

Rapporto di maggioranza

numero	data	Dipartimento
5890 R1	10 gennaio 2008	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 27 febbraio 2007 concernente la procedura di ricorso contro l'adattamento di tracciato da Avegno a Tegna dell'itinerario ciclabile di interesse cantonale della Vallemaggia - scheda oggetto 12.28.1 adottata dal Consiglio di Stato il 7 novembre 2006

INDICE

1.	INTRODUZIONE	2
1.1	Scheda di coordinamento 12.28 Itinerari ciclabili d'importanza cantonale	2
1.2	Adattamento della scheda-oggetto 12.28.1	2
1.3	Situazione attuale dell'itinerario ciclabile della Vallemaggia	3
2.	RICORSI CONTRO L'ADATTAMENTO DELLA SCHEDA-OGGETTO 12.28.1	3
2.1	Ricorso del Comune di Tegna	3
2.2	Ricorso del Patriziato di Tegna	3
2.3	Osservazioni del Consiglio di Stato	4
2.4	Istruzione dei ricorsi	4
3.	CONSIDERAZIONI GENERALI	4
3.1	Itinerari ciclabili d'importanza nazionale e cantonale	4
3.2	Caratteristiche degli itinerari e criteri di scelta del tracciato	5
3.3	Itinerario ciclabile della Vallemaggia	6
3.4	Piano regionale dei trasporti	7
4.	TRATTO AVEGNO-TEGNA	7
4.1	Storia del progetto	7
4.2	Caratteristiche principali delle due varianti	8
4.3	Seguito della procedura	9
5.	CONSIDERAZIONI PARTICOLARI	9
5.1	Pericolosità della strada cantonale	9
5.2	Manufatti	9
5.3	Qualità dell'ambiente circostante	10
5.4	Costi	10
5.5.	Conflitto pedoni-ciclisti	10
5.6	Motivazioni della modifica del tracciato	11
5.7	Aspetti di carattere procedurale	11
6.	CONCLUSIONI	12

1. INTRODUZIONE

1.1 Scheda di coordinamento 12.28 Itinerari ciclabili d'importanza cantonale

Il 3 luglio 2001 il Consiglio di Stato aveva adottato la scheda di coordinamento 12.28 Itinerari ciclabili d'importanza cantonale, comprendente anche le schede-oggetto 12.28.1 Itinerario ciclabile cantonale della Vallemaggia e 12.28.2 Itinerario ciclabile cantonale della Valle di Blenio.

Il 7 ottobre 2002 il Gran Consiglio aveva approvato la scheda 12.28¹. Contro la scheda-oggetto 12.28.1 Itinerario ciclabile cantonale della Vallemaggia non era stato presentato nessun ricorso².

1.2 Adattamento della scheda-oggetto 12.28.1

Il 7 novembre 2006 il Consiglio di Stato ha adattato la scheda oggetto 12.28.1 limitatamente al tracciato tra Avegno e Tegna, con lo spostamento del percorso dalla sponda sinistra alla sponda destra della Maggia.

Nell'ambito dell'approfondimento del progetto preliminare di sponda sinistra era emersa la necessità di:

- procedere alla realizzazione di un sottopasso per l'attraversamento della strada cantonale tra Avegno e Ponte Brolla;
- risanare il ponte di ferro della ex-Valmaggina che collega la strada cantonale con Tegna.

I maggiori costi avevano indotto l'autorità cantonale ad elaborare una variante sulla sponda destra comprendente:

- un sovrappasso della strada cantonale in prossimità della sottostazione di smistamento ATEL (centrale) ad Avegno.
- una passerella sul fiume Maggia;

Secondo il Consiglio di Stato, il costo di questa variante è paragonabile a quello della variante sulla sponda sinistra con i miglioramenti elencati. I seguenti vantaggi hanno però portato a preferire la variante sulla sponda destra:

- l'itinerario corre lontano dalla strada cantonale e la distanza lo rende più attrattivo, sicuro e piacevole;
- i pedoni avranno un accesso più diretto ad una zona ricreativa di particolare richiamo;
- la sistemazione della stradina esistente sulla sponda destra richiede interventi minimi, di adeguamento puntuale del calibro, con un impatto paesaggistico limitato.

Il tracciato è stato concordato con l'Associazione dei Comuni della Vallemaggia (ASCOVAM).

¹ Cfr. rapporto 5185R 18 settembre 2002 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio.

