

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5185 R	18 settembre 2002	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione speciale per la pianificazione del territorio
sul messaggio del 18 dicembre 2001 concernente la procedura di
approvazione della scheda di coordinamento 12.28 del Piano direttore
cantonale – Itinerari ciclabili d'importanza cantonale – adottata dal
Consiglio di Stato il 3 luglio 2001**

INDICE

1.	Introduzione	2
1.1	Scheda 12.28 – Itinerari ciclabili d'importanza cantonale	2
1.2	Lavoro della commissione	2
1.3	Tipi di percorsi ciclabili e categorie di ciclisti	2
2.	Ricorsi dell'Associazione dei Comuni Regione Malcantone e della Regione Locarnese e Vallemaggia	3
2.1	Ricorso dell'Associazione dei Comuni Regione Malcantone	3
2.2	Ricorso della Regione Locarnese e Vallemaggia	3
2.3	Osservazioni del Consiglio di Stato	4
2.4	Audizione dell'8 maggio 2002	5
2.5	Considerazioni particolari	5
3.	Ricorso del Comune di Malvaglia	6
3.1	Oggetto del ricorso	6
3.2	Osservazioni del Consiglio di Stato	6
3.3	Audizione dell'8 maggio 2002	7
3.4	Considerazioni particolari	7
4.	Considerazioni finali	8
5.	Conclusioni.....	8
6.	Progetti di decisione	9
6.1	Associazione dei Comuni Regione Malcantone	9
6.2	Regione Locarnese e Vallemaggia	10
6.3	Comune di Malvaglia	11

1. INTRODUZIONE

1.1 Scheda 12.28 – Itinerari ciclabili d'importanza cantonale

Scheda 12.28 del 16 agosto 1999

Il 16 giugno 1999 il Consiglio di Stato ha adottato la scheda di coordinamento 12.28 concernente gli itinerari ciclabili d'importanza cantonale (categoria risultato intermedio). Essa è stata pubblicata secondo l'art. 15 LALPT.

Scheda 12.28 del 3 luglio

Dopo l'esame delle osservazioni e proposte pianificatorie pervenute nell'ambito della procedura di consultazione, il 3 luglio 2001 il Consiglio di Stato ha adottato la scheda di coordinamento 12.28 di categoria dato acquisito; essa comprende anche le schede oggetto 12.28.1 (Itinerario ciclabile della Vallemaggia, da Locarno a Caveragno) e 12.28.2 (Itinerario ciclabile della Valle di Blenio, da Biasca al Lucomagno).

La scheda 12. 28 è stata pubblicata secondo l'art. 18 LALPT dal 6 agosto al 5 settembre 2001. Contro la scheda sono stati presentati tre ricorsi da parte dell'Associazione dei Comuni Regione Malcantone, della Regione Locarnese e Vallemaggia e del Comune di Malvaglia.

Nel frattempo, nell'ambito della pubblicazione del Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, è stata pubblicata anche la scheda-oggetto 12.28.3 del 26 febbraio 2002 concernente l'itinerario ciclabile del Mendrisiotto che collega Stabio a Chiasso.

1.2 Lavoro della commissione

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha affidato a una sottocommissione composta da Cleto Ferrari, Massimo Ferrari, Eva Feistmann e Claudio Suter (designato relatore) l'approfondimento del messaggio in oggetto.

In data 8 maggio 2002 sono state effettuate audizioni a Malvaglia (Comune di Malvaglia, con sopralluogo a Dongio) e a Magadino (Associazione dei Comuni Regione Malcantone e Regione Locarnese e Vallemaggia).

1.3 Tipi di percorsi ciclabili e categorie di ciclisti

Per evitare malintesi è opportuno riprendere alcuni termini già precisati nel rapporto 5026 del 26 settembre 2001 concernente gli itinerari ciclabili d'importanza nazionale:

- Pista ciclabile (o ciclopista)
Via riservata alle biciclette, separata fisicamente dalla carreggiata stradale.
- Corsia ciclabile
Fascia del campo stradale attribuita prioritariamente o esclusivamente al traffico delle biciclette e dei ciclomotori.
- Itinerario ciclabile
Percorso segnalato e particolarmente adatto alle biciclette che collega due punti definiti.
- Ciclista sportivo
Ciclista veloce con bicicletta da corsa.
- Ciclista utilitario
Ciclista che usa la bicicletta per gli spostamenti quotidiani, per recarsi a scuola, al lavoro, a fare la spesa.

