

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5026 R	26 settembre 2001	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 11 luglio 2000 concernente la procedura di approvazione della scheda di coordinamento 12.27 del Piano direttore cantonale relativa agli Itinerari ciclabili d'importanza nazionale

INDICE

1.	Introduzione	2
1.1.	Scheda 12.27 del 16 giugno 1999	2
1.2.	Scheda 12.28 del 16 agosto 1999 e del 3 luglio 2001	2
1.3.	Lavoro della commissione	2
2.	Considerazioni generali	3
2.1.	Itinerari ciclabili svizzeri	3
2.2.	Tipi di percorsi ciclabili e categorie di ciclisti	4
2.3.	Contenuto del piano direttore cantonale	4
3.	Ricorso del Comune di Chiasso	5
4.	Ricorso del Comune di Coldrerio	5
4.1.	Oggetto del ricorso	5
4.2.	Audizione del 16 novembre 1999	6
4.3.	Osservazioni del Consiglio di Stato	6
4.4.	Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio	7
4.5.	Posizione della Sezione dei trasporti	7
4.6.	Posizione del Comune di Coldrerio	8
4.7.	Considerazioni particolari	8
5.	Ricorso del Comune di Lodrino	9
6.	Conclusioni	10
7.	Progetti di decisione	11
7.1.	Comune di Chiasso	11
7.2.	Comune di Coldrerio	12
7.3.	Comune di Lodrino	13

1. INTRODUZIONE

1.1 Scheda 12.27 del 16 giugno 1999

Il 16 giugno 1999 il Consiglio di Stato ha adottato la scheda di coordinamento 12.27 del Piano direttore concernente gli itinerari ciclabili d'importanza nazionale (categoria dato acquisito). Essa è stata pubblicata secondo l'art. 18 LALPT dal 21 luglio al 20 agosto 1999.

Contro la scheda sono stati presentati due ricorsi da parte dei Comuni di Chiasso e Coldrerio. Una segnalazione del Comune di Lodrino è pure stata considerata come ricorso.

1.2 Scheda 12.28 del 16 agosto 1999 e del 3 luglio 2001

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. 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; il termine di ricorso scade il 5 ottobre 2001. Eventuali ricorsi contro questa scheda saranno decisi separatamente.

1.3 Lavoro della Commissione

Vista l'entità dei ricorsi – che non contestano il passaggio dell'itinerario ciclabile d'importanza nazionale sul proprio territorio, ma chiedono semplicemente di farlo passare su una strada piuttosto che su un'altra – il 16 novembre 1999 la commissione ha proceduto all'audizione dei Comuni di Chiasso e Coldrerio e del servizio cantonale competente (Ufficio pianificazione e tecnica del traffico della Sezione dei trasporti) senza attendere il messaggio del Consiglio di Stato. Come indicato al punto 3.3 del messaggio, per l'itinerario ciclabile sul territorio del Comune di Chiasso è stato possibile trovare una soluzione.

Per quanto concerne l'itinerario ciclabile sul territorio del Comune di Coldrerio, le parti hanno invece mantenuto le rispettive posizioni. Il 27 settembre 2000 la commissione ha comunque ritenuto opportuno sospendere l'esame del ricorso del Comune di Coldrerio in attesa di conoscere i contenuti del progetto di Piano dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio, presentato dalla Commissione regionale dei trasporti ai servizi cantonali nel mese di giugno 2001.

In relazione alla segnalazione del Comune di Lodrino la commissione non ha invece ritenuto necessario procedere all'audizione delle parti.

2. CONSIDERAZIONI GENERALI

2.1 Itinerari ciclabili svizzeri

Gli itinerari ciclabili svizzeri sono un progetto della fondazione «La Svizzera in bici», costituita nel 1995 da enti pubblici (in particolare i Cantoni) e privati (Federazione svizzera del turismo, Svizzera turismo, FFS, TCS, ATA,...) con lo scopo di realizzare un'offerta di itinerari ciclabili sul piano nazionale.

Itinerario n. 3 Nord-Sud

Dal 1998 nove percorsi nazionali, segnalati in modo uniforme e di una lunghezza totale di 3'300 Km, collegano tutte le regioni della Svizzera. Il Canton Ticino è interessato dall'itinerario n. 3 Nord-Sud, Basilea-Chiasso (tratta San Gottardo-Chiasso di 155 Km e diramazione Bellinzona-Ascona di 17 Km) e dal percorso n. 6 dei Grigioni (tratta Bellinzona-Lumino di 3 Km).

