

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>4751 R</b>	7 settembre 1998	TERRITORIO

**della Commissione delle petizioni e dei ricorsi  
sul messaggio 20 maggio 1998 concernente il credito quadro di fr.  
3'000'000.-- per la realizzazione nel Ticino degli itinerari ciclabili svizzeri  
e la concessione di un credito di fr. 715'000.-- quale partecipazione alla  
realizzazione di interventi particolari nei Comuni di Lodrino, Giubiasco e  
Mendrisio**

## INDICE

1. Premessa	
Un progetto per il rilancio del turismo e della mobilità .....	3
2. Terminologia .....	3
3. La situazione in Svizzera .....	3
3.1 La Fondazione "La Svizzera, paese ciclabile" .....	3
3.2 Bicicletta e turismo.....	3
3.3 Progetto svizzero .....	4
4. La situazione nel Cantone Ticino .....	4
4.1 I primi passi .....	4
4.2 Quanto si propone .....	5
4.3 Il percorso ticinese.....	5
4.4 Pianificazione, progetto, e principi di partecipazione ai costi.....	5
5. La partecipazione finanziaria dei Comuni .....	7
5.1 Principi.....	7
5.2 Perimetro e chiave di riparto tra i singoli Comuni.....	7
6. Punti "pericolosi" del tracciato .....	8
7. Manutenzione .....	8
8. Prospettive di sviluppo degli itinerari ciclabili nel Ticino .....	8
9. Presentazione del tracciato.....	8

10. Le opposizione dei Comuni.....	9
10.1 Morcote .....	9
10.2 Cresciano.....	10
10.3 Muzzano .....	11
10.4 Minusio.....	11
10.5 Biasca .....	13
10.6 S. Antonino .....	14
10.7 Chiasso .....	15
10.8 Gordola .....	17
10.9 Rancate.....	18
11. Conclusioni .....	19

## 1. PREMESSA

### UN PROGETTO PER IL RILANCIO DEL TURISMO E DELLA MOBILITÀ

Come valorizzare le nostre regioni stimolando il turismo e le infrastrutture e nel contempo come stimolare una mobilità "diversa" che lasci intatti i paesaggi e l'ambiente ?

Una possibile risposta consiste nella **realizzazione di itinerari ciclabili utilizzabili non solo dai turisti ma anche dalla nostra popolazione.**

## 2. TERMINOLOGIA

- ◆ **Corsia ciclabile:** spazio riservato alle biciclette, non separato dalla parte del campo stradale destinata al traffico veicolare e motorizzato.
- ◆ **Ciclopista:** percorso per biciclette parallelo alle strade e separato da queste ultime mediante ostacoli fisici.
- ◆ **Itinerario ciclabile:** itinerario segnalato che collega centri e regioni, particolarmente adatte per il traffico ciclistico.
- ◆ **Percorso ciclabile:** parte di itinerario ciclabile.

## 3. LA SITUAZIONE IN SVIZZERA

### 3.1 La Fondazione "La Svizzera, paese ciclabile"

Nel mese di novembre 1995, diverse associazioni e organizzazioni dei rami del turismo, dei trasporti e dello sport hanno dato vita alla Fondazione "La Svizzera, paese ciclabile" ora denominata "La Svizzera in bici". Lo scopo della Fondazione consiste nel porre in rilievo gli itinerari ciclabili svizzeri quale prodotto di qualità di marca svizzera.

Alla Fondazione hanno aderito i Cantoni, le organizzazioni turistiche, le organizzazioni di trasporto, le associazioni degli utenti (TCS, ATA, Associazione svizzera dello sport, Federazione ciclistica svizzera, IG Velo e altre).

La Fondazione, presieduta da Hugo Steinegger (grand patron del Tour de Suisse), ha proposto un progetto per la realizzazione di una serie di itinerari ciclabili panoramici nel nostro Paese. In particolare si voleva che a partire dal 1998 la nostra cittadinanza e i turisti abbiano finalmente la possibilità di scoprire, seguendo itinerari sicuri e chiaramente segnalati, i molteplici aspetti naturali e culturali del nostro paese, beneficiando contemporaneamente di una gamma completa di servizi di prima qualità.

### 3.2 Bicicletta e turismo

La bicicletta serve a rilanciare il turismo, e il cicloturismo comporta vantaggi per le regioni e il Paese?

La risposta, indica la precitata Fondazione, è stata affermativa. Certamente la tradizione turistica svizzera è conosciuta ma anche il turismo è soggetto a cambiamenti. Si è ritenuto in particolare che la popolarità del cicloturismo è in crescita presso un pubblico di tutte le età. Percorrere gli itinerari ciclabili significa rispettare l'ambiente, è sano, e permette di scoprire regioni e luoghi che spesso transitando veloci con i mezzi di comunicazione si conoscono poco. E proprio le regioni meno toccate dal turismo classico hanno più probabilità di trarre beneficio dal cicloturismo.

D'altra parte va detto che un investimento relativamente modesto permette di creare un prodotto intelligente ed ecologico capace di sfruttare in modo rispettoso il patrimonio esistente e di portare in Svizzera una nuova cerchia di turisti.

Non esistono statistiche in Svizzera che permettono di dimostrare che il cicloturismo è fonte di introiti. Confrontando però i risultati nei diversi paesi europei, fatte le debite riserve, la Fondazione ha ritenuto che il cicloturismo assicura ovunque un'importante creazione di valore aggiunto, in altri termini un investimento redditizio per l'economia del nostro Paese.

### **3.3 Progetto svizzero**

Veniva quindi presentato il progetto che comprende una rete composta di nove percorsi nazionali principali, che si estende complessivamente su circa 3300 Km e consente di accedere in bicicletta a tutte le regioni della Svizzera. Questi itinerari ciclabili, menzionati nel Messaggio del Consiglio di Stato, costituiscono la base per un futuro sviluppo, integrando i sentieri per l'escursionismo e colmando una lacuna infrastrutturale nel campo dell'offerta turistica.

I nove percorsi ciclabili sono muniti di un sistema segnaletico chiaro, unitario, e di facile comprensione e suscitano la curiosità anche dei non ciclisti.

La Commissione ha potuto prendere atto delle numerose guide pubblicate delle specifiche carte geografiche appositamente allestite, tutta documentazione comprendente non solo illustrazioni delle regioni attraversate dai percorsi ciclabili, ma pure informazioni circa l'offerta turistica culturale, le numerose possibilità di pernottamento e ristorazione, le disponibilità di offerta dei trasporti pubblici e gli itinerari regionali. Nel frattempo sono state pubblicate diverse guide che spiegano nel dettaglio questi itinerari. Aggiungasi che i ciclisti devono forzatamente cibarsi e soggiornare, ragion per cui un indotto economico è sicuro. La Fondazione ha interpellato ogni esercizio pubblico che desiderava diventare partner del progetto per chiedere quale fosse la sua offerta di prestazioni "a misura di ciclisti", così da poterla poi adeguatamente pubblicizzare.