² Il Comune di Avegno, il Patriziato di Avegno e il Comune di Tegna avevano per contro presentato ricorso contro le modalità di finanziamento dell'itinerario ciclabile della Vallemaggia. Essi avevano contestato la non considerazione nei preventivi di investimenti preliminari effettuati negli anni 1995-1998 dal Consorzio Depurazione Acque dei Comuni di Avegno, Tegna, Verscio e Cavigliano (Consorzio ATVC) in vista della successiva realizzazione dell'itinerario ciclabile. Il 18.2.2002 il Gran Consiglio aveva riconosciuto al consorzio un sussidio di 50'000 franchi, a conguaglio delle maggiori spese sopportate per la realizzazione della passerella ciclabile e pedonale sulla Melezza, tra Losone e Tegna (cfr. messaggio 5186 del 18.12.2001 e rapporto 5144-5186R del 2.2.2002).

1.3 Situazione attuale dell'itinerario ciclabile della Vallemaggia

Il 10 luglio 2007 il Consiglio di Stato ha presentato il messaggio n. 5951 concernente la proroga fino al 2011 per l'utilizzo del credito quadro di 14 mio di franchi per l'attuazione a tappe degli itinerari ciclabili d'importanza cantonale nel periodo 2002-2006 stanziato con il messaggio n. 5144 del 10 luglio 2001 e l'adeguamento al rincaro per le opere ancora in corso. Questo messaggio contiene una descrizione dettagliata dello stato d'avanzamento del progetto d'itinerario ciclabile della Vallemaggia.

Il 12 novembre 2007 il Gran Consiglio ha approvato la proroga del credito quadro.

2. RICORSI CONTRO L'ADATTAMENTO DELLA SCHEDA-OGGETTO 12.28.1

2.1 Ricorso del Comune di Tegna

Il Comune di Tegna contesta l'adattamento del tracciato, in particolare per i seguenti motivi (ricorso del 23 gennaio 2007):

- il tracciato proposto passa in una zona di svago, vergine, da non rovinare;
- la variante sulla sponda destra comporterà maggiori costi rispetto al progetto precedente;
- la passerella creerà dei problemi al Comune, in particolare a causa dei motorini e delle moto che vi transiteranno, come già succede per la passerella sulla Melezza.

2.2 Ricorso del Patriziato di Tegna

Il Patriziato di Tegna contesta l'adattamento del tracciato, in particolare per i seguenti motivi (ricorso del 24 gennaio 2007):

- i costi di costruzione della passerella e del sovrappasso sembrano sproporzionati;
- il tracciato sul versante sinistro è già parzialmente costruito e necessita di interventi meno onerosi;
- la costruzione di un sottopasso in prossimità del ponte della ex-Valmaggina dovrebbe pure avere costi inferiori rispetto alla nuova passerella e al sovrappasso di Avegno;
- in zona Grotti di Ponte Brolla il Comune di Tegna ha già contribuito finanziariamente alla costruzione della rampa che conduce al vecchio ponte di ferro;
- la costruzione di nuovi manufatti deturpa in maniera considerevole un paesaggio naturale finora incontaminato;
- il tracciato sulla sponda destra provocherebbe un notevole carico ambientale in una zona di svago finora tranquilla;
- la convivenza tra pedoni e ciclisti non è sempre tranquilla;
- il passaggio sul vecchio ponte ferroviario permetterebbe di salvaguardare un'importante testimonianza del passato;
- il tracciato sulla sponda destra percorre un buon tratto in zona non soleggiata e pertanto soggetta a gelo nei mesi invernali;
- in caso d'incidente è esclusa la possibilità di soccorso immediato;
- i costi di manutenzione sarebbero più onerosi in quanto il tracciato non è direttamente accessibile dalla strada cantonale.

2.3 Osservazioni del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato risponde puntualmente alle contestazioni dei ricorrenti. Se del caso, le risposte sono riprese nelle considerazioni particolari al capitolo 5.

In considerazione della sostanziale neutralità finanziaria tra le due scelte e dei maggiori vantaggi che comporta la variante di sponda destra in termini di attrattiva, il Consiglio di Stato chiede di respingere i ricorsi.

2.4 Istruzione dei ricorsi

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha proceduto come segue all'istruzione dei ricorsi:

- il 23 luglio 2007 il presidente della commissione ha sentito i ricorrenti e accordato un termine per presentare ev. osservazioni scritte sul messaggio;
- il 25 luglio 2007 la segreteria del Gran Consiglio ha trasmesso i ricorsi, il messaggio e il verbale dell'audizione dei ricorrenti al Comune di Avegno e all'Associazione dei Comuni della Vallemaggia e accordato un termine per presentare ev. osservazioni;
- il 9 agosto 2007 il presidente della commissione ha sentito il capo dell'Ufficio pianificazione e tecnica del traffico, Sezione mobilità, e un rappresentante dell'ASCOVAM ed ha acquisito i progetti definitivi dei tracciati di sponda destra e di sponda sinistra della Maggia;
- il 17 rispettivamente il 20 agosto 2007 il Comune e il Patriziato di Tegna hanno ribadito integralmente quanto espresso nei ricorsi;
- il 27 settembre 2007 la commissione ha esperito un sopralluogo per verificare le caratteristiche tecniche dei due percorsi ed ha formulato quattro domande al Dipartimento del territorio;
- il 15 ottobre 2007 il Comune di Avegno ha comunicato che è a favore del tracciato sulla sponda destra della Maggia;
- il 16 ottobre 2007 la Sezione della mobilità ha risposto alle domande della commissione.

3. CONSIDERAZIONI GENERALI

3.1 Itinerari ciclabili d'importanza nazionale e cantonale

Nel 1995 è stata costituita la fondazione «La Svizzera in bici» con lo scopo di realizzare un'offerta di itinerari ciclabili sul piano nazionale. La rete nazionale comprende 9 percorsi, tra i quali il percorso numero 3 Nord-Sud, da Basilea a Chiasso, e il percorso numero 6 dei Grigioni.

La parte ticinese del percorso Nord-Sud, dal San Gottardo a Chiasso [155 km], è stata inserita nella scheda di coordinamento 12.27 Itinerari ciclabili d'importanza nazionale, del 16 giugno 1999. La scheda comprende anche la diramazione del percorso numero 3 Gudo-Ascona [17 km] e il tratto Arbedo-Lumino [3 km] del percorso numero 6 Coira-Bellinzona.

Quattro itinerari ciclabili d'importanza cantonale completano la rete ticinese e fungono da scheletro sul quale possono inserirsi i percorsi ciclabili di interesse regionale e locale:

- l'itinerario della Vallemaggia, da Locarno a Caveragno;
- l'itinerario della Valle di Blenio (scheda-oggetto 12.28.2, del 3.7.2001), da Biasca al Lucomagno;

- l'itinerario del Mendrisiotto (scheda-oggetto 12.28.3, del 26.2.2002), da Stabio a Chiasso, passando per Mendrisio;
- l'itinerario del Luganese (oggetto 12.28.4) da Tesserete a Fornasette, passando per Lugano, Agno e Ponte Tresa.

Lo scopo degli itinerari ciclabili è di migliorare l'offerta infrastrutturale per il turismo e di promuovere una mobilità individuale rispettosa dell'ambiente, della natura e del paesaggio.

3.2 Caratteristiche degli itinerari e criteri di scelta del tracciato

3.2.1 Caratteristiche degli itinerari

Le caratteristiche degli itinerari ciclabili di importanza cantonale sono indicate nella scheda di coordinamento 12.28:

- creare infrastrutture attrattive per l'escursionismo in bicicletta;
- favorire a livello regionale la mobilità della popolazione (scolari, pendolari, escursionisti, ecc.) con un mezzo rispettoso dell'ambiente; gli itinerari devono quindi essere sicuri, funzionali e attrattivi;
- presentare un percorso sicuro, con pavimento di regola in asfalto, separato dal traffico veloce e intenso;
- presentare pendenze contenute e una larghezza minima del campo viario di 2,5 m;
- godere di una segnaletica ufficiale, normalizzata e continua;
- l'uso ciclabile: altri usi sono ammessi in quanto compatibili con l'uso principale;
- nei tratti appartenenti alla rete dei sentieri escursionistici o in zone pedonali comunali, l'uso pedonale è prevalente.

3.2.2 Criteri di scelta del tracciato

I criteri di scelta del tracciato sono i seguenti:

- ottimizzare i requisiti indicati sopra;
- infondere unitarietà al tracciato;
- sovrapporre i percorsi in larga misura a percorsi stradali e vie di comunicazione esistenti e adatte allo scopo;
- considerare gli altri interessi di ordine pianificatorio (paesaggio, componenti naturali, SAC, valori storici, ecc.).

3.2.3 Manuale per la pianificazione dei percorsi ciclabili

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) pubblicherà prossimamente un manuale per la pianificazione dei percorsi ciclabili. Esso è suddiviso in tre parti che trattano le basi, i criteri di qualità e la pianificazione. I percorsi ciclabili devono essere attrattivi, sicuri e continui. Questi tre requisiti di base sono valutati tramite nove criteri: grado di scorrimento, qualità dell'ambiente circostante, rivestimento, regime e volume di traffico, omogeneità, punti pericolosi, senso di sicurezza, deviazioni e dislivelli, capillarità.