– Ciclista escursionista

Ciclista singolo o in gruppo (famiglie, scuole, associazioni,...) che effettua escursioni di uno o più giorni.

Come gli itinerari ciclabili nazionali, anche gli itinerari ciclabili cantonali sono stati pensati per il ciclista escursionista e, nel limite del possibile, si svolgono su percorsi sicuri e attrattivi dal punto di vista paesaggistico e culturale.

2. RICORSI DELL'ASSOCIAZIONE DEI COMUNI REGIONE MALCANTONE E DELLA REGIONE LOCARNESE E VALLEMAGGIA

2.1 Ricorso dell'Associazione dei Comuni Regione Malcantone

L'Associazione dei Comuni Regione Malcantone chiede l'inserimento della tratta Cadenazzo-Magadino-Dirinella(-Luino) come itinerario ciclabile d'importanza cantonale.

Essa motiva la sua richiesta con le seguenti considerazioni:

- molti ciclisti effettuano il giro Lugano-Ponte Tresa-Luino-Dirinella-Magadino-Monte Ceneri-Lugano per cui sarebbe auspicabile prevedere un itinerario d'importanza cantonale lungo la sponda sinistra del Lago Maggiore con aggancio a Cadenazzo;
- la Regione Malcantone e il Gambarogno curano già da un ventennio i contatti con la Comunità montana delle Valli del Luinese e potranno farsi portavoce verso quest'area per garantire la congiunzione ciclabile Fornasette-Dirinella;
- i ciclisti che percorrono la tratta Magadino-Dirinella sono sottoposti ad un grado di pericolo ingiustificato e segno di poca responsabilità, soprattutto se si vuole migliorare la qualità dell'offerta turistico ricreativa (uno degli obiettivi principali del Consiglio di Stato).

2.2 Ricorso della Regione Locarnese e Vallemaggia

La Regione Locarnese e Vallemaggia chiede l'inserimento delle tratte del Gambarogno (Magadino-Dirinella) e della sponda destra del lago Maggiore (Ascona-Brissago) come itinerario ciclabile d'importanza nazionale.

Essa motiva la sua richiesta come segue:

- in considerazione dell'importanza che gli itinerari ciclabili assumono nella creazione di un'offerta turistica di qualità, dell'importanza del turismo sulle rive del Lago Maggiore, del forte flusso di ciclisti che transita in condizioni di forte pericolosità e nell'ottica di migliorare i collegamenti internazionali con altri comprensori turistici, questi itinerari devono essere riconosciuti d'importanza cantonale;
- il Piano del traffico del Locarnese (PTLVM) contempla – nelle misure 10 e 11 riguardanti il Gambarogno (pag. 92) – la realizzazione dell'itinerario ciclistico e – nella misura 18 riguardante la cerniera ovest (pag. 80) – la definizione di un percorso in collina lungo strade esistenti;
- il Piano direttore definisce l'attività turistica l'elemento trainante del Locarnese, che va non solo salvaguardata, ma indirizzata verso forme di turismo di qualità; la scheda di coordinamento 12.25 concernente il Piano dei trasporti del Locarnese – messa in consultazione il 21 aprile 1998 – conferma la necessità di migliorare l'offerta e l'attrattività delle piste ciclabili nelle valli e lungo le rive del lago; la scheda-oggetto 12.25.4.6 stabilisce più precisamente di favorire il traffico ciclabile nel Gambarogno.

La Regione è cosciente delle difficoltà tecniche e finanziarie che si devono affrontare per risolvere il problema degli itinerari ciclabili nei due comprensori in questione. Il riconoscimento dell'importanza cantonale è però d'obbligo in considerazione dell'importanza che queste infrastrutture assumono per il loro sviluppo economico.