Si ricorda che gli itinerari ciclabili sono abbinati alla rete dei trasporti pubblici, iniziando e terminando nei pressi delle stazioni. Le FFS hanno preparato un'offerta per tutti i ciclisti comprendente dei piani orari specifici e condizioni di trasporto atte a facilitare gli spostamenti.

La Fondazione "La Svizzera paese ciclabile" si è inoltre impegnata non solo a conservare, ma anche a migliorare il livello qualitativo iniziale della rete di percorsi. Si occuperà pertanto della manutenzione, della segnaletica e dei tracciati, del perfezionamento a lunga scadenza dei percorsi, del proseguimento delle attività promozionali, del continuo miglioramento delle offerte turistiche (trasporto ferroviario, vitto e alloggio) e dell'integrazione delle nuove offerte cicloturistiche regionali.

## **4. LA SITUAZIONE NEL CANTONE TICINO**

### **4.1 I primi passi**

Dev'essere qui ricordato che il Gran Consiglio aveva già nel passato discusso di itinerari ciclabili.

Il 18 dicembre 1987 è stata infatti consegnata alla Cancelleria dello Stato una domanda d'iniziativa popolare, promossa dall'associazione traffico e ambiente e sostenuta da 13'994

firme di cittadini. L'iniziativa chiedeva di modificare la Legge sulle strade per introdurvi il principio della realizzazione di una rete intercomunale di percorsi ciclabili e il loro relativo sussidiamento.

Il Gran Consiglio aderiva alla proposta popolare mettendo in vigore nel mese di gennaio 1989 una serie di norme che riteneva adeguate alle finalità perseguite. In seguito ci si rese però conto che questa base legale era insufficiente per raggiungere gli scopi fissati. Nel mese di giugno 1994 il Gran Consiglio, discutendo un'iniziativa parlamentare dell'on. Barelli, adottò il nuovo articolo 30 della legge sulle strade.

#### **4.2 Quanto si propone**

Con il Messaggio N. 4751 al Cantone si assegna il compito di realizzare l'opera e di finanziarla in misura preponderante, chiamando i Comuni a partecipare alle spese con una chiave di riparto. Giova infatti ricordare che la precedente formula "i Comuni costruiscono, il Cantone subsidia" non si è dimostrata adatta allo scopo: alcune opere sono infatti state realizzate ma è mancata una certa continuità e completazione negli interventi.

Con il decreto oggi proposto, che stanziava un credito quadro di fr. 3'000'000.-- lordi per la realizzazione dei primi interventi sui percorsi previsti a livello nazionale nel nostro Cantone, stabilendo la partecipazione comunale su scala regionale, il Consiglio di Stato e la presente Commissione ritengono di dover giustamente riconoscere nuovi impulsi a queste infrastrutture. Nel decreto si chiede inoltre un credito di fr. 715'000.-- quale partecipazione netta a carico del Cantone alla realizzazione di interventi particolari promossi dai Comuni di Lodrino, Giubiasco e Mendrisio.

#### **4.3 Il percorso ticinese**

Il Messaggio del Consiglio di Stato descrive la parte ticinese degli itinerari svizzeri, e meglio le tre tratte: il percorso Nord - Sud (itinerario N.3) dal San Gottardo a Chiasso di 155 km, la diramazione Bellinzona-Ascona di 17 km che è stata inserita nell'offerta nazionale su richiesta del Cantone Ticino, il percorso dei Grigioni (itinerario N.6) da Bellinzona a Lumino di 3 km. La Commissione ha preso atto che gli itinerari, per quanto possibile, usano strade secondarie, poco frequentate dalla circolazione automobilistica, facilmente adattabili alle esigenze dei ciclisti.

Il Consiglio di Stato ha indicato che in un primo tempo con il credito di fr. 3'000'000.-- si procederà con interventi minimi per rendere percorribili i tracciati, mentre in tempi successivi, con richieste di ulteriori crediti, verranno proposte costruzioni adeguamenti e sistemazioni atte a migliorare i percorsi ciclabili.

#### **4.4 Pianificazione, progetto, e principi di partecipazione ai costi**

Il 16 settembre 1997 il Consiglio di Stato ha deciso di avviare la fase di consultazione riguardante la scheda di coordinamento N.12.27 (dato acquisito) concernente gli itinerari ciclabili d'importanza nazionale a norma dell'articolo 15 LALPT. Il testo è stato posto in consultazione per i Comuni e la popolazione

Nel mese di gennaio 1998 veniva allestito il documento riguardante i percorsi ciclabili cantonali inseriti negli itinerari svizzeri e nel piano cantonale dei trasporti. Il documento, consultato dalla Commissione, prevede:

- ◆ il progetto e il rinvio all'impegno preso dal nostro Cantone quale membro della Fondazione "Svizzera, paese ciclabile";
- ◆ il tracciato
- ◆ una breve descrizione degli interventi previsti suddivisi fra:
  - nuove costruzioni con un preventivo di fr. 1'000'000.--per 4'400 m., (non sono compresi i tratti realizzati anticipatamente dai Comuni di Lodrino, Giubiasco e Mendrisio per i quali si chiede ora un credito di fr. 715'000.--, interamente a carico del Cantone, per contribuire al costo sopportato da questi Comuni);
  - interventi di miglioria su vie esistenti (pavimentazioni e piccole opere accessorie) pari a fr. 1'400'000.-- per 4'300 m.;
  - interventi di manutenzione su vie esistenti pari a fr. 400'000.-- per 2'800 m. di riassetto del fondo viabile e fr. 100'000.-- di rappezzi e ripianamenti per 3'800 m;
  - fr. 100'000.-- di segnaletica,
  - per un totale di fr. 3'000'000.--.

Questi interventi sono poi stati ampiamente descritti nel Messaggio N. 4751 del Consiglio di Stato, vengono dati qui per integralmente riprodotti, e raccolgono l'adesione di questa Commissione. Aggiungasi che Comuni di Lodrino, Giubiasco e Mendrisio hanno deciso di realizzare, anticipandoli, tratti dell'itinerario nazionale. I progetti e i preventivi da loro elaborati comportano una spesa globale di fr. 1'020'000.-- e sono sussidiati dal Cantone, con la richiesta di credito oggi in discussione, nella misura del 70% pari ad un importo di fr. 715'000.--. In particolare a Lodrino è in fase di costruzione una passerella ciclabile-pedonale sul riale della Valle di Lodrino. A Giubiasco il Comune ha pianificato la costruzione di un tratto lungo il fiume Ticino. Mentre a Mendrisio il Comune prevede di realizzare un tratto sull'argine destro del Laveggio.