3.3 Itinerario ciclabile della Vallemaggia

3.3.1 Situazione attuale

L'itinerario ciclabile della Vallemaggia è stato suddiviso in 18 tratti. La situazione è descritta in dettaglio nel messaggio 5951 del 10 luglio 2007 (allegati 1 e 2, previsione di spesa e programma di realizzazione) e aggiornata nel rapporto 5951R del 2 ottobre 2007.

Tabella 1: Situazione dell'itinerario ciclabile della Vallemaggia

Tratto [n.]	Tratto [da... a...]	Lunghezza [km]	Situazione
1	Cavergho-Bignasco	2,45	esistente
2-3	Bignasco-Cevio	1,8	previsto 2009
4	Cevio-Visletto	1,6	esistente
5-8	Visletto-Someo	4	previsto dopo 2010
9	Someo-Coglio	3,8	esistente
10	Coglio-Maggia	1,7	in cantiere
11-12A	Maggia	2,45	esistente, 12A realizzato 2006
12B	Ronchini-Gordevio	2,9	previsto 2008
13	Lodano-Aurigeno	7	esistente
14	Gordevio-Avegno	4,5	esistente
15s/d	Avegno di fuori-Tegna	1,2/1,3	previsto 2010
16-18	Tegna-Losone	6,1	esistente, realizzato 2006/7

3.3.2 Costi

Il costo secondo il messaggio 5144 del 10 luglio 2001 ammontava a 10,5 mio di franchi. La previsione di spesa totale al 31 dicembre 2006 ammonta a 15,0 mio di franchi, ossia un aumento di spesa di ca. 4,5 mio di franchi, di cui 1,2 mio di rincaro (11,6%). La previsione di spesa per i tratti ritenuti prioritari, previsti entro il 2010, è di 10,0 mio di franchi.

3.3.3 Concezione architettonica

La progettazione è stata seguita da un architetto, che ha curato l'integrazione nel paesaggio e la concezione delle nuove strutture³. L'itinerario ciclabile della Vallemaggia ripercorre due specifiche vie di transito che configurano questo territorio e ne consentono una fruizione paesaggistica considerevole: il percorso rurale e il percorso ferroviario.

L'attraversamento dei villaggi riporta sull'antica via che collegava gli insediamenti originali. L'assorbimento del traffico motorizzato da parte della nuova strada cantonale di circonvallazione ha consentito l'attuale limitazione e moderazione del traffico locale. Queste tratte della vecchia strada cantonale, per calibro, tortuosità (andamento), altimetria (dislivelli) e relazioni con l'intorno, si rivelano ideali e particolarmente attraenti per una fruizione ciclistica.

L'altra parte del percorso, all'esterno degli agglomerati, recupera il vecchio sedime ferroviario della Valmaggina. Per la regolarità planimetrica e altimetrica necessaria al

³ Cfr. Itinerario ciclabile della Vallemaggia, Concezione architettonica, Architetti Moro & Moro Locarno, marzo/ottobre 2004.

transito dei convogli è costituita da importanti manufatti di sostegno, livellamento o attraversamento. La gran parte delle tratte rimaste sovrastano la strada carrozzabile, offrendo al ciclista condizioni privilegiate di percezione panoramica, di facilità di scorrimento e di sicurezza.

3.3.4 Adattamento, ricostruzione e collegamento delle diverse tratte

Le vecchie tratte stradali di attraversamento degli agglomerati e della campagna circostante sono generalmente adeguate al transito ciclistico, sia per calibro che per fondo, e necessitano soltanto della segnaletica e della moderazione del traffico motorizzato limitato al servizio locale. Le tratte ferroviarie devono essere invece sostanzialmente adeguate alla diversa fruizione con opere di pavimentazione e protezione, non necessarie al transito ferroviario, ma richieste da quello ciclistico.

La concezione architettonica definisce il concetto d'intervento per le opere di adattamento, ricostruzione e collegamento delle diverse tratte. In particolare per: i muri; gli elementi in calcestruzzo e le ringhiere; le passerelle e i viadotti.

3.4 Piano regionale dei trasporti

Il Piano regionale dei trasporti del Locarnese e della Vallemaggia (scheda di coordinamento 12.25, del 23.12.2003) comprende la scheda settoriale 12.25.2 Mobilità lenta. Il relativo elenco dei provvedimenti pianificatori indica che sul percorso Losone-Tegna sono previste delle deviazioni verso lo Zandone e verso Verscio e Cavigliano.

