantone supporta attivamente gli agglomerati aventi diritto ai contributi nello sviluppo o nel proseguimento dei loro programmi d'agglomerato e fornisce tutte le informazioni e gli strumenti necessari. In questo modo, i Comuni possono beneficiare di contributi federali dal 30 al 50% per la realizzazione di infrastrutture di ML.
- **Verifica dell'ampliamento della base dati sulla ML**
Il Cantone verifica l'ampliamento della base dati sulla ML. Questa consente di monitorare l'attuazione sia della strategia di ML sia della strategia di mobilità 2040 che verrà elaborata. Inoltre si valuta l'istituzione di un database ML gestito congiuntamente, che supporti la collaborazione degli uffici coinvolti e possa essere utilizzato anche per la comunicazione, l'informazione e la commercializzazione.

Raccomandazioni ai Comuni e alle regioni

- **Utilizzo di basi, programmi e standard cantonali**
In futuro il Cantone offrirà maggiore sostegno ai Comuni e alle regioni nella pianificazione della rete di ML, nell'analisi delle vulnerabilità e nella progettazione delle aree stradali a favore della ML. I Comuni si basano sui nuovi principi, sulle nuove direttive, sugli standard di qualità e su ulteriori basi di pianificazione. Utilizzano sinergie e garantiscono una pianificazione della ML omogenea tra i Comuni.
- **Utilizzo del programma d'agglomerato**
Gli agglomerati di Coira, Davos e l'Engadina Alta, aventi diritto ai contributi, sfruttano la possibilità di una pianificazione complessiva della mobilità e di un cofinanziamento di efficaci misure di ML attraverso i fondi federali. Coira e Davos proseguono con le loro pianificazioni già presentate nella sesta edizione dei programmi d'agglomerato, l'Engadina Alta esamina l'inserimento di un primo programma d'agglomerato nel 2029. Il Cantone supporta tutti i Comuni aventi diritto al contributo.

Campo d'azione 4

Procedure e organizzazione dell'amministrazione cantonale

La complessa ripartizione dei compiti all'interno dell'amministrazione cantonale frena l'auspicato sviluppo della mobilità lenta. Il Cantone deve separare i processi e l'organizzazione dell'amministrazione cantonale, in modo che i dipartimenti e gli uffici coinvolti siano in grado di perseguire gli obiettivi della strategia in modo efficiente e risparmiando risorse. A tal fine è necessario un coordinamento, una collaborazione interdipartimentale e una cultura della pianificazione favorevole alla mobilità lenta. È necessario comunicare le competenze in modo trasparente e comprensibile ai Comuni e agli altri partner.



Compiti del Cantone

- **Istituzione di una cultura della pianificazione favorevole alla ML**

Il Cantone garantisce che le esigenze della ML siano maggiormente considerate nella cultura di pianificazione dell'amministrazione cantonale. Le autorità competenti considerano le esigenze e i requisiti della ML nei processi e nelle pianificazioni in modo tempestivo e paritario. Il Cantone ottimizza i processi di pianificazione esistenti.

- **Esecuzione di controlli periodici sull'attuazione della strategia**

Il Cantone verifica periodicamente l'efficacia e il raggiungimento degli obiettivi della strategia della ML. A tal fine chiarisce i compiti organizzativi e le competenze e crea, attraverso la fornitura dei dati rilevanti, le basi specifiche per un controllo degli effetti e degli obiettivi.

- **Garanzia delle conoscenze su tendenze e digitalizzazione**

Il Cantone garantisce una formazione periodica dei collaboratori per garantire che dispongano di conoscenze aggiornate su misure moderne per la promozione della MLM, nonché su nuove tendenze, opportunità e rischi. Le conoscenze e le esperienze acquisite da progetti e partnership precedenti vengono valutate e confluiscono nell'ulteriore sviluppo delle offerte.