Con risoluzione N 787 di data 3 marzo 1998 il Consiglio di Stato inseriva nel piano cantonale dei trasporti il progetto degli itinerari ciclabili svizzeri nel Ticino, fissava inoltre la quota globale dei costi messi a carico dei Comuni pari al 30% e ne stabiliva la ripartizione fra essi. Scopo di questa risoluzione era quello di definire il progetto e le modalità di partecipazione finanziaria comunale alla realizzazione dello stesso, richiamati gli obiettivi del piano direttore cantonale, il concetto nazionale degli itinerari ciclabili elaborato dalla Fondazione "Svizzera, paese ciclabile", cui il nostro Cantone ha aderito l'11 gennaio 1995, nonché le risultanze della procedura di consultazione e gli articoli 7 e 11 della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997.

Il Consiglio di Stato considerava inoltre che appariva ora

*"opportuno instaurare una nuova prassi di attuazione e di finanziamento. In effetti l'esperienza passata, basata sul solo sussidiamento delle iniziative comunali e consortili (art 30 LStr), non è stata in grado di realizzare opere che, tra loro concatenate, abbiano configurato un'infrastruttura continua di portata cantonale. Le realizzazioni attuate in questo modo, certamente necessarie e meritorie, sono restate tra loro staccate. Colmare le lacune di collegamento, nella maggior parte dei casi, è stato impossibile o ha richiesto sforzi enormi e tempi lunghissimi. Nel frattempo la mobilità ciclistica ha assunto maggiore importanza, segnatamente nel settore turistico ricreativo, tant'è che oggi costituisce un elemento di primo piano nell'offerta dei soggiorni. Le ricadute*

*regionali sono significative. Per questa ragione si propone ora di affidare al Cantone il compito di realizzare i principali itinerari, con un finanziamento cantonale maggioritario" (vedi risoluzione Consiglio di Stato 03.03.1998)*

Questa opinione è pure condivisa dalla presente Commissione.

Infine, dal punto di vista pianificatorio per realizzare nuove opere, manufatti e tronchi stradali, è necessario che esse siano previste nei Piani regolatori comunali. Sull'itinerario svizzero si hanno i seguenti tre casi:

- ◆ Bellinzona: per quanto attiene la nuova tratta tra l'argine del fiume, le scuole (Liceo e ICEC) e il centro G + S il piano regolatore è in preparazione;
- ◆ Mezzovico: la nuova passerella sul Vedeggio, il piano regolatore è stato adottato dal Consiglio Comunale e pubblicato;
- ◆ Gudo: nuova tratta in golena, il piano regolatore in vigore contempla la nuova tratta. Mentre per il rimanente tracciato si utilizzano strade già esistenti.

## **5. LA PARTECIPAZIONE FINANZIARIA DEI COMUNI**

### **5.1 Principi**

Ai sensi dell'articolo 26 della Legge sulle strade del 23 marzo 1983 e dell'articolo 10 della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, i Comuni sono chiamati a contribuire alla realizzazione degli itinerari nazionali poiché da essi derivano loro vantaggi d'ordine generale quali lo sviluppo dell'economia turistica e l'offerta di svago per la popolazione locale nonché d'ordine particolare, come l'uso per spostamenti regionali di tipo scolastico e pendolare e il miglioramento della sicurezza sulle strade principali. La Commissione ritiene corretta, tenuto conto dell'opera e dei vantaggi, la percentuale di partecipazione finanziaria dei Comuni fissata dal Consiglio di Stato nella misura del 30% alle spese di realizzazione, ciò dovrà però valere anche per i futuri itinerari laterali.

### **5.2 Perimetro e chiave di riparto tra i singoli Comuni**

La Commissione ha inoltre esaminato il perimetro dei contributi stabilito tenendo conto dei seguenti aspetti:

- ◆ l'area di influenza del tracciato non limitata ai soli Comuni toccati fisicamente dal percorso ma pure alla fascia di Comuni adiacenti,
- ◆ altri percorsi cantonali sono stati pianificati (Val di Blenio, Vallemaggia, Tesserete - Lugano - Ponte Tresa, Lario - Ceresio - Varese) ognuno con il proprio perimetro di contribuzione cantonale;
- ◆ nella misura del possibile è opportuno tenere distinte le aree di contribuzione dei singoli percorsi, evitando di chiamare i Comuni a contribuire più volte ed in tempi diversi .

La Commissione ha ritenuto corretto il perimetro dei contributi così come fissato dal Consiglio di Stato, come pure la chiave di riparto della spesa tra i singoli Comuni nel

perimetro tenuto conto del numero degli abitanti (popolazione media economica residente 1996) e della forza finanziaria (1997-98), mentre altri criteri indicati nella procedura di consultazione formulati dai Comuni non appaiono opportuni e corretti.

## **6. PUNTI "PERICOLOSI" DEL TRACCIATO**

Va però detto che la Commissione invita il Dipartimento e tutte le Autorità preposte ad esaminare con la dovuta attenzione tutto il percorso dell'itinerario ciclabile, affinché eventuali punti "pericolosi" possano sollecitamente trovare delle soluzioni. L'interesse pubblico preponderante impone una costante e sollecita verifica nonché veloci interventi. Si tratta in sostanza di dividere adeguatamente ciclisti, pedoni e traffico veicolare, adottando una segnaletica chiara per tutti.

## **7. MANUTENZIONE**

Con questo Messaggio non è stato risolto il problema della manutenzione dei percorsi ciclabili. Ne consegue che la manutenzione resta pertanto affidata agli enti proprietari. La proprietà dei sedimi usati dagli itinerari ciclabili svizzeri, a mente del Consiglio di Stato, non dovrebbe mutare, salvo applicazioni di particolari disposizioni di diritto espropriativo che la potrebbero imporre. Appare qui importante che il Dipartimento competente riveda la sua posizione ed esamini se non vi è possibilità di applicare i medesimi criteri adottati per la manutenzione delle strade cantonali anche alla manutenzione degli itinerari ciclabili

## **8. PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEGLI ITINERARI CICLABILI NEL TICINO**

Preso atto che l'attività escursionistica in bicicletta è in piena espansione si dovrà completare la rete con gli itinerari laterali (Mendrisiotto, Vallemaggia, Malcantone, Capriasca e Valle di Blenio) così da favorire le regioni periferiche del nostro Cantone. Questo obiettivo dovrà quindi essere perseguito, al pari della migliorata sicurezza sui percorsi ciclabili. E auspicabile l'attribuzione di maggiore disponibilità finanziaria per il settore senza però prevedere aumenti di spesa globali rispetto alla situazione attuale.