4. TRATTO AVEGNO-TEGNA

4.1 Storia del progetto

Nel 1997 il Consorzio Depurazione Acque dei Comuni di Avegno, Tegna, Verscio e Cavigliano (Consorzio ATVC) fece allestire un progetto di massima per un percorso ciclabile. Già allora furono esaminate due possibili soluzioni lungo la sponda sinistra rispettivamente la sponda destra della Maggia.

Dopo la consultazione di varie istanze cantonali, consortili e comunali, la variante di sponda destra venne accantonata; fu così allestito il progetto di sponda sinistra datato agosto 2001. Furono poi elaborate due varianti: una con attraversamento della strada cantonale a raso, l'altra con la costruzione di un sottopasso.

Nel 2002 il Cantone allestì un nuovo progetto di sottopasso che comportava però lo spostamento di un lungo tratto di collettore delle acque luride Avegno-Tegna. Questo progetto venne poi abbandonato a favore di quello di destra.

Il progetto del tracciato sulla sponda destra, del marzo 2004, prevede un cavalcavia che scavalca la strada cantonale e raggiunge l'argine sinistro della Maggia prospiciente la sottostazione elettrica SES/OFIMA fino alla briglia della presa della centrale elettrica di Ponte Brolla. Con una passerella sospesa ancorata alla roccia in sponda destra del fiume si attraversa la Maggia. Il percorso segue poi il sentiero/stradina che in gran parte corre parallelo al canale di adduzione alla centrale di Ponte Brolla di proprietà dell'AET.

Il progetto del tracciato sulla sponda sinistra è stato ripreso e aggiornato nell'ottobre 2004 per permettere un confronto delle due varianti.

4.2 Caratteristiche principali delle due varianti

I progetti definitivi [marzo/ottobre 2004] del tratto 15 Avegno-Tegna presentano le seguenti caratteristiche.

Tabella 2: Caratteristiche delle varianti 15s e 15d

Caratteristica	Tratto 15s [sponda sinistra]	Tratto 15d [sponda destra]
Lunghezza	1'181 m	1'294 m
Calibro	2,5 m	2,5 m
Costo totale	fr. 2'260'000.--	fr. 2'335'000.--

I preventivi sono stati allestiti dettagliatamente e comprendono tutti i costi per posizione in fornitura e posa. In sintesi i costi delle due varianti sono suddivisi come segue.

Tabella 3: Suddivisione dei costi della variante 15s

Tronco	Lunghezza [m]	Preventivo [fr.]
Avegno-sottopasso	400	245'000.--
Sottopasso	135	975'000.--
Sottopasso-Ponte di ferro	554	705'000.--
Ponte di ferro	60	335'000.--
Ponte di ferro- Grotti di Tegna	32	0.--
Totale	1'181	2'260'000.--

Tabella 4: Suddivisione dei costi della variante 15d

Tronco	Lunghezza [m]	Preventivo [fr.]
Cavalcavia strada cantonale	72	510'000.--
Cavalcavia-passerella	103	30'000.--
Passerella sulla Maggia	77	1'100'000.--
Passerella-Grotti di Tegna	1'042	695'000.--
Totale	1'294	2'335'000.--

Il Cantone assume la manutenzione delle opere realizzate nell'ambito del progetto di itinerario ciclabile della Vallemaggia. Quando si fa capo a infrastrutture già esistenti e utilizzate per altri scopi, in genere è il proprietario attuale che si prende a carico la manutenzione.

Per la variante 15s dovrà essere definita la manutenzione del ponte di ferro con la FART (proprietaria) e il Consorzio depurazione acque ATVC.

Per la variante 15d dovrà essere definita con l'Azienda Elettrica Ticinese (AET) la manutenzione della pavimentazione sul tratto attualmente sterrato (ca. 300 m) dalla passerella ai Grotti di Tegna (la manutenzione del tratto già pavimentato rimane di competenza dell'AET).

4.3 Seguito della procedura

Con la revisione del 12 aprile 2006 della legge sulle strade, entrata in vigore il 1° gennaio 2007, il progetto stradale (art. 10 Lstrade), che costituisce lo strumento per pianificare e realizzare le strade cantonali, ha assunto competenze pianificatorie ed esecutive. Il riconoscimento della pubblica utilità e l'autorizzazione a costruire sono state riunite in una sola procedura.