- **Verifica della ripartizione dei compiti e organizzazione**

Il Cantone verifica se l'attuazione della strategia di ML e i suoi obiettivi possono essere raggiunti con l'organizzazione presente. In questo modo chiarisce con quale organizzazione e quali processi le questioni relative alla ML possano essere integrate in una pianificazione intermodale nel miglior modo possibile. Garantisce un livello di risorse adeguato. In questo contesto chiarisce anche il proseguimento dei compiti finora svolti dal Centro di competenze per la mobilità coordinata (CMC). L'obiettivo è utilizzare in modo più mirato le competenze esistenti in materia di ML nell'amministrazione e semplificare le interfacce tra il Cantone e terzi attraverso la creazione di un punto di contatto centrale per le questioni relative alla ML.

Campo d'azione 5

Basi giuridiche

L'attuazione della strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037 porterà probabilmente ad adeguamenti nel processo di pianificazione e ad una nuova applicazione degli strumenti di pianificazione. Le nuove condizioni quadro richiedono modifiche alle attuali basi giuridiche e devono essere adeguatamente sancite nelle leggi, nelle ordinanze e negli altri strumenti. Anche le competenze e le responsabilità recentemente ridefinite devono essere sancite giuridicamente nella misura necessaria.



Compiti del Cantone

- **Verifica e adeguamento delle basi giuridiche**

Il Cantone verifica se per l'attuazione della strategia di ML è necessario adattare leggi, regolamenti e ulteriori normative esistenti o creare nuove basi giuridiche. Le basi giuridiche devono supportare in modo efficace la pianificazione, la realizzazione, il funzionamento, la manutenzione e il finanziamento delle infrastrutture e delle offerte di ML.

- **Promozione di offerte di ML innovative**

Il Cantone verifica come può sostenere finanziariamente misure non infrastrutturali di promozione della ML e progetti innovativi per la quotidianità e il tempo libero. Sviluppa ulteriormente gli sforzi già intrapresi.

- **Verifica delle modalità procedurali**

Il Cantone verifica le condizioni quadro giuridiche relative al tipo di procedura di pubblicazione dei progetti cantonali di ML. Verifica se è possibile promuovere procedure di approvazione e autorizzazione efficienti che consentano un'attuazione quanto più semplice possibile dei progetti di ML.



Prospettiva

La strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037 pone le basi per una promozione coordinata ed efficace del traffico pedonale e ciclistico nel Cantone dei Grigioni. È stata approvata dal governo grigionese nell'autunno 2025. I compiti costituiscono la base per le concrete misure di attuazione, garantendo così i passi successivi per l'attuazione della strategia.

Per attuare la strategia sono state definite internamente le prime misure concrete e le competenze. Tale pianificazione dell'attuazione viene continuamente verificata, sviluppata e integrata. In questo modo viene data priorità ai passi successivi e viene disciplinata la futura collaborazione tra gli uffici.

La definizione delle priorità delle misure è stata e sarà effettuata da esperti del Cantone. Le misure che sono state giudicate particolarmente efficaci e che possono essere realizzate con un'alta probabilità ricevono una priorità superiore. In questo contesto si verifica anche quali misure si possono attuare rapidamente grazie alle basi giuridiche esistenti e quali richiedono prima degli adeguamenti legali. Nel breve periodo l'attenzione è rivolta all'attuazione delle misure che si possono realizzare all'interno del quadro giuridico vigente. Al contempo si lavora per creare le condizioni per l'attuazione delle altre misure, in modo che si possa proseguire anche con queste senza interruzioni.

La responsabilità strategica rimane di competenza di un comitato direttivo di progetto guidato dall'Ufficio tecnico dei Grigioni. Gli uffici interessati seguono e gestiscono l'attuazione. Un team di progetto guidato dall'Ufficio tecnico, in qualità di ente cantonale specializzato per la mobilità lenta, si occupa degli aspetti operativi, come l'elaborazione dei contenuti delle misure concrete e il coordinamento tecnico tra gli uffici.