## **9. PRESENTAZIONE DEL TRACCIATO**

Va altresì detto che "Ticino Turismo" in collaborazione con diversi enti pubblici e privati ha pubblicato 9 schede riguardanti le seguenti tratte: Airolo - Biasca, Valle di Blenio, Mesocco - Bellinzona - Ascona, Piano di Magadino, Locarno e valli, Lugano e valli, Lugano percorso dei campionati del mondo di ciclismo 1996, Ceresio e Malcantone, Mendrisiotto e Basso Ceresio.

Tutte le schede presentano una breve descrizione della regione attraversata in quattro lingue, alcune fotografie, la carta geografica con il tracciato, i singoli Comuni toccati con le possibilità di pernottamento, gli ostelli, i campeggi, le possibilità di noleggiare le biciclette, la presenza o meno di un posto di pronto soccorso, l'offerta di mezzi pubblici, l'ente turistico e le caratteristiche in dislivello del tracciato.

## **10. LE OPPOSIZIONE DEI COMUNI**

La sottocommissione della Commissione petizioni e ricorsi ha convocato in data 1° luglio 1998 tutti i Municipi che avevano presentato opposizione. A tale incontro hanno partecipato pure i funzionari del competente Dipartimento. In seguito si è cercato di risolvere, laddove era possibile, le divergenze e le incomprensioni, ragion per cui alcuni Comuni, e meglio come verrà indicato in appresso, hanno ritirato il loro ricorso.

### **10.1 Morcote**

#### ***Argomenti municipali***

Il Municipio di Morcote ritiene di non aver ottenuto dal Dipartimento del territorio garanzie sufficienti "per ridurre e eliminare i pericoli causati dai ciclisti che transitano a forte velocità nel paese".

Chiede che sia esperito uno studio particolareggiato, marcate le entrate del paese con una pavimentazione diversa per rallentare il traffico, posata una segnaletica adeguata, svolta una campagna promozionale a livello di sicurezza.

#### ***Considerazioni del Consiglio di Stato***

- La Sezione dei trasporti si è incontrata con i rappresentanti del Municipio ed ha segnalato che è allo studio una segnaletica particolare volta ad incrementare la sicurezza, avvisare i ciclisti, invitarli a ridurre la velocità e a far attenzione ai pedoni. Il Dipartimento del territorio sostiene pure le iniziative comunali che andranno nel senso di ridurre la velocità massima autorizzata, per veicoli a motore e biciclette, sulla strada cantonale nel centro del paese.
- I percorsi ciclabili svizzeri si rivolgono specialmente agli escursionisti, alle famiglie, alle scuole e non ai cicloamatori sportivi.  
Gli utenti sono dunque soprattutto turisti, potenziali fruitori delle offerte alberghiere, della ristorazione e dei commerci del Comune di Morcote, che in questo ambito si situa ai vertici dell'attrattività turistica cantonale. I turisti in bicicletta, che l'itinerario svizzero vuole attirare, sono clienti economicamente molto interessanti, come ripetuti indagini hanno messo in evidenza.
- I problemi sollevati da Morcote, che non si negano, riguardano la moderazione del traffico nell'abitato, la circolazione degli autoveicoli, il posteggio, e il transito dei ciclisti sportivi. Tali problemi non sono aggravati dalla segnalazione dell'itinerario ciclabile svizzero.  
Manifestamente sarebbe sproporzionato addebitare a questa iniziativa la loro soluzione, che invece va ricercata nell'ambito di ordinari interventi di moderazione del traffico, da concordare tra Cantone e Comune; degli stessi è opportuno che il Comune si assuma l'iniziativa.

Con queste considerazioni il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Municipio di Morcote.

### ***Considerazioni della Commissione***

Convocati i rappresentanti del Municipio in data 1. luglio 1998 dalla sottocommissione, raggiunti gli accordi fra Dipartimento e Municipio, le divergenze e le incomprensioni si sono appianate. In particolare la Sezione dei trasporti ha fornito al Comune durante il mese di agosto 1998 i segnali studiati appositamente. Le strisce trasversali all'asse stradale verranno posate dal Dipartimento in collaborazione con il Comune allo scopo di indurre i ciclisti veloci a rallentare la loro andatura.

Conseguentemente il Municipio con lettera 31 luglio 1998 ha ritirato l'opposizione-ricorso a suo tempo presentata e la Commissione propone pertanto lo stralcio dai ruoli del ricorso, e meglio come detto sopra.

## **10.2 Cresciano**

### ***Argomenti municipali***

Il Municipio di Cresciano sostiene che l'inserimento del Comune nel perimetro dei contributi non sia giustificato. Rilevata la barriera costituita dal fiume Ticino, superabile solo su ponti situati a rispettabile distanza dal Comune, il Municipio ritiene che l'opera rivesta discutibile, comunque ridotta se non addirittura negativa, utilità per la popolazione residente. Per questi motivi chiede di essere esonerato dal versamento della partecipazione finanziaria.

### ***Considerazioni del Consiglio di Stato***

- Due sono i criteri che hanno determinato il perimetro dei contributi; il primo è costituito dall'area di influenza del percorso; il secondo è che in ambito regionale ogni Comune partecipa di regola alla realizzazione di un solo percorso regionale.
- L'area di influenza deve essere fissata in modo allargato: Cresciano, pur se deve percorrere qualche chilometro per agganciarsi all'itinerario ciclabile, indubitabilmente è nella sua area di influenza. Se poi aggiungiamo il secondo criterio, cioè che ogni regione sostiene il proprio percorso ciclabile (vale ad esempio per la Leventina e per la Riviera, varrà in futuro per la Vallemaggia e la Valle di Blenio) appare giustificato chiamare il Comune di Cresciano a contribuire alla realizzazione dell'opera, anche per motivi di solidarietà regionale.

Rilevato il modesto contributo richiesto (fr. 2'464.--), per le argomentazioni sopraesposte il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Municipio di Cresciano.

### ***Considerazioni della Commissione***

Convocati i rappresentanti del Municipio in data 1° luglio 1998 dalla sottocommissione, raggiunti gli accordi fra Dipartimento e Municipio, le divergenze e le incomprensioni si sono appianate. In particolare la Sezione dei trasporti ha concordato con il Municipio la posa, a sue spese, di due cartelli che segnalano Cresciano con l'indicazione di ristoro al fine di invogliare i ciclisti a servirsi degli esercizi pubblici del Comune.

Conseguentemente il Municipio con lettera 12 agosto 1998 ha ritirato l'opposizione-ricorso a suo tempo presentata e la Commissione propone pertanto lo stralcio del ricorso dai ruoli, e meglio come detto sopra.