Gli itinerari ciclabili cantonali rientrano nella categoria delle strade cantonali.

Una volta cresciuto in giudicato l'adattamento della scheda-oggetto 12.28.1 del 7 novembre 2006, o confermata la scheda-oggetto del 3 luglio 2001, il tratto Avegno-Tegna seguirà la procedura d'approvazione del progetto stradale definita dagli art. 16-26 Lstrade.

5. CONSIDERAZIONI PARTICOLARI

5.1 Pericolosità della strada cantonale

La strada cantonale tra Ponte Brolla e Avegno registra un traffico giornaliero medio (TGM) annuale di ca. 8'000 veicoli/giorni. Nei mesi di luglio e agosto il TGM mensile supera i 10'000 veicoli/giorno. Il 31 luglio 2006 è stato rilevato un traffico giornaliero di 13'427 veicoli e, alle ore 18, un massimo orario di 1'213 veicoli. Nei giorni feriali si registra un traffico di autocarri verso la discarica per materiali inerti di Gordevio.

Il tratto da Ponte Brolla ad Avegno invita ad andare veloce. La velocità massima di 80 km/h viene superata di frequente; per questo motivo la Polizia ha posato un radar fisso.

Con un simile regime e volume di traffico, sulla sponda sinistra non è possibile garantire la sicurezza auspicata per l'itinerario ciclabile della Vallemaggia, anche con un sottopassaggio della strada cantonale. Il tracciato sulla sponda destra della Maggia risolve invece il problema in modo radicale ed elegante.

5.2 Manufatti

La variante di sponda sinistra prevedeva il passaggio sul ponte di ferro della ex-Valmaggina. L'adattamento di questa struttura centenaria al traffico ciclabile comporterebbe degli investimenti onerosi per la manutenzione generale della struttura e per l'allargamento del camminamento. Nel messaggio il Consiglio di Stato specifica che il camminamento dovrebbe essere eseguito con elementi più rigidi e la larghezza dovrebbe essere portata da 1,0 a 2,50 m; i supporti del camminamento attuale dovrebbero essere sostituiti e i parapetti dovrebbero essere adattati alle attuali norme VSS aumentandone l'altezza da 1,0 a 1,30 m.

Attualmente il ponte presenta un camminamento piuttosto sconnesso su elementi di ferro zincato grigliato. Una semplice manutenzione per garantire le funzioni attuali – il ponte è utilizzato anche dal Consorzio depurazione acque ATVC per il passaggio del collettore – prevede la sostituzione degli elementi grigliati con un costo contenuto.

La variante di sponda destra prevede la costruzione di due nuovi manufatti: il cavalcavia sopra la strada cantonale e la passerella sul fiume Maggia. Come già indicato al punto 3.3, la concezione di questi manufatti e la loro integrazione nel paesaggio sono state curate da un architetto.

Il concetto strutturale dell'itinerario ciclabile della Vallemaggia è basato su un modulo unitario che viene addizionato e sostenuto in vari modi, specifici delle diverse situazioni territoriali. Il cavalcavia e la passerella sono strutture rigide ma leggere che vengono a collocarsi in prossimità della sottostazione di smistamento ATEL (centrale) di Avegno e della briglia in muratura, ossia presso manufatti che esercitano già oggi un importante impatto.

5.3 Qualità dell'ambiente circostante

I percorsi ciclabili dovrebbero essere situati in ambienti altamente attrattivi. Ciò vale in particolare nel caso dei percorsi legati al tempo libero ed allo svago, come l'itinerario ciclabile della Vallemaggia. Il tracciato sulla sponda destra della Maggia si sviluppa lontano dal traffico e dal rumore ed è sicuramente più attrattivo del tracciato sulla sponda sinistra.

Nel messaggio il Consiglio di Stato indica che sulla questione paesaggistica i servizi cantonali hanno formulato un giudizio globalmente positivo accompagnato da alcune precisazioni riguardanti:

- la necessità di ottimizzare l'aspetto paesaggistico;
- l'opportunità di rinunciare ad allargamenti su mensola del tronco tra la passerella e i Grotti di Tegna, privilegiando murature in sasso o accettando restringimenti puntuali;
- la possibilità di rinunciare all'asfaltatura del tratto in bosco;
- la rinuncia a lampioni e segnaletica che mal si assimilano nel delicato contesto paesaggistico;
- l'inserimento armonioso della passerella con la briglia in muratura eretta trasversalmente nel letto della Maggia

Questi accorgimenti saranno considerati nella progettazione di dettaglio.

Tra Avegno e Tegna il percorso ciclabile è prettamente d'interesse escursionistico, in quanto la componente pendolare, per la sua posizione e per la distribuzione delle sedi scolastiche, è irrilevante. Non vi è dunque esigenza di mantenere agibile, ad ogni costo, la pista durante il periodo invernale. Come su gran parte dei percorsi ciclabili cantonali, il servizio invernale non verrà dunque garantito e ciò sarà segnalato tramite adeguata segnaletica.

5.4 Costi

I costi della variante di sponda sinistra, con il sottopasso della strada cantonale e manutenzione straordinaria del ponte di ferro, non differiscono sostanzialmente da quelli della variante di sponda destra.

A parte i nuovi manufatti realizzati con strutture metalliche (cavalcavia sopra la strada cantonale e passerella sulla Maggia), il percorso sulla sponda destra della Maggia è già esistente e in gran parte asfaltato. Già oggi è transitabile con un piccolo furgoncino per i lavori di manutenzione effettuati dall'AET; l'adeguamento alle necessità del traffico ciclabile richiede interventi relativamente semplici.

Gran parte del percorso sulla sponda sinistra della Maggia va invece realizzato ex-novo tramite importanti modifiche strutturali. Oltre alle parti di percorso su mensola, risulta assai onerosa la costruzione del sottopasso sotto la strada cantonale che comporta anche disagi per la conduzione del traffico durante i lavori. Il tutto è ancor più complicato per il fatto che in prossimità dell'attraversamento si trova il collettore delle acque luride della Valle Maggia che deve essere spostato su di una lunghezza non indifferente. Il preinvestimento già effettuato per l'accesso al ponte di ferro è limitato (a carico del Comune di Tegna fr. 14'000.–) e serve comunque ai pedoni; non si tratta di un preinvestimento tale da condizionare la scelta della variante.

5.5. Conflitto pedoni-ciclisti

Il tratto Avegno-Tegna misura ca. 1,3 km. Il tracciato sulla sponda destra della Maggia si sovrappone – per un brevissimo tratto – ad un sentiero escursionistico che prosegue, sempre sulla sponda destra, fino a Torbeccio, a nord del paese di Avegno. Il traffico pedonale è limitato, come del resto su tutta la stradina tra la passerella e i Grotti di Tegna che serve in particolare per i lavori di manutenzione dell'AET.

La nuova passerella ciclabile e il cavalcavia sopra la cantonale creeranno un collegamento diretto con Avegno. Oltre alle biciclette, ci si può aspettare un certo aumento del numero dei pedoni. La densità del traffico pedonale e ciclabile non sarà comunque tale da creare dei conflitti particolari. La convivenza di ciclisti e pedoni sarà una caratteristica di diverse parti dell'itinerario ciclabile della Vallemaggia; sul tratto Tegna-Losone è già un dato di fatto.

5.6 Motivazioni della modifica del tracciato

Le motivazioni che hanno portato il Consiglio di Stato a rivalutare il tracciato dell'itinerario ciclabile della Vallemaggia tra Avegno e Tegna, che nella scheda di piano direttore del 3 luglio 2001 seguiva il versante orografico sinistro della valle, erano tre: le condizioni di sicurezza; l'attrattività del percorso; i costi del tracciato (in particolare il sottopasso della strada cantonale e la parte su mensole).

Il risultato della ponderazione degli interessi effettuata dai servizi del Dipartimento del territorio può essere riassunta come segue:

- la sicurezza del tracciato sulla sponda destra della Maggia è più elevata;
- il percorso sulla sponda destra è nettamente più attrattivo;
- i costi delle due varianti sono analoghi.

Sulla base di queste considerazioni il Consiglio di Stato ha optato per la variante sulla sponda destra della Maggia.

Questa scelta ha prevalso sulle riserve espresse da alcuni servizi che avevano criticato non tanto la qualità del nuovo tracciato ma piuttosto il fatto che il nuovo tracciato non attraversa il ponte di ferro esistente, considerato come un punto di vista interessante. Anche in futuro questo ponte rimarrà comunque pedonale e potrà sempre essere percorso a piedi dai ciclisti, se opportunamente segnalato, mediante una breve sosta.

5.7 Aspetti di carattere procedurale

In un primo tempo, per conferire la pubblica utilità al nuovo tracciato il Consiglio di Stato aveva ritenuto sufficiente procedere attraverso una modifica dei piani regolatori dei due comuni di Avegno e Tegna. In questo senso va fatto notare come i due Comuni, congiuntamente, avevano inoltrato la proposta di modifica del piano regolatore per l'esame preliminare. Con ciò si vuole tra l'altro sottolineare come, inizialmente, entrambi i Comuni erano d'accordo sul nuovo tracciato.

Visto il prolungarsi dei tempi e considerata l'entrata in vigore, nel frattempo, della nuova legge sulle strade, il Consiglio di Stato ha in seguito deciso di procedere per il tramite del progetto stradale (art. 10 Lstrade).

Si è quindi proceduto ad adattare la scheda-oggetto 12.28.1, senza procedere ad una consultazione, in quanto:

- I criteri previsti dalla scheda di coordinamento 12.28 per la pianificazione dell'itinerario ciclabile sono soddisfatti;
- si tratta di una modifica puntuale;
- i diritti dei privati saranno salvaguardati nella procedura di progetto stradale.

La procedura di pubblicazione della modifica della scheda è avvenuta in modo corretto, tant'è che il Comune e il Patriziato di Tegna hanno potuto ricorrere contro questa modifica del tracciato, senza peraltro impugnare alcun aspetto relativo all'informazione e alla partecipazione.

L'obiettivo del Consiglio di Stato è stato anche quello dello snellimento delle procedure, sempre tanto richiesto dal Parlamento cantonale. Una prima consultazione era d'altra parte già avvenuta nell'ambito della procedura d'approvazione della scheda di coordinamento 12.28.

6. CONCLUSIONI

La maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio condivide la scelta del Consiglio di Stato di realizzare il tratto Avegno-Tegna sulla sponda destra della Maggia; in particolare per i seguenti motivi:

- l'itinerario ciclabile d'interesse cantonale della Vallemaggia deve essere concluso bene fino in fondo; non si tratta di un percorso per i cicloamatori con la bicicletta da corsa, che andranno sempre sulla cantonale, ma di una ciclopista per i turisti;
- il nostro territorio lo vendiamo per la bellezza; in un contesto come la Vallemaggia, i nuovi manufatti previsti per passare sulla sponda destra del fiume sono molto belli, di sicuro più attrattivi e paesaggisticamente meglio inseriti di quelli previsti per la realizzazione del tracciato sulla sponda sinistra; il percorso sulla sponda destra si sviluppa lontano dal traffico e dal rumore;
- tra i frequentatori delle piste ciclabili vi sono molte famiglie con giovani, tante volte anche sprovvedute; la qualità e la sicurezza del percorso sono molto importanti; la qualità del tracciato sulla sponda destra è indubbia; gli investimenti per il cavalcavia e la passerella sono importanti, ma il risultato è sicuramente migliore;
- sulla sponda sinistra si rischia di creare ulteriori problemi, anche passando la cantonale con un cavalcavia (invece del sottopasso);

* * * * *

Sulla base delle indicazioni contenute nel presente rapporto - in particolare al capitolo 5 - la maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone al Gran Consiglio di decidere quanto segue:

- ◆ i ricorsi del Comune e del Patriziato di Tegna sono respinti;
- ◆ la modifica della scheda-oggetto 12.28.1 del 7 novembre 2006 è approvata.

Per la maggioranza della Commissione speciale pianificazione del territorio:

Roland David, relatore

Arigoni - Beretta Piccoli - Canepa -

Ferrari - Gianora - Lepori - Marcozzi - Rizza

IL GRAN CONSIGLIO DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

esaminati i ricorsi 23 gennaio 2007 del Comune di Tegna e 24 gennaio 2007 del Patriziato di Tegna contro l'adattamento della scheda-oggetto 12.28.1 del Piano direttore cantonale - Itinerario ciclabile d'importanza cantonale della Vallemaggia - adottata dal Consiglio di Stato il 7 novembre 2007;

- visto il messaggio 27 febbraio 2007 n. 5890 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto di maggioranza 10 gennaio 2008 n. 5890 R1 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,

decide:

1. I ricorsi del Comune di Tegna e del Patriziato di Tegna sono respinti.
2. La scheda-oggetto 12.28.1 del Piano direttore cantonale del 7 novembre 2007 è approvata.
3. Non si riscuotono né tasse né spese.
4. La presente decisione viene intimata, unitamente al rapporto della Commissione, alla ricorrente e alle parti interessate:
 - Consiglio di Stato
 - Regione Locarnese e Vallemaggia
 - Associazione dei Comuni della Vallemaggia
 - Comune di Avegno

Bellinzona,

PER IL GRAN CONSIGLIO

La Presidente:

Il Segretario:

M. Duca Widmer

R. Schnyder