2.3 Osservazioni del Consiglio di Stato

Nel messaggio del 18 dicembre 2001, il Consiglio di Stato osserva che le richieste di inserire nella scheda 12.28 i percorsi sulla sponda destra (verso Brissago-Madonna di Ponte) e sulla sponda sinistra (verso Dirinella) erano già state raccolte sotto forma di osservazioni durante la fase di informazione e partecipazione. A queste richieste aveva risposto nel Rapporto esplicativo concernente la procedura di adozione e pubblicazione della scheda 12.28 del luglio 2001 in questi termini:

Itinerario Cadenazzo-Magadino-Dirinella-Luino

L'itinerario di sponda sinistra del Verbano non è stato inserito nel programma degli itinerari ciclabili cantonali poiché la sua realizzazione appare eccessivamente difficile e onerosa. Da Magadino a Luino il percorso dovrebbe correre lungo la strada carrozzabile, in quanto non esistono alternative. Gli itinerari cantonali si rivolgono a escursionisti, famiglie e scuole (non ad utenti sportivi, i quali possono usare le strade cantonali) e pertanto la sistemazione di un tracciato sicuro e protetto per i ciclisti, richiederebbe la costruzione di un tracciato separato affiancato alla strada. Una soluzione giudicata fuori dalle possibilità realizzative del Cantone.

Il percorso sulla strada cantonale potrà comunque essere usato dai ciclisti secondo le usuali regole di comportamento stabilite dalla Legge federale sulla circolazione stradale. In questo senso, dove possibile, verranno introdotte misure speciali a tutela dei ciclisti, quali corsie ciclabili o moderazioni della velocità. La segnalazione dell'itinerario quale percorso escursionistico non è però per ora opportuna, in quanto il livello di sicurezza ottenibile, sia su lato svizzero, sia su quello italiano, non raggiunge lo standard che ci siamo prefissi per i percorsi ciclabili cantonali.

Itinerario Ascona-Brissago

Per l'itinerario Ascona-Brissago valgono le stesse considerazioni espresse per l'itinerario sulla sponda opposta del Verbano.

La sua realizzazione attraverso una infrastruttura autonoma, separata dal campo stradale, appare di difficile e costosa realizzazione. Si cercherà comunque di introdurre, dove possibile, misure a favore dei ciclisti, quali corsie ciclabili e moderazioni della velocità. La segnalazione dell'itinerario quale percorso ciclabile cantonale non è opportuna fintanto che il livello di sicurezza per i ciclisti non abbia raggiunto i livelli prescritti, sia sul lato svizzero che su quello italiano."

Di fronte alla nuova richiesta, presentata in forma di ricorso, ribadisce che:

- la conduzione di percorsi ciclabili sulle strade cantonali principali, senza apposite vie riservate, non corrisponde agli standard adottati dal Cantone; gli itinerari ciclabili d'importanza cantonale sono quindi rivolti prioritariamente a utenti escursionisti, a famiglie e a scolaresche; ad essi si deve prestare grande attenzione e offrire livelli di sicurezza elevati, che non sono possibili sulle strade in oggetto;
- la creazione di percorsi ciclabili sulle sponde destra e sinistra del Verbano sarebbe possibile solo con interventi di grande impegno costruttivo e finanziario; si tratta di realizzare, in condizioni estremamente difficili, percorsi separati riservati alle biciclette e ai pedoni il cui costo ammonterebbe a varie decine di milioni di franchi;
- nell'ambito di un programma di realizzazione pluriennale per tutto il Cantone, comportante investimenti dell'ordine di trenta milioni di franchi, un'ulteriore estensione della rete e il relativo impegno finanziario non sono sopportabili.

Il Consiglio di Stato conclude indicando che, oggi, l'inclusione dei due itinerari richiesti nella rete cantonale assumerebbe quindi una funzione unicamente declamatoria.

2.4 Audizione dell'8 maggio 2002

Nell'audizione dell'8 maggio 2002 i rappresentanti della Regione Locarnese e Vallemaggia e dell'Associazione dei Comuni Regione Malcantone hanno ribadito che, nella situazione attuale, il traffico sulla tratta Magadino-Dirinella è tale da impedire una circolazione sicura del ciclista. Non richiedono la realizzazione immediata di un itinerario ciclabile, ma perlomeno una sua pianificazione a medio termine. In particolare hanno sottolineato che questa tratta non viene utilizzata solo dai turisti, ma soprattutto dai residenti (cicloamatori,...), e che tra le priorità della Regione Lombardia ci sono dei progetti per portare avanti queste offerte.

2.5 Considerazioni particolari

Magadino-Dirinella

La scheda di coordinamento 12.25 concernente il Piano dei trasporti del Locarnese comprende la scheda settoriale 4 «Traffico lento (pedoni e ciclisti)». Per il settore del Gambarogno, essa indica come oggetto 12.25.4.6: «Favorire il traffico ciclabile e completare i tratti mancanti dei marciapiedi sulla cantonale Magadino-Dirinella».