Alcune tratte del Cantone erano state segnalate provvisoriamente; nel frattempo sono state realizzate quasi tutte le opere previste dal relativo credito di fr. 3'000'000.–, approvato dal Gran Consiglio l'8 ottobre 1998. Restano da realizzare, in tappe successive, diversi importanti interventi di completamento, allora non ritenuti prioritari anche alla luce della situazione finanziaria del Cantone (Iragna-Biasca, ponte diga di Melide, Maroggia-Capolago).

Questo progetto ha migliorato sensibilmente l'offerta infrastrutturale per il turismo in bicicletta e ha riscontrato un notevole successo in tutta la Svizzera. La frequentazione dei percorsi è generalmente direttamente proporzionale alla loro attrattività. In Ticino si è riusciti a mettere a disposizione dei percorsi interessanti e abbastanza sicuri nel Sopraceneri e nel Sottoceneri fino alla foce del Vedeggio. Dal ponte diga di Melide in giù la situazione è molto meno favorevole; la forte urbanizzazione e la configurazione del terreno non permettono di mettere a disposizione dei ciclisti un percorso ideale.

Risultati nel 2000

La fondazione «La Svizzera in bici» ha quantificato i risultati del 2000¹ – il terzo anno di attività – attraverso dei rilevamenti e le informazioni fornite dai ca. 850 stabilimenti (alberghi, camping, ostelli,...) che collaborano all'iniziativa. Nel 2000 sono state effettuati ca. 3,3 milioni di escursioni di una giornata e ca. 125'000 viaggi di più giorni. Nelle escursioni di una giornata vengono percorsi ca. 45 Km; nei viaggi brevi – con uno o due pernottamenti – ca. 150 Km; nei viaggi lunghi – della durata di ca. 6 giorni – ca. 300 Km.

Il 92% delle escursioni di una giornata sono effettuati da ciclisti residenti in Svizzera. Nei viaggi di più giorni la percentuale dei ciclisti svizzeri scende al 48%; il 42% è costituito da ciclisti tedeschi; il resto proviene da altri paesi. Sono stati registrati 338'000 pernottamenti, di cui ca. 2/3 (233'000) in alberghi, 41'000 in campeggi, 29'000 in ostelli, 17'000 presso privati, 6'000 in bed&breakfast, 4'000 in fattorie e 8'000 in altri generi di alloggi.

Il ciclista che effettua escursioni di una giornata spende in media 30 franchi; chi effettua viaggi di più giorni spende in media 140 franchi al giorno.

¹ Cfr. www.veloland.ch, newsletter 14.

2.2 Tipi di percorsi ciclabili e categorie di ciclisti

Per evitare malintesi è opportuno precisare alcuni termini:

- 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.

Gli itinerari ciclabili nazionali 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.

2.3 Contenuto del piano direttore cantonale

Prima di entrare nel merito dei ricorsi, la commissione non può esimersi dall'esprimere qualche considerazione sul contenuto del piano direttore.

La legislazione federale stabilisce che (art. 5, cpv. 1 OPT):

Il piano direttore indica i risultati essenziali della pianificazione nel Cantone e della collaborazione con la Confederazione, i Cantoni vicini e i Paesi limitrofi in vista dello sviluppo territoriale auspicato; definisce l'indirizzo della pianificazione e collaborazione ulteriori, in particolare con indicazioni per l'attribuzione delle utilizzazioni del suolo e per la coordinazione dei singoli ambiti settoriali, e menziona i passi necessari.

La legislazione cantonale precisa che le schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche indicano come sono coordinate le attività d'incidenza territoriale in considerazione degli obiettivi e dei principi pianificatori (art. 14, cpv. 2 LALPT).

La scheda di coordinamento 12.27 – che definisce gli itinerari ciclabili nazionali a livello di singola strada o via – è l'esempio più evidente di cosa non dovrebbe essere il piano direttore cantonale. In effetti il piano direttore dovrebbe unicamente stabilire le grandi linee delle attività d'incidenza territoriale e risolvere i potenziali conflitti a quel livello. La pianificazione di dettaglio deve essere demandata a strumenti subordinati (piani di utilizzazione cantonali o piani regolatori comunali).

Evidentemente non è ora il caso di riprendere la procedura con un altro strumento, quando tra l'altro è già stata pubblicata anche la scheda 12.28 concernente gli itinerari ciclabili d'importanza cantonale. E' però importante che, nell'ambito della revisione del piano direttore appena avviata, si definisca chiaramente il suo grado di dettaglio, riservandolo effettivamente agli aspetti essenziali della pianificazione cantonale. Solo così potrà diventare quello strumento snello ed efficace auspicato da tutti.

