

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Corsia ciclabile Via Cantonale Riazzino

In considerazione della recente decisione del GC che ha approvato lo stanziamento di un credito di 4 milioni per la realizzazione delle opere relative all'innalzamento e al riassetto viario del campo stradale della strada cantonale a Riazzino (Messaggio n. 6477) e delle risposte ottenute dal DT sulla richiesta di sistemazione DEFINITIVA con corsie ciclabili e arredo urbano del tratto stradale in questione rinviati a tempo indeterminato, e preso atto di:

1. Scheda Piano Direttore R02 COTALoc

Particolare importanza riveste la realizzazione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili di qualità, attrattivi, sicuri e che mettano in relazione in modo continuo le diverse parti del polo urbano e dell'agglomerato. La realizzazione di questa rete deve rappresentare un'occasione di riqualifica urbanistica dello spazio pubblico stradale.

2. PALoc Rapporto sulle strategie d'intervento e sulle misure 8.06.2011

2.4 Traffico pedonale e ciclistico

Uno dei principali auspici dei programmi d'agglomerato è il miglioramento delle reti e dell'attrattività del traffico lento. Con delle misure per la sicurezza, lo stato generale dell'infrastruttura e l'informazione si possono ottenere dei risultati molto positivi, ad esempio cercando di migliorare la ripartizione modale (modal split) dei diversi modi di trasporto (suddivisi in tre categorie: TIM, TP e traffico pedonale e ciclistico), a vantaggio del traffico pedonale e ciclistico.

2.4.1 Obiettivi

I seguenti obiettivi dovrebbero essere perseguiti nell'ambito dell'elaborazione e realizzazione di misure:

- *Sviluppo sostenibile: la "chiave di lettura" del programma di sviluppo dell'agglomerato*
- *Facilitare la permeabilità della rete pedonale e ciclabile nell'agglomerato*
- *Migliorare la sicurezza*
- *Assicurare un'accessibilità ottimale per pedoni e ciclisti ai nodi intermodali (interscambio modale)*
- *Informazione e sensibilizzazione sulla mobilità lenta*
- *Estendere la rete ciclabile e pedonale*
- *Ripartizione modale: aumentare la parte degli spostamenti effettuati in bicicletta del 4-5% rispetto ad oggi entro il 2025*
- *Sviluppo di una rete bike sharing*
- *...*

2.4.2 Concetto

Il concetto per il traffico lento prevede:

- *una rete ciclopedonale continua e chiara in tutto l'agglomerato*
- *aggancio alla rete ciclopedonale del Bellinzonese*
- *aggancio alle fermate TP*
- *degli itinerari per il traffico utilitario e per lo svago*
- *una certa permeabilità ciclabile e pedonale nei centri urbani*
- *il miglioramento della sicurezza stradale*

3. Legge sulle strade - Art. 6 cpv. 5

⁵*Nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali, di regola devono essere realizzate, laddove lo sviluppo planimetrico e altimetrico lo consente, tratte corrispondenti di piste ciclabili, possibilmente separate dal campo stradale destinato ad altre componenti del traffico.*

L'intervento votato dal GC sicuramente da classificare quale **importante sistemazione** di un tratto di rete stradale cantonale come si può leggere a diverse riprese nel M6477 ad esempio pagina 4

*"In merito all'opportunità e giustificazione di intervenire con una sistemazione di fondo dell'asse cantonale, ossia con un **intervento costruttivo importante** che contempra le esigenze di sicurezza e viabilità a medio-lungo termine, piuttosto che limitarsi alla messa in atto del progetto base del solo innalzamento livellato alla quota 197.30 m.s.m.,..."*

4. **L'eccessiva tortuosità del percorso ciclabile ipotizzato in alternativa** da realizzare contro montagna come descritto in PALoc scheda **TL 3 701**. (allegato c). Percorso che non può essere assolutamente qualificato nei Percorsi Ciclabili d'agglomerato **UTILITARI** come erroneamente indicato nella **Fig 18 La rete del traffico ciclistico** (allegato c) nel Documento **PALoc Rapporto sulle strategie d'intervento e sulle misure 8.06.2011** in quanto presenta un profilo altimetrico ed una lunghezza nettamente sfavorevole per rapporto al percorso lineare e pianeggiante su Via Cantonale cfr. **Confronto lunghezza e profilo altimetrico tra la il percorso su Via Cantonale e quello contro montagna** (allegato a).