### **10.3 Muzzano**

#### ***Argomenti municipali***

Il Municipio di Muzzano accetta il riparto delle spese e la proposta di percorso a patto che l'opera sia realizzata in concomitanza con la circonvallazione stradale di Agno e Bioggio e che le spese di manutenzione siano assunte dallo Stato.

#### ***Considerazioni del Consiglio di Stato***

- Legare la realizzazione di un'opera di costi modesti e di semplice esecuzione come l'itinerario ciclabile lungo il Vedeggio ad un'opera complessa come la circonvallazione di Agno e Bioggio prevista dal PTL appare sproporzionato e inopportuno.
- In analogia a quanto previsto dalla Legge sulle strade la manutenzione incombe al proprietario.

Per queste ragioni il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Municipio di Muzzano.

#### ***Considerazioni della Commissione***

Convocati i rappresentanti del Municipio in data 1. luglio 1998 dalla sottocommissione raggiunti gli accordi fra Dipartimento e Municipio, le divergenze e le incomprensioni si sono appianate. In particolare il Dipartimento del territorio ha scritto al Municipio in data 9 luglio 1998 per assicurarlo che l'itinerario ciclabile non pregiudica in alcun modo la scelta della circonvallazione stradale di Agno e Bioggio e riconfermando che la manutenzione spetta di regola al proprietario.

Conseguentemente il Municipio con lettera 28 luglio 1998 ha ritirato l'opposizione-ricorso a suo tempo presentata e la Commissione propone pertanto lo stralcio dai ruoli del ricorso, e meglio come detto sopra.

### **10.4 Minusio**

#### ***Argomenti municipali***

Il Municipio di Minusio chiede che sul suo territorio il percorso non corra lungo la riva del lago bensì su Via Simen, e che nel computo dei contributi finanziari richiesti ai Comuni si considerino le spese comprovate già effettuate sul tracciato del progetto.

#### ***Considerazioni del Consiglio di Stato***

- Osserva che il tratto di Minusio sulla riva del lago è forse il più incantevole e attrattivo dell'intero percorso ticinese, anche se il conflitto tra pedoni e ciclisti sulla Via alla Riva è reale. Rinunciarvi sarebbe tuttavia una perdita di qualità importante per tutto l'itinerario,

che è rivolto ai turisti e non agli sportivi, poiché esso acquista valore in quanto attraversa aree e tocca punti panoramici pregevoli.

- Prende atto che il Municipio di Minusio ha profuso grande impegno per offrire ai ciclisti che attraversano il suo territorio due itinerari ben differenziati tra loro: per i ciclisti sportivi o frettolosi Via Simen, attrezzata con appropriate corsie ciclabili; per gli escursionisti e le famiglie Via alla Riva, dove devono convivere e rispettare la priorità pedonale.
- Constata che il servizio cantonale competente per la pianificazione di questo progetto ha proposto le seguenti misure volte a migliorare la sicurezza e la convivenza dei ciclisti con i pedoni su Via alla Riva:
  - . designazione di Via alla Riva quale "zona pedonale" (segnale 2.59.3) con biciclette e servizio a domicilio eccezionalmente autorizzati;
  - . prescrizione del limite di velocità massimo a km 10 all'ora per autoveicoli e biciclette;
  - . divieto, se del caso, del transito delle biciclette in certi periodi della settimana (per esempio domenica pomeriggio);
  - . posa (già avvenuta a cura del Municipio) di cartelli informativi che deviano il transito ciclistico veloce su Via Simen e invitano coloro che usano Via alla Riva alla moderazione e al rispetto.

Con queste misure il Consiglio di Stato ritiene che l'itinerario ciclabile svizzero possa essere segnalato anche su Via alla Riva a Minusio

- Per quanto riguarda invece la contestazione sulla quota dei contributi comunali osserva che il presente messaggio si riferisce solo alle sistemazioni necessarie su ca. 15 km di vie, in gran parte esistenti, per un costo totale di 3.0 mio di franchi. Sugli altri 160 km dell'itinerario, si utilizzano le infrastrutture esistenti, aggiungendovi solo la segnaletica specifica. Evidentemente i Comuni, i consorzi, i patriziati, tutti coloro che hanno realizzato e messo a disposizione i loro sedimi per l'itinerario ciclabile potrebbero far valere, allo stesso titolo di Minusio, gli investimenti fatti precedentemente. Ne risulterebbe una rivendicazione massiccia, cui né il Cantone né i Comuni del comprensorio potrebbero farvi fronte.

Il Consiglio di Stato nella sua decisione del 3 marzo 1998 non ha ritenuto possibile reintegrare tutti gli anticipi nel computo, ciò che peraltro non sarebbe necessariamente più equo poiché caricherebbe maggiormente i Comuni non toccati dal percorso.

Con i considerandi espressi il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Municipio di Minusio.

### ***Considerazioni della Commissione***

La sottocommissione ha convocato il Municipio in data 1. luglio e 15 luglio 1998 alla presenza dei funzionari del Dipartimento. In seguito è stato sentito il Municipio di Muralto in data 17 luglio 1998. Giova qui ricordare che è stato raggiunto un accordo concernente il tracciato per i "ciclisti veloci" (Via Simen - Via Borengo - Via Rivapiana).

Il Municipio di Muralto ha confermato con lettera del 29.7.1998 la sua disponibilità alla segnalazione dei due tracciati, a condizione che la passeggiata a lago non venga chiusa al traffico ciclistico nemmeno nei periodi di forte carico pedonale.

Con lettera 3 settembre 1998 il Municipio di Minusio ha accettato la soluzione proposta nella lettera del Dipartimento di data 9 luglio 1998 e l'iscrizione nel piano direttore di due tracciati: il primo destinato ai "ciclisti veloci" su Via Rinaldo Simen e il secondo su Via alla Riva per gli altri ciclisti con priorità però d'uso pedonale. Il Dipartimento ha inoltre assicurato la sua collaborazione al rifacimento della necessaria segnaletica.

Il Municipio di Muralto, non ricorrente, ha accettato la continuazione del percorso per "ciclisti veloci" da Via Simen al Lungolago sul suo territorio esprimendo il desiderio che l'attraversamento della linea ferroviaria avvenga con una migliore sistemazione del sottopassaggio esistente.

Conseguentemente il Comune di Minusio con lettera 3 settembre 1998 ha ritirato il ricorso e la Commissione propone pertanto lo stralcio dai ruoli del ricorso, e meglio come detto sopra.

## **10.5 Biasca**

### ***Argomenti municipali***

Il Municipio di Biasca concorda sull'itinerario proposto, non contesta la chiave di finanziamento ma fa rilevare che in quasi tutti gli incroci stradali dove corre il percorso ciclabile non è garantita la sicurezza.

Chiede pertanto di includere nell'importo di sistemazione previsto per la costruzione dell'intero percorso anche le spese per garantire la sicurezza dei ciclisti sul territorio di Biasca.