3. RICORSO DEL COMUNE DI CHIASSO

Il Comune di Chiasso chiede:

- a) che l'itinerario ciclabile sul comprensorio del Comune di Chiasso e il collegamento con il Comune di Balerna siano da ritenersi provvisori in attesa di una soluzione definitiva;
- b) che il Comune di Chiasso non debba indicare il tracciato provvisorio nel proprio piano regolatore;
- c) che eventuali costi di sistemazione del nuovo percorso siano a carico del Cantone in quanto al Comune è già stata imposta una quota parte di fr. 54'196.–.

Osservazioni del Consiglio di Stato

Dopo l'audizione del 16 novembre 1999 (cfr. punto 1.3), il 16 dicembre 1999 la Sezione dei trasporti ha sottoposto al Municipio di Chiasso una nuova proposta di percorso. Come indicato nel messaggio dell'11 luglio 2000, questa soluzione è condivisa dal Comune. Il Consiglio di Stato chiede pertanto di modificare la scheda come indicato all'allegato 3 del messaggio e di considerare come accolto il ricorso del Comune di Chiasso.

Lettere a e b del ricorso

La nuova proposta, condivisa dalle parti, rappresenta la soluzione definitiva per il percorso dell'itinerario ciclabile nazionale sul territorio del Comune di Chiasso. Esso può pertanto essere ripreso nel piano regolatore comunale.

Lettera c del ricorso

Formalmente questo punto non è ricevibile in quanto la scheda di coordinamento del Piano direttore non contempla la questione dei costi. A titolo abbondanziale si osserva comunque che il 27 giugno 2000 il Consiglio di Stato ha comunicato alla Presidenza del Gran Consiglio che i costi derivanti dalla modifica del percorso (ca. fr. 200'000.–) possono essere coperti con il credito già stanziato dal Gran Consiglio l'8 ottobre 1998.

Conclusioni

Nella misura in cui è ricevibile, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone di accogliere il ricorso nel senso che l'itinerario ciclabile nazionale è modificato come indicato all'allegato 3 del messaggio del Consiglio di Stato.

4. RICORSO DEL COMUNE DI COLDRERIO

4.1 Oggetto del ricorso

Il Comune di Coldrerio chiede:

- a) che Via Valletta non venga destinata a percorso ciclabile con conseguente chiusura al traffico, ad eccezione di quello dei confinanti;
- b) che il percorso dell'itinerario ciclabile nazionale segnalato attualmente (Via San Gottardo-Via Mola/San Giorgio-Via Bolghetto) sia confermato.

Il Comune richiama innanzi tutto l'incarto n. 10.245 del Servizio dei ricorsi del Consiglio di Stato² e motiva il ricorso con le seguenti considerazioni:

- gli accertamenti effettuati dalle parti, il 4 maggio 1998, nell'ambito del ricorso contro la segnaletica, hanno confermato la pericolosità di Via Valletta per una destinazione diversa da quella attuale (senso unico aperto agli autoveicoli); la limitazione del traffico ai soli confinanti non risolverebbe il problema in quanto vi sarebbe ugualmente la circolazione di veicoli in senso inverso;
- nei momenti di punta, in cui l'incrocio principale di Madonna di Villa-Via San Gottardo-Via Mola non permette un transito regolare degli autoveicoli, Via Valletta rappresenta un importante sfogo per chi va in direzione di Mendrisio; un censimento effettuato dal Comune ha quantificato il traffico giornaliero in circa 200 veicoli;
- prima di definire il percorso sulle strade di Coldrerio, è opportuno attendere l'attuazione delle opere di moderazione del traffico in Via San Gottardo, Via Santa Apollonia, Via Mola-San Giorgio e conoscere gli obiettivi del Piano dei trasporti del Mendrisiotto (declassamento di Via San Gottardo,...).

4.2 Audizione del 16 novembre 1999

Il 16 novembre 1999 la commissione ha proceduto, tramite una delegazione, all'audizione del Municipio di Coldrerio e dell'Ufficio pianificazione e tecnica del traffico, con l'obiettivo di trovare una soluzione comune. Ciò non è però stato possibile. Il 23 novembre 1999 il Municipio di Coldrerio ha confermato alla commissione la propria posizione, contraria alla chiusura del traffico (confinanti esclusi) di Via Valletta.