La realizzazione avviene in modo graduale e con il coinvolgimento di tutte le attrici e gli attori rilevanti. In questo modo si garantisce che l'attuazione sia ampiamente sostenuta e avvenga in modo pratico. Il Cantone istituisce a tal fine un gruppo di accompagnamento, in cui sono presenti specialisti, rappresentanti delle regioni e dei Comuni, stakeholder rilevanti dei servizi cantonali interessati, nonché associazioni di categoria e organizzazioni esterne. Il gruppo di accompagnamento viene regolarmente informato sullo stato di avanzamento e, se necessario, coinvolto nell'attuazione di misure concrete.

Colophon

Committente Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità
Dipartimento dell'economia pubblica e socialità

Comitato di direzione del progetto Atzmüller Richard, responsabile dell'Ufficio per lo sviluppo del territorio
Bleisch Reto, responsabile dell'Ufficio dell'economia e del turismo
Knuchel Reto, responsabile dell'Ufficio tecnico
Küchler Kathrin, collaboratrice legale, Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità
Schmid Thomas, responsabile dell'Ufficio dell'energia e dei trasporti

Direzione di progetto Marco Hörler, responsabile appalti pubblici / direttore di progetto, Ufficio tecnico

Team di progetto Caduff Daniel, direttore di progetto Trasporti pubblici (da giugno 2025), Ufficio dell'energia e dei trasporti
Caflich Michael, responsabile Sviluppo del turismo, Ufficio dell'economia e del turismo
Caluori Claus, responsabile Sezione Mobilità lenta (fino a giugno 2024), Ufficio tecnico
Müller Thierry, responsabile Sezione Trasporti pubblici (fino a giugno 2025), Ufficio dell'energia e dei trasporti
Oetiker Christoph, responsabile Sezione Mobilità lenta (da giugno 2024), Ufficio tecnico
Wild Linus, responsabile Pianificazione delle utilizzazioni e EFZ, Ufficio per lo sviluppo del territorio

Uffici e organizzazioni invitati ai workshop Ufficio dell'energia e dei trasporti
Ufficio per la caccia e la pesca
Ufficio per la natura e l'ambiente
Ufficio per lo sviluppo del territorio
Ufficio per la scuola popolare e lo sport
Ufficio foreste e pericoli naturali
Ufficio dell'economia e del turismo
Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità
Ufficio dell'igiene pubblica Grigioni
Polizia cantonale Grigioni
Ufficio del servizio sociale Grigioni
Ufficio tecnico Grigioni
Bergbahnen Graubünden
Bündner Planerkreis
CHACOMO – Swiss Alliance for Collaborative Mobility
Mobilità pedonale Svizzera
Grigioni Vacanze
AutoPostale SA
Pro Velo Graubünden
Ferrovia retica SA
SvizzeraMobile
Swiss Cycling
Wanderwege Graubünden

| | |
|--------------------------------|--|
| Accompagnamento esterno | EBP Schweiz AG Contenuto: Samuel Graf, Fabienne Perret Progettazione: Mario Burch, Noa Spörri, Raffaella Breda, Myriam Erulin, Stefanie Pfändler |
|--------------------------------|--|

| | |
|-----------------|---|
| Immagini | Armin Bearth, Ufficio tecnico Grigioni (pagine 1, 6, 19, 27, 34, 38, 44) Standeskanzlei Graubünden (pagina 4) Adrian Flütsch, Grigioni Vacanze (pagina 16) Paedii Luchs, Grigioni Vacanze (pagina 21) Hugo Vincent, TCS Mobility Academy (pagina 36) iStock.com/PeopleImages (pagina 40) iStock.com/filadendron (pagina 42) |
|-----------------|---|

| | |
|----------------------------------|---|
| Suggerimenti di citazione | Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037 |
|----------------------------------|---|

Disponibile anche in tedesco.

Coira, novembre 2025



Kanton Graubünden
Chantun Grischun
Cantone dei Grigioni



Cantone dei Grigioni

Ufficio tecnico

Ente specializzato per la mobilità lenta

Loëstrasse 14, 7001 Coira

www.langsamverkehr.gr.ch

flv@tba.gr.ch