### ***Considerazioni del Consiglio di Stato***

- A suo giudizio negli incroci citati non si creano situazioni di pericolo più importanti rispetto alle condizioni normalmente accettate. Si tratta infatti di situazioni di viabilità usuali che, come ovunque sulle strade carrozzabili, richiedono attenzione e rispetto delle regole della circolazione veicolare da parte di tutti gli utenti. Le biciclette sulla strada sono veicoli a pieno diritto e per loro come per gli altri valgono i comportamenti, gli obblighi e i diritti prescritti dalla Legge sulla circolazione.
- Già ora le biciclette transitano sulle strade di Biasca. Il percorso che si consiglia loro è potenzialmente meno pericoloso di quelli che buona parte di essi ora percorrono.
- Non è però escluso che, se necessario, dopo le prime esperienze e con una decisione separata si operino interventi di miglioria alla segnaletica e all'assetto stradale sul percorso ciclabile svizzero a Biasca.

Con queste argomentazioni il Consiglio di Stato propone di respingere il ricorso del Municipio di Biasca.

### ***Considerazioni della Commissione***

Convocati i rappresentanti del Municipio in data 1. luglio 1998 dalla sottocommissione, raggiunti gli accordi fra Dipartimento e Municipio, le divergenze e le incomprensioni si sono appianate. In particolare il Dipartimento del territorio ha scritto in data 9 luglio 1998 al Municipio precisando le considerazioni espresse nel messaggio del Consiglio di Stato e

indicando la possibilità che il Cantone sussidi opere di moderazione promosse dal Comune per migliorare la sicurezza dei ciclisti.

Conseguentemente il Municipio con lettera 4 settembre 1998 ha ritirato l'opposizione-ricorso a suo tempo presentata e la Commissione propone pertanto lo stralcio dai ruoli del ricorso, e meglio come detto sopra.

## 10.6 S. Antonino

### *Argomenti municipali*

Il Municipio di S. Antonino si oppone alla chiave di finanziamento proposta in quanto ritiene:

- che l'economia turistica del Comune non ne trae beneficio;
- che il percorso non rappresenta un'offerta effettiva di svago per la popolazione di S. Antonino né un'opportunità di utilizzo per spostamenti regionali scolastici o pendolari,
- che non si migliora assolutamente la sicurezza sulle strade principali;
- che la chiave di finanziamento, in particolare il criterio della forza finanziaria, non considera che le città con forte vocazione turistica trarranno notevoli e maggiori benefici dall'opera.

### *Considerazioni del Consiglio di Stato*

- Ritiene che anche l'economia del Comune potrebbe trarre beneficio dall'opera, poiché nel Comune sono insediati punti di vendita e di ristoro tra i principali del Cantone e l'itinerario vi transita a poca distanza.
- Constata che il percorso ha valenza regionale e tutti i Comuni della sua area di influenza vi sono coinvolti. Tutti i cittadini del comprensorio ne possono usufruire senza che le minime differenze sulla prossimità del tracciato siano influenti nella loro programmazione; i criteri di scelta degli utenti sono piuttosto l'attrattiva dei percorsi e delle mete e la sicurezza del tracciato. Il maggior o minor uso si può stimare proporzionale al numero di abitanti di ogni Comune del comprensorio.
- Giudica che il contributo alla sicurezza sulle strade principali si procura canalizzando gran parte delle biciclette su un itinerario sicuro, discosto dalle arterie di forte traffico.
- Osserva che al Comune di S. Antonino è richiesto un contributo di fr. 12'700.--, relativo a 2'000 abitanti e a una forza finanziaria di 98.18 (livello finanziariamente forte inferiore). La spesa per ogni suo abitante ammonta a fr. 6,35, contro la media di fr. 5,72 relativa a tutto il comprensorio di contribuzione.  
Il ricorso al criterio della forza finanziaria corrisponde alla volontà di considerare un criterio di equità distributiva dei contributi, senza peraltro caricare sproporzionatamente i Comuni più agiati, come il paragone del tasso pro capite rispetto alla media evidenzia.
- Fa notare che, se l'accento alle città "con forte vocazione turistica" si riferisce all'esclusione dal contributo della Città di Lugano per questo progetto, essa sarà successivamente chiamata a contribuire, in modo determinante con gli stessi criteri applicati in questo caso, alla realizzazione dell'itinerario Tesserete-Lugano-Ponte Tresa,

più oneroso di quello oggi in discussione. Se invece ci si riferisce ai centri del Locarnese si rimanda alla tabella dei contributi che evidenzia la quota importante delle loro partecipazioni.

Per le ragioni sovraesposte il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Municipio di S. Antonino.

### ***Considerazioni della Commissione***

La sottocommissione ha convocato i rappresentanti del Municipio in data 1. luglio 1998 per sentire le loro ragioni. Il Dipartimento del territorio, con lettera di data 31 luglio 1998, ha comunicato al Municipio la sua disponibilità a segnalare con indicazioni particolari il paese di S. Antonino e le sue offerte di ristoro e alloggio. In data 4 agosto 1998 il Municipio ha comunicato alla sottocommissione di non voler ritirare il ricorso.

La presente Commissione non può condividere le argomentazioni del Comune volte a contestare la chiave di finanziamento proposta. Le considerazioni esposte nei precedenti punti del presente rapporto date qui per integralmente riprodotte devono essere qui confermate e l'argomento ricorsuale respinto. La Commissione ritiene infine che l'interesse pubblico alla realizzazione di questo progetto sia preponderante. Contrariamente a quanto affermato dal Municipio questo progetto con le necessarie segnalazioni porterà sicuramente benefici al Comune.

La Commissione petizione e ricorsi propone pertanto al Gran Consiglio di respingere il ricorso presentato dal Municipio di S. Antonino. Non si ritiene di dover richiedere il versamento di spese e tasse.

## **10.7 Chiasso**

### ***Argomenti municipali***

Il Municipio di Chiasso contesta la ripartizione della quota parte della spesa a suo carico. Chiede che essa sia ridotta dai fr. 54'196.-- richiesti a un massimo di fr. 20'000.--, considerato:

- a) che il Comune si trova a un capo dell'itinerario e può perciò usufruirne solo in una direzione,
- b) che siccome la popolazione locale non trae dal percorso ciclabile alcun vantaggio, non c'è proporzione tra il valore della prestazione ricevuta e quello dell'onere imposto.