In via subordinata, il Municipio si è dichiarato disponibile a trovare una soluzione per il transito dell'itinerario ciclabile su Via Valletta in direzione sud-nord, già oggi praticabile (direzione del senso unico).

4.3 Osservazioni del Consiglio di Stato

Nel messaggio dell'11 luglio 2000 il Consiglio di Stato indica che il problema dell'attraversamento ciclabile di Coldrerio è stato analizzato e valutato attentamente dalla Sezione dei trasporti. Essa avrebbe desiderato portare subito il percorso ciclabile su Via Valletta, ma il ricorso del Municipio sulla segnaletica ne ha bloccato l'attuazione.

Attualmente i ciclisti sono costretti a seguire la strada cantonale dalle Banchette di Mendrisio fino a Madonna di Villa, poi la strada carrozzabile dei Mulini fino alla deviazione per S. Antonio di Balerna. Si tratta di strade frequentate da molti autoveicoli, non consone alle caratteristiche di un percorso escursionistico. La guida dei percorsi ciclabili svizzeri segnala l'incrocio di Madonna di Villa come pericoloso.

L'itinerario proposto su Via Valletta corre lontano dalle strade di traffico, è sicuro e si aggancia direttamente ad un percorso di circonvallazione di Coldrerio che segue strade tranquille di quartiere. Via Valletta, strada stretta che percorre un'area poco insediata, è oggi regolata con circolazione a senso unico ascendente. Lo sbocco sulla cantonale per gli autoveicoli è disagiata e pericolosa. La strada, oltre che dai confinanti, è usata solo da qualche decina di automobilisti frettolosi che non sopportano le attese all'incrocio di

² Con decisione del 6 agosto 1998 il Servizio dei ricorsi stralcia dai ruoli il ricorso 16 aprile 1998 del Comune di Coldrerio contro la decisione 7 aprile 1998 del Dipartimento delle istituzioni, Ufficio permessi e passaporti, con la quale veniva approvato il progetto di segnaletica relativo all'itinerario ciclabile svizzero inerente il tratto di percorso nel Cantone Ticino.

Madonna di Villa. Nella rete comunale essa non ha funzione di transito ma solo di servizio al cimitero e alle aree edificabili circostanti.

Contro il parere del Comune di Coldrerio, il Cantone propone di riservare la strada solo ai ciclisti e agli autoveicoli dei confinanti. Questa soluzione è ritenuta proporzionata e poco penalizzante per i cittadini di Coldrerio.

Per questi motivi, il Consiglio di Stato propone di respingere il ricorso.

4.4 Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio

Il 27 settembre 2000, dopo aver esaminato il messaggio del Consiglio di Stato, la commissione ha ritenuto opportuno conoscere la proposta del Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) in merito al collegamento tra la strada cantonale Chiasso-Mendrisio e la Croce Grande (dove sarà trasferito il collegamento diretto autostrada/superstrada che oggi avviene allo svincolo di Mendrisio).

La Commissione regionale dei trasporti stava in effetti discutendo con il Comune di Coldrerio se effettuare questo collegamento tramite Via Santa Apollonia (attualmente sotto dimensionata) o tramite un raccordo con la strada cantonale (in una versione più contenuta rispetto alla bretella in discussione anni fa).

Rapporto finale del PTM

Nel giugno 2001 la Commissione regionale dei trasporti ha presentato il PTM per il preavviso cantonale. In relazione agli aspetti che interessano direttamente o indirettamente la decisione del ricorso, il rapporto finale prevede quanto segue:

a) Rapporto generale

L'elenco delle proposte di intervento prevede – quale intervento strutturale – nei Comuni di Coldrerio e Mendrisio (I.52, pag. 67):

Adattamento di Via S. Apollonia quale strada principale. Modifica degli accessi su via S. Gottardo e Via Mola (rotonde), sovrappasso pedonale-ciclabile. Misure di moderazione di via S. Gottardo e via Mola (verso Mendrisio).

b) Mobilità lenta

Il rapporto settoriale sulla mobilità lenta riprende l'itinerario ciclabile nazionale (tratta Ponte diga di Melide-Chiasso) previsto dalla scheda 12.27. La scheda degli interventi L.2 (pag. 13) indica che rimangono da sistemare o da realizzare alcune tratte e che sono da prevedere i prolungamenti verso i valichi e i raccordi con i percorsi locali.