L'elenco dei provvedimenti per migliorare la rete ciclabile esplicita chiaramente l'esigenza di creare scorciatoie provvedimento che in questo caso non solo si disattende ma creando un assurdo percorso in saliscendi e a zigzag si fa esattamente l'opposto.

5. **L'ipotesi di una "Pista ciclabile lungo la strada cantonale di attraversamento di Riazzino"** espressa nella scheda TL 3-705 PALoc (allegato e) descritta come:

"inserimento di una pista ciclabile bidirezionale (sensi separati) lungo la strada cantonale d'attraversamento di Riazzino, in una fase di riqualifica stradale successiva."

6. **Il fatto che la continuazione della Via Cantonale a Riazzino ad ovest della Rotonda di Riazzino fino all'entrata di Gordola è dotato da qualche anno di corsie ciclabili, come confermato anche dalla descrizione nella scheda PALoc TL-3-701:**

*"Il percorso sarà allacciato alla fermata TILO di Riazzino e **alle corsie ciclabili in direzione di Gordola lungo la strada Cantonale**, alla pista ciclabile verso il Piano di Magadino, e a Cugnasco-Gerra."*

7. **Il maggior costo del percorso contro montagna che richiede la realizzazione ex novo di un ponte sul riale Riazzino e di alcune centinaia di metri di strada**

8. **La scheda PALoc INF10 (allegato b) che prevede per la Via Cantonale a Riazzino una riqualifica urbanistica con tanto di arredo urbano:**

"L'intervento, destinato pure a sopraelevare tutto l'assetto viario onde garantire la viabilità anche in caso d'innalzamento della falda, è accompagnato da un approfondimento urbanistico, inteso ad offrire una riqualifica urbana dell'asse e una maggiore qualità ai margini di quest'ultimo. è accompagnato da un approfondimento urbanistico, inteso ad offrire una riqualifica urbana dell'asse e una maggiore qualità ai margini di quest'ultimo."

obiettivo non considerato nel M6477

9. La scheda PALoc PI9 (allegato f)

"Oltre a realizzare questi obiettivi, con il PALoc si persegue anche l'obiettivo della riqualifica urbanistica della situazione esistente lungo la strada principale, in particolare tra la rotonda di Riazzino e il confine con Cugnasco-Gerra. Questo intento avviene con l'inserimento di fasce verdi e percorsi ciclopedonali a completamento delle opere di riassetto viario e innalzamento della strada cantonale nell'ambito delle misure contro le esondazioni del lago in fase di realizzazione."

10. La scheda PALoc Cmp3 (allegato g)

*"Riqualifica urbanistica della strada cantonale
Inserimento di una pista ciclabile bidirezionale (sensi separati) lungo la strada cantonale"*

11. La necessità e di mettere finalmente in opera le intenzioni regolarmente espresse dal Cantone di promuovere l'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di corsie e percorsi ciclabili adeguati.**Chiediamo al CdS**

1. se non sia l'occasione per finalmente passare ai fatti e dotare il tratto stradale oggetto di importante sistemazione come da messaggio n. 6477, di due corsie o piste ciclabili,
2. per quale motivo nel M6477 non è stato applicato il cpv. 5 dell'art. 6 della Legge sulle strade e le intenzioni urbanistiche e di promozione dei percorsi ciclabili espressi nel PALoc.

Bruno Storni
Dadò - Franscella - Garzoli -
Kandemir Bordoli - Maggi - Pronzini

Allegati

- a. Confronto lunghezza e profilo altimetrico tra il percorso ciclabile contro montagna e su Via Cantonale a Riazzino
- b. Scheda INF10 PALOC
- c. Fig 18 PALoc Rapporto
- d. Scheda PALoc TL 3-701
- e. Scheda PALoc TL 3-705
- f. Scheda PALoc PI9
- g. Scheda PALoc Cmp3