### ***Considerazioni del Consiglio di Stato***

- È stato laborioso scegliere un percorso ciclabile nel territorio di Chiasso. Nonostante che le condizioni di base siano favorevoli, data la struttura pianeggiante e la densità degli insediamenti, gli assetti viari cittadini non sono predisposti per tale traffico. In queste condizioni non meraviglia che la circolazione delle biciclette a Chiasso sia modesta.
- L'offerta avanzata dal Comune (percorso ai piedi del Penz) non è adatta per un percorso di gran turismo come quello che si sta pianificando, poiché impone una larga deviazione proprio in prossimità della meta. Il giro del Penz ha certamente una valenza

apprezzabile per gite locali e come tale va valorizzato, ma non può essere inserito nel percorso nazionale solo perché non ci sono analoghe alternative dirette.

- Il percorso che si è scelto corre, con corsie ciclabili, lungo Via Passeggiata, Via Soldini, Sottopasso di Via Rampa, attraversamento interno del sedime FFS fino alla stazione principale, è un percorso utile anche per gli spostamenti interni degli abitanti, soprattutto se la rete urbana per le biciclette, da questo primo avvio prendesse spunto per svilupparsi organicamente.
- Il percorso ciclabile in oggetto sarà uno dei primi che si snoda con continuità all'interno della zona urbana. Per la fascia della popolazione chiassese che abita in prossimità sarà vantaggioso usarlo per recarsi in centro, alla stazione o, viceversa per recarsi allo stadio e nelle aree di svago.  
Poi, anche se partendo da Chiasso si può andare solo a nord (sul percorso svizzero !) è comunque un itinerario escursionistico attraente poter raggiungere il Ceresio ed il Luganese.
- L'argomento secondo cui trovandosi Chiasso a un capo del percorso ne può usufruire solo a metà è capzioso. Stare al capolinea offre invece vantaggi che le località intermedie non hanno: punto d'arresto obbligato e stazione di servizi; questa posizione ha favorito lo sviluppo di Chiasso nel campo dei trasporti stradali e ferroviari .

Per queste ragioni il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso della Città di Chiasso.

#### ***Considerazioni della Commissione***

La sottocommissione ha convocato i rappresentanti del Municipio in data 1° luglio 1998 per sentire le loro ragioni. Il Dipartimento del territorio, con lettera di data 9 luglio 1998, ha comunicato al Municipio di accettare la proposta di percorso indicata da quest'ultimo e di essere disposto a posare la necessaria segnaletica sulla tratta verso Pizzamiglio e Como. Il 27 luglio 1998 il Municipio ha sottoposto alla Sezione dei trasporti una proposta di tracciato in direzione di Pizzamiglio, quest'ultima è stata accettata con lettera di data 27 luglio u.s..

La Commissione ha atteso purtroppo invano il ritiro del ricorso presentato dal Municipio. La Commissione ritiene comunque che le argomentazioni municipali volte alla contestazione della ripartizione della quota parte della spesa a carico del Comune, e meglio la riduzione da fr. 54'196.-- a fr. 20'000.--, non possono essere accolte per tutti i motivi, dati qui per integralmente riprodotti ed esposti nei precedenti punti del presente rapporto. D'altra parte si osserva che le osservazioni sul tracciato espresse dal Municipio in sede di audizione sono state accettate dal competente Dipartimento e fatte proprie dalla presente Commissione. Considerato l'interesse pubblico preminente dell'opera la Commissione ritiene che il progetto, con le modifiche apportate, deve essere qui confermato e si propone pertanto che il ricorso venga respinto. Non si ritiene di dover richiedere il versamento di spese e tasse.

## 10.8 Gordola

### *Argomenti municipali*

Il Municipio di Gordola si oppone al tracciato proposto sul suo territorio e al contributo richiesto, con le seguenti motivazioni:

- a) il tragitto previsto non risulta per nulla attrattivo nel favorire la mobilità della popolazione (per gli scolari, i pendolari; per acquisti), in quanto obbliga coloro che intendessero spostarsi tra gli agglomerati della regione, situati in zona pedemontana, a un notevole giro vizioso;
- b) il tragitto previsto transita da un punto oggettivamente pericoloso: lo svincolo A13 delle Brere;
- c) non si è considerata la soluzione indicata dai PR di Gordola e di Tenero-Contra che propone un tracciato affiancato alla linea FFS.

### *Considerazioni del Consiglio di Stato*

- Il percorso prescelto nel progetto in esame conferma quello esistente, in esercizio da molto tempo.  
Esso si rivolge in primo luogo a escursionisti che si spostano per svago; dove possibile raccoglie però anche quei ciclisti che lo usano per motivi utilitari (pendolari, scolari, acquisti, ecc.).
- Il percorso prescelto è integralmente esistente e nella zona è stato recentemente migliorato costruendo un sottopasso sotto lo stradonino e allargando il marciapiede ciclabile allo svincolo A13 delle Brere. Allo svincolo circolando sul marciapiede, si evitano le intersezioni con traffico intenso
- Il percorso proposto dal Municipio di Gordola oggi non è praticabile, da un lato perché manca un manufatto di 100 m che supera a fianco della linea ferroviaria il fiume Verzasca, dall'altro perché deve anche essere predisposto il raccordo con il sottopasso recentemente costruito sotto lo Stradonino. Sono opere di grande impegno e cost, che appaiono sproporzionate nell'attuale situazione.  
D'altronde il servizio competente del Dipartimento del territorio ha preavvisato positivamente il progetto caldeggiato dai Comuni di Gordola e Tenero-Contra, condividendone la sua funzione di raccordo intercomunale per motivi utilitari e sostenendone la sua realizzazione nell'ambito dei contributi alle realizzazioni comunali (art. 30 LStr.). L'opera deve tuttavia essere realizzata e finanziata in fasi successive.
- Anche senza il raccordo desiderato dal Comune la popolazione locale può usufruire e trarre beneficio dalla realizzazione dell'opera: in particolare per escursioni nel piano di Magadino e verso Ascona. Considerato il carattere regionale dell'itinerario, l'esclusione del Comune di Gordola dal comprensorio dei contribuenti non sarebbe equo né giustificato.

Per queste ragioni il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Comune di Gordola.

### ***Considerazioni della Commissione***

In data 1° luglio 1998 la sottocommissione ha sentito i rappresentanti del Municipio alla presenza dei funzionari del Dipartimento del territorio. Il 1° settembre 1998 ha avuto luogo un nuovo incontro al quale erano pure presenti i rappresentanti del Municipio di Tenero. Con scritto di data 2 settembre 1998 il Municipio di Gordola ha nuovamente precisato la sua posizione alla Commissione. Il Dipartimento del territorio, da parte sua, ha riconfermato il tracciato dell'itinerario ciclabile e ciò per motivi finanziari, si è però dichiarato d'accordo per una migliore sistemazione del tratto in prossimità dello svincolo delle Brere.

In subordine il Dipartimento del territorio esaminerà favorevolmente nel prossimo futuro il tracciato alternativo proposto dai Comuni a lato del tracciato ferroviario, ma per il momento non può ancora pronunciarsi in merito al relativo finanziamento.