La scheda degli interventi L.1c (pag. 12) indica inoltre la necessità di prevedere un percorso ciclabile diretto e sicuro lungo l'intera tratta della strada cantonale Mendrisio-Coldrerio-Balerna-Chiasso per migliorare la sicurezza del percorso casa-scuola (la demarcazione attuale delle corsie ciclabili è limitata ad alcune tratte).

4.5 Posizione della Sezione dei trasporti

Il 23 agosto 2001 l'Ufficio pianificazione e tecnica del traffico della Sezione dei trasporti ha ribadito alla commissione i seguenti punti:

- il Cantone ha ricevuto l'incarico di allestire un percorso adatto agli escursionisti (persone singole, famiglie, gruppi, scuole,...); i ciclisti sono tra gli utenti della strada più deboli, quindi è necessario trovare dei percorsi che garantiscano una certa sicurezza; dove è possibile, si fa capo ad itinerari fuori dalle strade cantonali;

- dal ponte diga di Melide a Chiasso la situazione non è molto favorevole; il Comune di Mendrisio ha comunque realizzato un tratto interessante lungo il Laveggio; tra Maroggia e Capolago è prevista la costruzione di un percorso molto attrattivo in riva al lago, lungo la ferrovia; inoltre è previsto l'allargamento del marciapiede sul ponte diga di Melide per far posto anche alle biciclette;
- a Coldrerio è stato proposto un percorso su una strada comunale (Via Valletta) poco trafficata e adatta alle biciclette; esso si sposa molto bene con il percorso previsto sul Comune di Mendrisio, dal semaforo delle Banchette di fronte alla scuola media fino all'altezza di via Valletta (è prevista una pista ciclabile nei due sensi, sul lato destro della cantonale da Mendrisio in direzione di Chiasso);
- in modo indipendente, anche della Commissione regionale di trasporti ha confermato l'itinerario proposto dal Cantone, facendo delle proposte per renderlo compatibile con il resto della viabilità;
- l'itinerario ciclabile nazionale dovrebbe essere fissato prima dell'adozione definitiva del PTM, in modo tale che gli altri interventi di viabilità trovino un dato acquisito e non possano ignorarlo; al momento che si procederà all'adattamento di via Santa Apollonia per il traffico principale, si dovranno prendere le misure necessarie, d'altronde già previste.

4.6 Posizione del Comune di Coldrerio

Il 12 settembre 2001 il Municipio di Coldrerio ha riconfermato alla commissione la sua posizione, osservando in particolare quanto segue:

- il traffico di ciclisti nei due sensi su Via Valletta e di confinanti autorizzati in direzione nord rappresenta un gravissimo pericolo per i ciclisti; basti pensare che nella zona abitano cinque famiglie, opera un'importante impresa di costruzioni ed è situato il cimitero comunale con relativo parcheggio;
- Via Valletta è lo sfogo naturale per i veicoli nei momenti in cui il crocicchio di Madonna di Villa è intasato; togliere questa agevolazione significa penalizzare pesantemente la cittadinanza del Comune;
- il 20 giugno 2001 il Consiglio comunale di Coldrerio ha approvato il nuovo piano viario del piano regolatore; esso prevede il transito misto autoveicoli/biciclette solo in direzione di Mendrisio; per il traffico in senso inverso i ciclisti possono transitare sulla pista ciclabile prevista su via San Gottardo che sarà declassata a strada di collegamento (soluzione già avallata dalla Commissione regionale dei trasporti).

4.7 Considerazioni particolari

La Commissione regionale dei trasporti ha ripreso l'itinerario ciclabile previsto dalla scheda di coordinamento 12.27 proponendo un sovrappasso pedonale-ciclabile in corrispondenza dell'incrocio con Via Santa Apollonia.

Dal punto di vista del ciclista escursionista questa soluzione è nettamente migliore:

- sia della soluzione proposta dal Cantone, in quanto viene eliminato l'attraversamento di Via Santa Apollonia;
- sia della soluzione proposta dal Comune, in quanto viene eliminato il passaggio dall'incrocio di Madonna di Villa.

Essa è però riferita a una situazione futura, non ancora consolidata; dopo il preavviso cantonale, il Piano dei trasporti del Mendrisiotto dovrà in effetti ancora essere pubblicato secondo l'art. 18 LALPT.

Quale è la situazione di riferimento?