Da questa indicazione traspare già chiaramente che i problemi da risolvere su questa tratta non sono solo legati ai ciclisti, ma anche ai pedoni, e che l'eventualità di realizzare una corsia ciclabile su tutta la tratta è già esclusa in partenza dal calibro attuale della strada e dalle possibilità di allargamento limitate. In ogni caso questa soluzione non risponderebbe ai requisiti stabiliti dalle norme VSS¹ per la segnalazione degli itinerari ciclabili e, come indicato dal Consiglio di Stato, allo standard prefisso per gli itinerari ciclabili cantonali.

In sede di discussione sono state sottolineate le difficoltà tecniche riferite a una possibile soluzione alternativa, in parte già emerse in occasione del sopralluogo esperito in vista delle possibilità di recupero della riva lago², e meglio di un percorso ciclabile e pedonale lungo la riva stessa (ad esempio mediante l'utilizzo di materiali provenienti da scavi relativi ad AlpTransit o altri cantieri, come già avvenuto in altri Cantoni). La creazione di un percorso di questo genere – unica seria alternativa ipotizzabile su quella tratta – risulterebbe sicuramente attrattiva dal profilo della proposta turistica, ma va valutata e approfondita per gli aspetti tecnici e finanziari, in particolare mediante consultazione dei Comuni interessati (Magadino, Vira, Piazzogna, San Nazzaro, Gerra Gambarogno, S. Abbondio, Caviano) che sarebbero chiamati a finanziare il 30% delle opere.

Va pure rilevato che esiste un parziale percorso alternativo a monte della strada cantonale Magadino-Dirinella, costituito da tratte asfaltate che però presentano altri tipi di insidie per i ciclisti (salite e discese abbastanza ripide, campo stradale molto stretto, parecchi punti senza visuale). Valutando oggettivamente la situazione, non sembra una tratta proponibile quale itinerario ciclabile.

Ascona-Brissago

La tratta Ascona Cantonaccio-Brissago risulta ancora più pericolosa per i ciclisti. Nel 1999 il Gran Consiglio ha approvato il Piano generale della galleria di Moscia³, da tempo auspicata dal Comune di Brissago. Questa galleria è inserita nelle linee direttive e nel piano finanziario. Nel frattempo è stato allestito il progetto definitivo (con esame d'impatto

¹ Norma VSS (Unione dei professionisti svizzeri della strada) n. 640 829.

² Cfr rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio n. 5001 del 28 febbraio 2002 sulla mozione Arigoni per l'allestimento di un Piano di intervento per il recupero delle rive.

³ Cfr. rapporto 4832 del 22 febbraio 1999 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio.

ambientale), recentemente trasmesso all'autorità federale per l'approvazione. Nell'ambito della realizzazione di questa galleria dovrebbero esserci le premesse per prolungare fino a Brissago il percorso Bellinzona-Ascona incluso negli itinerari ciclabili d'importanza nazionale.

Esiste comunque un'alternativa, estremamente suggestiva dal profilo paesaggistico, che però comporta qualche fatica supplementare (salita da Ascona San Materno-Siberia, strada collinare fino a Ronco, discesa su Porto Ronco) ma ha il vantaggio di aggirare la tratta più tortuosa e stretta che dalla località Cantonaccio porta all'altezza dell'ex albergo Acapulco. In attesa della realizzazione della galleria di cui sopra, si tratta dell'unica seria alternativa che, per i ciclisti più allenati, consente la continuazione lungo la strada tagliafuoco Ronco-Brissago, fino alla frazione di Porta, con successiva discesa verso il nucleo principale di Brissago.

Proposta di decisione

Pur comprendendo le motivazioni dei ricorrenti che sottolineano la crescente importanza degli itinerari ciclabili nell'offerta turistica e, considerato il peso che il turismo ha nell'economia del Locarnese e del Cantone in generale, attualmente non esistono le premesse tecniche e finanziarie per includere i percorsi sulla sponda sinistra e sulla sponda destra del Lago Maggiore nella scheda degli itinerari ciclabili d'importanza cantonale.

Si invita comunque il Consiglio di Stato:

- nell'ambito dell'adozione della scheda 12.25 del Piano dei trasporti del Locarnese, e segnatamente dell'oggetto 12.25.4.6 concernente il traffico lento nel settore Gambarogno, a verificare la fattibilità di un percorso a riva consultando i Comuni interessati;
- nell'ambito della realizzazione della galleria di Moscia, a considerare il prolungamento dell'itinerario ciclabile Bellinzona-Ascona.

