

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Bruno Storni
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 3 ottobre 2011 n. 279.11 Corsia ciclabile via Cantonale Riazzino

Signori deputati,

richiamando la scheda di PD R02 COTALOC, il Rapporto intermedio del PALOC (Programma d'agglomerato del locarnese) dell'8.6.11 concernente la prima lista di misure e la Legge sulle strade come pure sulla base di altre riflessioni, nella vostra interrogazione in sintesi chiedete che, nell'ambito della realizzazione delle opere relative all'innalzamento e al riassetto viario della strada cantonale dalla zona Bolla alla nuova rotonda Riazzino nei Comuni di Locarno e Lavertezzo (Piano dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia, PTLVM) oggetto del Messaggio 6477, siano realizzate due corsie o piste ciclabili.

Prima di entrare nel merito delle vostre domande questo Consiglio ritiene opportuno esporre alcune considerazioni.

L'impegno del Cantone in ambito di mobilità ciclabile

I primi passi verso la realizzazione di una rete organica di percorsi ciclabili a livello cantonale risalgono agli anni 1999-2000 quando, con una spesa di 3.0 mio fr., il Cantone ha realizzato la parte ticinese dell'itinerario ciclabile svizzero dal San Gottardo a Chiasso, con diramazione verso Ascona e verso la Mesolcina. Successivamente è stato stanziato un credito di 14 mio fr. per la realizzazione, in particolare, dei percorsi ciclabili cantonali della Valle di Blenio e della Vallemaggia, quest'ultimo ancora in fase di completamento.

La realizzazione dei percorsi ciclabili regionali, in base alla Legge strade in vigore, invece è di competenza dei comuni. A differenza dei percorsi cantonali, destinati prevalentemente allo svago, i percorsi regionali, sono fondamentali per gli spostamenti utilitari. La realizzazione di una rete di percorsi regionali rientra dunque tra le misure più importanti dei vari Programmi d'agglomerato.

In base all'esperienza accumulata negli ultimi 10 anni, malgrado la disponibilità di importanti aiuti finanziari cantonali, i comuni non sono stati in grado da soli di realizzare i percorsi ciclabili d'interesse regionale in una forma coordinata e dando continuità agli itinerari. Finora sono state realizzate solo opere che hanno coinvolto al massimo due comuni. Le opere regionali previste nell'ambito dei Programmi d'agglomerato sono ben più impegnative. Questa realtà ha portato questo Consiglio a considerare un suo maggiore impegno anche su questo fronte. Un primo passo è stato fatto con la pianificazione delle reti ciclabili regionali in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti: si veda, ad es., la scheda settoriale S5 Mobilità ciclabile e pedonale nell'ambito del Piano della viabilità del Polo del Luganese (2007) o alla rete dei percorsi ciclabili del Locarnese (2009). Queste pianificazioni sono quindi servite quali basi per

definire la rete della mobilità lenta nell'ambito dei programmi d'agglomerato allestiti successivamente. Già in questa fase il Cantone è andato oltre, assumendosi anche la progettazione di massima della rete d'importanza regionale nel Mendrisiotto e nel Luganese, per le quali è già previsto un cofinanziamento della Confederazione nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di 1a generazione.

Il prossimo passo importante concerne la modifica della Legge sulle strade proposta con il messaggio no. 6531 dell'11 gennaio 2012 attualmente all'esame della competente Commissione parlamentare. Con questa modifica s'intende in particolare estendere le competenze del Cantone, per assumere anche la realizzazione dei percorsi ciclabili d'interesse regionale, analogamente a quanto già avviene per le strade. Nei prossimi mesi vi verrà inoltre sottoposta una richiesta di credito per realizzare la prima tappa della rete regionale di percorsi ciclabili del Mendrisiotto e del Luganese.

Negli scorsi decenni, la priorità nel campo della mobilità è stata posta principalmente sulla rete stradale e su quella ferroviaria. Per il quadriennio appena iniziato, come potete qui constatare, questo Consiglio intende porre l'accento sullo sviluppo delle reti della mobilità lenta e in particolare di quella ciclabile.

La mobilità lenta nell'ambito del PALOC

La Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) a fine novembre 2011 ha approvato il Programma d'agglomerato del Locarnese (PALOC), elaborato in collaborazione con il Dipartimento del territorio, nel corso degli anni 2010-2011. Esso è stato allestito secondo le Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione emanate dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, coinvolgendo a più riprese i Comuni ed infine anche la popolazione, raccogliendo un vasto consenso.

A titolo indicativo segnaliamo che, su un investimento complessivo di 104 mio di fr. per i quadrienni 2015-2018 e 2019-2022, il PALOC prevede di investire 23 mio fr. (22%) per opere destinate a misure per il traffico lento, in particolare per la mobilità ciclabile. Oltre a ciò 39.4 mio fr. (38%) sono destinati a misure per la messa in sicurezza e la riqualifica della rete stradale, con benefici diretti per la mobilità lenta. Verrà dunque attuato uno sforzo importante a favore della mobilità ciclabile.

Per quanto riguarda il settore oggetto dell'interrogazione, il PALOC prevede la realizzazione di un percorso ciclabile pedemontano, che collega Cugnasco con Riazzino passando dal centro scolastico di Lavertezzo, lungo un percorso completamente indipendente dalla strada cantonale. A Riazzino è previsto un raccordo sicuro alla fermata TILO. Questa soluzione riprende quanto già ipotizzato nella precedente pianificazione (Rete dei percorsi ciclabili del Locarnese del 2009).

È pertanto scartata la soluzione, suggerita anche nell'interrogazione, di prevedere delle corsie ciclabili rispettivamente una ciclopista affiancata alla strada cantonale. Valutazioni approfondite sulla conduzione dei ciclisti erano state fatte in relazione agli studi per la sistemazione della strada in questione nell'ambito del Piano regolatore della città di Locarno.

Secondo le normative dei professionisti della strada (SN 640 060), piste ciclabili lungo le carreggiate sono da prevedere di regola fuori dalle località e in ogni caso unicamente in presenza di un numero limitato di accessi laterali. Nel caso specifico a causa dei numerosi conflitti potenziali con i veicoli in svolta, la continuità del percorso a favore dei ciclisti risulterebbe effimera e senza i necessari presupposti di sicurezza.

Anche la demarcazione di corsie ciclabili, su una strada con elevata densità di traffico (TFM di ca. 20'000 veicoli/giorno), non è ritenuta una soluzione idonea dal punto di vista della sicurezza, tenuto conto che s'intende servire anche un centro scolastico. Questa soluzione imporrebbe

inoltre un ulteriore ampliamento del sedime stradale di 2.5-3.0 m, con un ingombro complessivo importante ed un impegno finanziario supplementare molto elevato per i costi d'esproprio.

Simili interventi non sono dunque giustificati in considerazione del fatto che esiste un percorso alternativo sicuro ed attrattivo. Un dislivello di soli 18 m su 2.1 km non rappresenta certamente un fattore penalizzante.

Anche gli specialisti per la tecnica del traffico dell'Ufficio per la prevenzione infortuni (UPI), consultati in modo specifico sul caso in questione, confermano che l'impostazione del PALOC è corretta. Si è coscienti che per l'accessibilità ciclabile ai fondi ed alle attività situate lungo la strada cantonale non esiste una soluzione ottimale. Questa situazione riguarda tuttavia un numero di ciclisti contenuto che possono utilizzare la carreggiata stradale anche senza corsia ciclabile. È infatti stato constatato che gli incidenti ciclistici nel traffico longitudinale sono 3 volte più rari rispetto a quelli che succedono nelle manovre di attraversamento e di svolta.

Rispondiamo dunque alle domande poste.

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 e piste ciclabili?

Come esposto in precedenza, questa soluzione non entra in considerazione nel caso specifico in quanto pericolosa. Riteniamo invece corretta la soluzione individuata dal PALOC di un percorso pedemontano completamente separato dalla strada cantonale, quale percorso principale.

Questa impostazione è condivisa anche dagli specialisti per la tecnica del traffico dell'Ufficio per la prevenzione infortuni (UPI).

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?

Nell'ottica di una promozione effettiva della mobilità ciclabile, non ha senso realizzare un breve tratto di pista ciclabile isolato ed estraneo alla rete pianificata. Si ritiene invece più opportuno realizzare, nell'ambito della prima fase del PALOC, un segmento completo tra Cugnasco e Riazzino, con prosecuzione verso Locarno passando da Gordola e verso Magadino lungo lo Stradonino.

Vogliate gradire, signori deputati, i nostri migliori saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

La Presidente:

Il Cancelliere:

L. Sadis

G. Gianella

Copia:

- Sezione della mobilità
- Divisione delle costruzioni