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ritiene che il tracciato dell'itinerario ciclabile d'importanza nazionale debba essere definito già tenendo in considerazione la situazione viaria futura – con l'adattamento di Via Santa Apollonia quale strada principale e il declassamento di Via San Gottardo – in particolare per i seguenti motivi:

- la modifica dell'assetto viario proposta dalla Commissione regionale dei trasporti sarà oggetto della relativa scheda di Piano direttore che seguirà la sua procedura;
- l'adattamento di Via Santa Apollonia quale strada principale richiede degli interventi costruttivi (marciapiedi,...) in quanto il calibro attuale è insufficiente; la costruzione del sovrappasso pedonale-ciclabile è favorita dal fatto che la strada si trova parzialmente in trincea;
- considerato che il traffico su Via Santa Apollonia dovrebbe raggiungere gli 11'000 veicoli giornalieri, la realizzazione del sovrappasso pedonale-ciclabile è più che opportuna già per garantire la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti utilitari (ad es. scolari e studenti che si recano alle scuole medie e al liceo di Mendrisio) di una parte rilevante dell'abitato di Coldrerio.

Evidentemente il piano viario appena adottato dal Consiglio comunale di Coldrerio è riferito alla situazione attuale. Al termine della procedura del PTM anch'esso dovrà comunque essere adattato alla nuova situazione. Con la modifica degli accessi su Via San Gottardo e Via Mola (rotonde) verrà inoltre a cadere la necessità – giustificata o meno che sia – di avere uno sfogo attraverso Via Valletta nei momenti di punta.

Resta aperto il quesito a sapere se, fino all'adattamento di Via Santa Apollonia con la costruzione del sovrappasso, l'itinerario ciclabile debba essere mantenuto sul percorso provvisorio segnalato attualmente o già spostato sul percorso definitivo. Si tratta di una questione tecnica che non può essere risolta senza conoscere tempi e modalità di realizzazione degli interventi previsti. Questo aspetto deve pertanto essere demandato alla Commissione regionale dei trasporti.

Conclusioni

Alla luce di tutte le argomentazioni espresse dalle parti, la Commissione speciale per la pianificazione ritiene che la sicurezza dei ciclisti sia prioritaria rispetto alle esigenze di poche decine di automobilisti e propone pertanto di respingere il ricorso.

5. RICORSO DEL COMUNE DI LODRINO

Il Comune di Lodrino ha segnalato una discrepanza tra il tracciato realizzato d'intesa con il Cantone e quello pubblicato. Il Consiglio di Stato – che ha considerato la segnalazione come ricorso in quanto ha un'incidenza concreta sull'approvazione della scheda – propone di accogliere il ricorso e di modificare la scheda come indicato all'allegato 2 del messaggio.

In pratica si tratta di correggere un errore cartografico. La Commissione speciale per pianificazione del territorio propone di accogliere il ricorso.

6. CONCLUSIONI

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

Per la Commissione speciale per la pianificazione del territorio:

Luciano Canal, relatore

Arigoni - Arn - Beretta Piccoli - Calastri - Celio -

Feistmann - Ferrari C. - Ferrari Massimo - Lepori -

Marzorini - Minotti - Quadri - Suter - Tarchini

7. PROGETTI DI DECISIONE

7.1 Comune di Chiasso

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso del Comune di Chiasso contro la scheda di coordinamento 12.27 del Piano direttore cantonale – Itinerari ciclabili d'importanza nazionale – adottata dal Consiglio di Stato il 16 giugno 1999;
- visto il messaggio 11 luglio 2000 n. 5026 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 26 settembre 2001 n. 5026 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. Nella misura in cui è ricevibile, il ricorso del Comune di Chiasso è accolto.
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 Chiasso
 - Consiglio di Stato

7.2 Comune di Coldrerio

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso del Comune di Coldrerio contro la scheda di coordinamento 12.27 del Piano direttore cantonale – Itinerari ciclabili d'importanza nazionale – adottata dal Consiglio di Stato il 16 giugno 1999;
- visto il messaggio 11 luglio 2000 n. 5026 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 26 settembre 2001 n. 5026 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 Coldrerio 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 Coldrerio
 - Consiglio di Stato

7.3 Comune di Lodrino

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminata la segnalazione del Comune di Lodrino in merito alla scheda di coordinamento 12.27 del Piano direttore cantonale – Itinerari ciclabili d'importanza nazionale – adottata dal Consiglio di Stato il 16 giugno 1999;
- visto il messaggio 11 luglio 2000 n. 5026 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 26 settembre 2001 n. 5026 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. La segnalazione del Comune di Lodrino è considerata come ricorso.
2. Il ricorso del Comune di Lodrino è accolto.
3. Non si riscuotono né tasse né spese.
4. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della Commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Lodrino
 - Consiglio di Stato