Sulla base di queste considerazioni, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone di respingere il ricorso.

3. RICORSO DEL COMUNE DI MALVAGLIA

3.1 Oggetto del ricorso

Il Comune di Malvaglia chiede lo stralcio dalla scheda oggetto 12.28.2 delle opere costruttive previste per l'aggiramento del nucleo di Dongio.

Esso motiva la sua richiesta con le seguenti considerazioni:

- l'aggiramento del nucleo di Dongio – che comporta, secondo quanto preventivato, una spesa di 140'000 franchi – non è indispensabile per lo svolgimento del percorso ciclabile;
- trovandosi a diretto contatto con la zona edificabile del Comune di Dongio, l'opera prevista riveste un interesse prioritario per quel Comune che potrà, se lo vorrà, assumersene i costi.

3.2 Osservazioni del Consiglio di Stato

Nel messaggio del 18 dicembre 2001, il Consiglio di Stato osserva che la prevista strada di aggiramento del paese di Dongio è lunga 700 m e attualmente si presenta con fondo

sterrato, parzialmente sconnesso. Nel frattempo è però stata parzialmente sistemata, su un tratto di ca. 300 m, da parte del Consorzio depurazione acque media e bassa Blenio. L'intervento restante è quindi ridotto, ma non può essere tralasciato. In sede di consuntivo il costo totale sarà adattato alle effettive spese, mentre la chiave di riparto tra i Comuni verrà mantenuta.

3.3 Audizione dell'8 maggio 2002

Nell'audizione dell'8 maggio 2002, i rappresentanti del Comune di Malvaglia hanno ribadito le motivazioni che hanno portato il Comune a presentare ricorso. Essi hanno ricordato anche che il Comune di Malvaglia ha contribuito regolarmente a livello regionale a iniziative che non avevano una ricaduta diretta sul Comune. Di fronte all'atteggiamento di altri Comuni diventa sempre più difficile giustificare questi contributi nei confronti del legislativo comunale.

Il rappresentante del Cantone ha precisato che, in seguito alla sistemazione parziale della strada da parte del Consorzio depurazione acque, il costo dell'intervento dovrebbe ridursi dai 140'000 franchi preventivati a ca. 90'000 franchi e che la strada non sarà sfruttata principalmente dal Comune di Dongio in quanto è prevista la posa di barriere per limitare il traffico di autoveicoli.

3.4 Considerazioni particolari

Il ricorso del Comune di Malvaglia è dettato principalmente da considerazioni di ordine finanziario. Detto esplicitamente: Malvaglia ritiene che il percorso ciclabile previsto non porti alcun beneficio all'economia del Comune, che dovrebbe però contribuire al finanziamento.

La tratta contestata – oggetto di un sopralluogo da parte della sottocommissione – si sviluppa lungo l'argine del Brenno e permette di evitare la strada cantonale. Con la riduzione della spesa in seguito ai lavori già effettuati dal Consorzio depurazione acque e la prevista posa di barriere per arginare il traffico di autoveicoli, si può affermare che il suo costo è senz'altro proporzionato ai vantaggi che ne derivano, sia in termini di qualità che di sicurezza del percorso.

Va rilevato che, contrariamente all'itinerario della Vallemaggia – dove è previsto un investimento di 10,5 mio di franchi, con 8 Km di percorso su 40 da costruire⁴ – l'itinerario della Valle di Blenio si sviluppa essenzialmente su 46,5 Km di percorso già esistenti con un investimento totale di 0,5 mio di franchi (compresa la segnaletica).

In merito all'itinerario ciclabile della Valle di Blenio, la discussione in sottocommissione ha messo in rilievo la pericolosità di alcuni punti (ad esempio sulla tratta Semione-Ludiano), ampiamente confermata da informazioni successivamente raccolte anche nell'ambito di cicloamatori (quindi ciclisti esperti, abituati a percorsi stradali aperti al traffico motorizzato). Il concetto stesso di itinerari ciclabili dovrebbe – nel limite del possibile – escludere tratte pericolose.

Proposta di decisione

Sulla base di queste considerazioni, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone di respingere il ricorso.