Ciò premesso la Commissione ritiene di dover respingere il ricorso invitando nel contempo però il Dipartimento del territorio a considerare e ritenere positivamente le argomentazioni sollevate dal Comune di Gordola per l'ottimizzazione del progetto ai sensi delle preoccupazioni espresse dall'esecutivo comunale peraltro già riportate nei considerandi generali precedenti del presente rapporto. Non si ritiene di dover richiedere il versamento di spese e tasse.

## **10.9 Rancate**

### ***Argomenti municipali***

Il Comune di Rancate sostiene che, siccome il tracciato non tocca il suo territorio, non c'è motivo per richiederli qualsivoglia contributo.

Chiede che sia dato l'effetto sospensivo al suo ricorso e lamenta di non essere stato consultato nel corso dell'elaborazione del progetto.

### ***Considerazioni del Consiglio di Stato***

- Il percorso ciclabile prescelto lambisce il territorio di Rancate, corre infatti sulla sponda destra del Laveggio, corso d'acqua che segna il confine tra Rancate e Mendrisio. Per gli utenti di Rancate il fatto che l'itinerario sia posto al di qua o al di là del canale è fatto di poca influenza, visto che esso è in ogni caso raggiungibile facilmente senza ostacoli e maggiori percorrenze.
- Il perimetro dei contributi per il percorso non è stato fissato solo con un riferimento al territorio giurisdizionale toccato ma è stato allargato alla sua zona di influenza. Non vi è dubbio che Rancate sia compreso in questa zona. Il contributo richiesto a Rancate è giustificato perché il suo territorio fa parte del comprensorio interessato, anche se il percorso fisicamente corre ai margini dei suoi confini. Sarebbe paradossale escluderlo se solo si considera che Rancate diverrebbe il principale beneficiario finanziario dell'intervento postulato da Mendrisio, mentre tutti gli altri Comuni, Mendrisio compreso, risulterebbero caricati di un maggior onere.
- Il percorso è stato scelto sulla sponda destra del Laveggio per tre motivi:
  - 1) così era stato proposto da una iniziativa intercomunale;

- 2) la sua realizzazione è stata postulata dal Comune di Mendrisio, al di fuori del pacchetto di interventi previsti in questa fase; facendosi pure carico di un finanziamento anticipato;
  - 3) nella consultazione il Comune di Rancate aveva indicato soluzioni non realizzabili in questo contesto (costruzione della strada industriale).
- Il Comune di Rancate è stato consultato sul progetto. La sua risposta categoricamente negativa, non lasciava immaginare alcuno spazio di negoziazione; non ha nemmeno chiesto di essere sentito.

Per queste ragioni il Consiglio di Stato propone al Gran Consiglio di respingere il ricorso del Comune di Rancate.

### ***Considerazioni della Commissione***

In data 1° luglio 1998 la sottocommissione ha incontrato alla presenza dei funzionari del Dipartimento del territorio i rappresentanti del Municipio, i quali ha confermato quanto spiegato nel ricorso a suo tempo presentato.

La Commissione ritiene preminente l'interesse pubblico alla realizzazione del progetto, deve confermare, e meglio come detto nei punti precedenti del presente rapporto, tutte le considerazioni riguardanti il suo finanziamento, preso atto che comunque il tracciato così come progettato corre in prossimità del confine del Comune, deve confermare l'inserimento di questo Comune nel perimetro e conseguentemente la sua partecipazione a detto progetto. Aggiungasi che il progetto, e meglio come detto sopra, è stato oggetto di consultazione da parte del Consiglio di Stato. Con la presente decisione anche la richiesta di effetto sospensivo diviene ora priva di oggetto. Per questi motivi la Commissione propone al Gran Consiglio di respingere il ricorso presentato. Non si ritiene di dover richiedere il versamento di spese e tasse.

## **11. CONCLUSIONI**

Con queste considerazioni, convinta della bontà del progetto tanto dal punto di vista turistico che di mobilità locale, la Commissione delle petizioni e dei ricorsi invita il Gran Consiglio ad approvare il decreto legislativo allegato al Messaggio del Consiglio di Stato con la precisazione che l'art 3 dev'essere corretto nel senso che i ricorsi presentati dai Comuni di Morcote, Cresciano, Muzzano, Minusio, Biasca, sono stralciati dai ruoli preso atto del ritiro degli stessi e i ricorsi presentati dai Comuni di S. Antonino, Chiasso, Gordola e Rancate sono respinti.

Per la Commissione delle petizioni e dei ricorsi:

Felice Dafond (astenuuto per il ricorso di Minusio) e Guido Quadri, relatori  
Allidi-Cavalleri - Beretta-Piccoli - Colombo -  
Croce - Ferrari F. - Foletti G.P. - Gemnetti -  
Gerosa - Quattrini - Rosselli

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente il credito quadro di fr. 3'000'000.-- per la realizzazione nel Ticino degli itinerari ciclabili svizzeri e la concessione di un credito di fr. 715'000.-- quale partecipazione alla realizzazione di interventi particolari nei Comuni di Lodrino, Giubiasco e Mendrisio**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

- richiamata la Legge sulle strade
- visto il messaggio 20 maggio 1998 no. 4751 del Consiglio di Stato;

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

<sup>1</sup>È stanziato un credito quadro di fr. 3'000'000.-- per la realizzazione degli itinerari ciclabili svizzeri nel Cantone Ticino.

<sup>2</sup>Il credito viene iscritto:

- al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti per un importo di fr. 2,4 milioni;
- al conto degli investimenti del Dipartimento delle finanze e dell'economia, Ufficio turismo e artigianato per un importo di fr. 0,6 milioni.

I contributi dei Comuni sono iscritti alla corrispondente voce delle entrate della Sezione dei trasporti.

<sup>3</sup>È data facoltà al Consiglio di Stato di suddividere l'importo in singoli crediti d'impegno.

### **Articolo 2**

È approvato il perimetro dei contributi (allegato A) e la chiave di riparto delle spese a carico dei Comuni (allegato B).

### **Articolo 3**

<sup>1</sup>I ricorsi dei Municipi di Morcote, Cresciano, Muzzano, Minusio e Biasca sono stralciati dai ruoli.

<sup>2</sup>I ricorsi dei Municipi di S. Antonino, Chiasso, Gordola e Rancate, sono respinti.

#### **Articolo 4**

È stanziato un credito di fr. 715'000.– quale partecipazione forfettaria del Cantone (70%) per la realizzazione degli interventi particolari programmati dai Comuni di Lodrino, Giubiasco e Mendrisio (dati secondo i preventivi).

Il credito viene iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

#### **Articolo 5**

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.