⁴ Cfr. messaggio n. 5144 del 10 luglio 2001 e rapporto 5144-5186 del 2 febbraio 2002 della Commissione della gestione e delle finanze.

4. CONSIDERAZIONI FINALI

Le caratteristiche del nostro territorio – con pochissime eccezioni che hanno consentito la realizzazione di alcuni autentici itinerari ciclabili ben frequentati – costituiscono purtroppo il principale ostacolo allo sviluppo ulteriore di strade riservate ai ciclisti, con peculiarità e segnaletica espressamente definite dal VSS (Unione dei professionisti svizzeri della strada) mediante la norma no. 640 829.

E' innegabile che un'adeguata rete di percorsi ciclabili costituisce un arricchimento della proposta turistica, ma è altrettanto vero che alla promozione deve poi corrispondere la realtà delle cose. Si tratta, nel caso specifico del nostro Cantone, di non creare attese che andrebbero deluse se paragonate a itinerari di altre regioni svizzere, dove la separazione fisica dal traffico motorizzato è effettiva.

Fra le possibilità da esaminare, vi sono sicuramente tratte da individuare all'interno delle nostre città, che una destinazione riservata a ciclisti e pedoni renderebbe più vivibili e meno caotiche: ma questo è un discorso che esula dal contesto qui in esame.

Per contro, il territorio ticinese si presta molto bene alla pratica «fuori strada», con piste create ad hoc per le escursioni e per le competizioni di mountain-bike. (Non a caso il nostro Cantone sarà sede, l'anno prossimo, dei campionati del mondo di questa specialità).

5. CONCLUSIONI

Sulla base delle considerazioni particolari sui ricorsi e di queste considerazioni finali, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone al Gran Consiglio di adottare le decisioni come ai progetti allegati.

Dando seguito alla richiesta espressa dalla Regione Locarnese e Vallemaggia in sede di audizione, la Commissione invita pure il Consiglio di Stato ad adottare la scheda 12.25 concernente il Piano dei trasporti del Locarnese messa in consultazione nel 1998.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Claudio Suter, relatore

Arigoni - Arn - Calastri - Canal - Celio - Feistmann -

Ferrari C. - Ferrari Massimo - Lepori - Marzorini -

Poli - Quadri - Tarchini

6. PROGETTI DI DECISIONE

6.1 Associazione dei Comuni Regione Malcantone

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

- esaminato il ricorso della Associazione dei Comuni Regione Malcantone contro la scheda di coordinamento 12.28 del Piano direttore cantonale – Itinerari ciclabili d'importanza cantonale – adottata dal Consiglio di Stato il 3 luglio 2001;
- visto il messaggio 18 dicembre 2001 n. 5185 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 18 settembre 2002 n. 5185 R della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso della Associazione dei Comuni Regione Malcantone è respinto.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della Commissione, alla ricorrente e alle parti interessate:
 - Associazione dei Comuni Regione Malcantone
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

6.2 Regione Locarnese e Vallemaggia

IL GRAN CONSIGLIO DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

- esaminato il ricorso della Regione Locarnese e Vallemaggia contro la scheda di coordinamento 12.28 del Piano direttore cantonale – Itinerari ciclabili d'importanza cantonale – adottata dal Consiglio di Stato il 3 luglio 2001;
- visto il messaggio 18 dicembre 2001 n. 5185 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 18 settembre 2002 n. 5185 R della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso della Regione Locarnese e Vallemaggia è respinto.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della Commissione, alla ricorrente e alle parti interessate:
 - Regione Locarnese e Vallemaggia
 - Consiglio di Stato
 - Comune di Magadino
 - Comune di Vira Gambarogno
 - Comune di Piazzogna
 - Comune di San Nazzaro
 - Comune di Gerra Gambarogno
 - Comune di S. Abbondio
 - Comune di Caviano

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

6.3 Comune di Malvaglia

IL GRAN CONSIGLIO DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

- esaminato il ricorso del Comune di Malvaglia contro la scheda di coordinamento 12.28 del Piano direttore cantonale – Itinerari ciclabili d'importanza cantonale – adottata dal Consiglio di Stato il 3 luglio 2001;
- visto il messaggio 18 dicembre 2001 n. 5185 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 18 settembre 2002 n. 5185 R della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso del Comune di Malvaglia è respinto.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della Commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Malvaglia
 - Consiglio di Stato
 - Comune di Dongio

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder