

Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
5890 R2	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	Importanza del tratto Avegno-Tegna	9
5.2	Pericolosità della strada cantonale	9
5.3	Potenziale ciclistico del percorso	10
5.4	Manufatti	11
5.5	Costi	12
5.6	Ponderazione degli interessi	13
5.7	Procedura	14
6.	CONCLUSIONI	14

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	Cavergno-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 Valmaggia. 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 Importanza del tratto Avegno-Tegna

Il tratto Avegno-Tegna rappresenta il punto chiave dell'itinerario ciclabile della Vallemaggia, perché:

- da una parte, collega due settori ben distinti del percorso, il pezzo più pianeggiante da Losone a Tegna, inserito nell'agglomerato di Locarno, e il percorso vero e proprio della Vallemaggia, da Avegno a Caviglioglio;
- dall'altra, concentra una serie di problemi (regime e volume di traffico della strada cantonale; caratteristiche morfologiche del terreno) e di attrazioni (orrido di Ponte Brolla con le sue «marmitte dei giganti»; alcune tra le più belle spiagge fluviali della regione) che devono essere attentamente considerati nella ponderazione degli interessi.

5.2 Pericolosità della strada cantonale

Dove possibile, i percorsi ciclabili devono essere situati su strade e sentieri con poco traffico motorizzato e limiti di velocità poco elevati oppure su strade con un'adeguata infrastruttura per il traffico ciclistico.

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. In estate si registra anche un notevole afflusso di residenti e di turisti che frequentano le spiagge della Maggia. I posteggi disposti in diversi punti sui due lati della strada cantonale creano ulteriori situazioni di pericolo, con persone, famiglie,... che attraversano la strada con «armi e bagagli».

5.2.1 Nuova soluzione proposta dal Consiglio di Stato (tracciato di sponda destra)

Il Consiglio di Stato propone di risolvere il problema della sicurezza del tratto Avegno-Tegna portando il tracciato sulla sponda destra della Maggia con un sovrappasso sopra la strada cantonale e una passerella sul fiume.

Questa soluzione ha il vantaggio di separare nettamente il traffico di biciclette dal traffico motorizzato e di sfruttare la stradina esistente che conduce ai Grotti di Tegna. La

ponderazione che ha portato a questa scelta ha attribuito poco peso agli altri interessi pianificatori sollevati dai ricorrenti e in parte già anticipati da alcuni servizi cantonali in una consultazione interna⁴ (opportunità di utilizzare il ponte di ferro dell'ex Valmaggina; impatto dei nuovi manufatti sul paesaggio; conseguenze sulla sponda destra della Maggia; costi;...).

Prima di entrare nel merito di questi argomenti si ritiene però necessario approfondire il potenziale ciclistico del percorso e della Vallemaggia in generale. In effetti, il comportamento auspicato dai promotori dell'itinerario non coincide necessariamente con quello effettivo dei ciclisti.

5.3 Potenziale ciclistico del percorso

Come già sottolineato in Gran Consiglio il 12 novembre 2007, nell'ambito dell'approvazione del credito quadro per gli itinerari ciclabili d'importanza cantonale, il cicloturismo ha il vento in poppa⁵. L'itinerario ciclabile della Vallemaggia è una soluzione molto costosa, che trova però la sua giustificazione:

- da un lato, nelle qualità paesaggistiche della valle;
- dall'altro, nel numero di residenti e di turisti che ne potrebbero usufruire, soprattutto per lo svago.

Attualmente la Vallemaggia è frequentata da un buon numero di ciclisti sportivi che percorrono per allenamento il fondovalle o cercano percorsi in salita con meta, ad esempio, Bosco Gurin, Fusio o S. Carlo. Una buona parte di questi ciclisti – in particolare quelli che utilizzano biciclette da corsa – continueranno sicuramente a seguire il percorso più diretto della strada cantonale, utilizzando eventualmente singoli tratti dell'itinerario ciclabile per rifocillarsi, per fare una pausa o per evitare i punti più pericolosi.

L'itinerario ciclabile della Vallemaggia è pertanto rivolto, in primo luogo, a nuovi utenti, che potrebbero essere:

- ciclisti che effettuano viaggi in bicicletta di più giorni, seguendo in particolare i percorsi nazionali Nord-Sud (n. 3), dei Grigioni (n. 6) o combinazioni con altri percorsi; il percorso nazionale n. 3 prevede già una diramazione verso Locarno; la possibilità di prolungare il viaggio verso la Vallemaggia aumenta l'attrattività di questa alternativa che dovrebbe comunque essere promossa attivamente;
- ciclisti, residenti o turisti, che effettuano escursioni in bicicletta di un giorno partendo dal proprio domicilio, dalla propria residenza oppure da una stazione ferroviaria (ad esempio, Locarno, Tenero, Cadenazzo, Giubiasco o Bellinzona);
- residenti o turisti che utilizzano la bicicletta per raggiungere delle meta poste lungo il percorso dell'itinerario ciclabile, ad esempio da Locarno per andare a fare il bagno a Ponte Brolla o Avegno;
- residenti o turisti che percorrono in bicicletta o anche a piedi tratti dell'itinerario ciclabile per lo svago; sul tratto Losone-Tegna questa componente è molto forte, anche nella stagione invernale;

⁴ Cfr. rapporto interno del 2.2.2005, verbale 23.2.2005, sopralluogo 10.3.2005, citati al capitolo 3 del messaggio (osservazioni sul ricorso del Patriziato di Tegna).

⁵ L'analisi annuale dell'associazione tedesca dei ciclisti (ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club), indica, ad esempio, che il 15% dei tedeschi usa spesso la bicicletta in vacanza. 2,2 mio di tedeschi avrebbero l'intenzione di fare un viaggio in bicicletta nei prossimi 3 anni. Accanto agli itinerari ciclabili lungo i fiumi – primo fra tutti il Danubio – ci sono regioni, come la Baviera o il lago di Costanza, che hanno conosciuto uno sviluppo notevole del cicloturismo.

- studenti o pendolari che percorrono tratti dell'itinerario ciclabile per recarsi a scuola o al lavoro, ad esempio dalle Terre di Pedemonte (ev. anche da Avegno) a Locarno o Losone.

Il livello di difficoltà⁶ della prima parte del percorso, da Losone a Tegna, è facile, mentre da Avegno a Cavigno può essere considerato come medio. Non esiste la possibilità di caricare la bicicletta su un mezzo di trasporto pubblico ed effettuare il percorso solo in discesa.

5.4 Manifatti

Come indicato nelle tabelle 3 e 4 (cfr. punto 4.2), sia la variante sulla sponda sinistra che la variante sulla sponda destra della Maggia richiedono investimenti considerevoli in manifatti.

5.4.1 Nuovi manifatti per l'attraversamento della strada cantonale e della Maggia

La variante di sponda destra richiede la costruzione di un cavalcavia di 72 m sopra la strada cantonale e di una passerella di 77 m sopra la Maggia. La Sezione della mobilità ha indicato che si tratta di strutture leggere ed eleganti, la cui posizione è anche stata studiata in relazione alle infrastrutture già esistenti e sicuramente molto ingombranti. Ciò non toglie che la Commissione delle bellezze naturali e del paesaggio e l'Ufficio dei beni culturali in preavvisi interni abbiano indicato che questi manifatti sono paesaggisticamente invasivi e eccessivamente marcanti. L'Ufficio dei corsi d'acqua ha inoltre richiesto di approfondire gli aspetti idraulici per determinare il francobordo da rispettare lungo la sezione della passerella.

Anche il sottopasso della variante di sponda sinistra rappresenta una soluzione molto pesante e costosa. Su richiesta della commissione, il 16 ottobre 2007 la Sezione della mobilità ha indicato che, in base a prime verifiche, sia dal profilo tecnico che dal profilo altimetrico sarebbe sicuramente fattibile evitare il sottopasso realizzando un cavalcavia nella stessa posizione come per la variante di sponda destra.

5.4.2 Ponte di ferro dell'ex-Valmaggina

La variante di sponda sinistra richiede la manutenzione e l'adattamento del vecchio ponte di ferro ferroviario di Ponte Brolla. Al di là del suo valore come testimonianza del passato, grazie alla vista sulle gole di Ponte Brolla, questo ponte è uno dei punti più attrattivi dell'intero itinerario ciclabile. L'attuale funzione pedonale potrebbe essere valorizzata da una sistemazione più decorosa del camminamento, oggi piuttosto sconnesso. La sua manutenzione sarà comunque a carico di enti pubblici in quanto è utilizzato anche dal Consorzio depurazione acque ATVC per il passaggio del collettore.

⁶ La fondazione SvizzeraMobile suddivide i percorsi ciclabili destinati alla mobilità del tempo libero nei seguenti livelli di difficoltà:

- facile: massimo 50 m di dislivello su 10km;
- medio: da 50 a 100 m di dislivello su 10km;
- difficile: più di 100 m di dislivello su 10km.

Il dislivello tra Losone [210 m s.l.m.] e Tegna [230/250 m] è di ca. 20 m fino al ponte sulla Melezza rispettivamente di 40 m fino in paese. In Vallemaggia si passa da Avegno [290 m] a Maggia [330 m] a Someo [380 m] a Cevio [420 m] fino a Cavigno [460 m].

La rinuncia all'utilizzazione del ponte di ferro esistente è inspiegabile, soprattutto perché un aspetto importante della concezione architettonica dell'itinerario ciclabile della Vallemaggia è proprio il recupero del vecchio sedime ferroviario.

5.4.3 Manufatti lungo le sponde della Maggia

La variante di sponda destra richiede la pavimentazione di 300 m e l'allargamento completo a 2,5 m del tronco Passerella-Grotti di Tegna. La Sezione della mobilità ha indicato che in fase di progetto esecutivo si potrà rinunciare ad asfaltature nella parte in bosco e si potranno certamente valutare eventuali deroghe alla larghezza minima.

La variante di sponda sinistra la costruzione di un tronco su mensola tra il sottopasso della strada cantonale e il ponte di ferro dell'ex-Valmaggina. Un manufatto di questo genere è attualmente in costruzione sul tratto Coglio-Maggia.

5.5 Costi

Il preventivo di spesa basato sul progetto di massima del tracciato definito dalla scheda 12.28.1 del 3 luglio 2001 (sponda sinistra della Maggia) ammontava, per il tratto Avegno-Tegna, a fr. 878'000.–. I problemi di sicurezza legati all'attraversamento della strada cantonale hanno fatto lievitare i costi.

Come indicato nelle tabelle 3 e 4 (cfr. punto 4.2), i preventivi di spesa basati sui progetti definitivi del 2004 ammontano a fr. 2'260'000.– (variante 15s, sponda sinistra) rispettivamente a fr. 2'335'000.– (variante 15d, sponda destra). Anche se il Consiglio di Stato sottolinea la sostanziale neutralità finanziaria delle due varianti, va comunque rilevato che l'investimento di fr. 335'000.– per la manutenzione del ponte di ferro ferroviario va anche a favore delle altre funzioni di questa struttura.

Secondo una prima stima sommaria della Sezione della mobilità il costo della variante di sponda sinistra con un cavalcavia al posto del sottopasso della strada cantonale è di ca. 2 mio di franchi. Il costo per evitare l'attraversamento della strada cantonale resta comunque ancora molto elevato, al punto che varrebbe la pena di valutare un altro percorso alternativo.

All'altezza del campeggio di Avegno, ca. 700 m a monte, in corrispondenza della fermata del bus Avegno di fuori, esiste un attraversamento a raso, con un'isola centrale, in un punto decisamente meno pericoloso della strada cantonale. Il percorso ciclabile potrebbe essere collegato a questo punto attraverso la sistemazione della strada agricola e della strada lungo l'argine sinistro della Maggia, già esistenti, con un investimento contenuto ed in tempi brevi.

Figura 1: Alternativa con attraversamento della strada cantonale in corrispondenza della fermata del bus Avegno di fuori

(v. cartina allegata)

5.6 Ponderazione degli interessi

La ponderazione degli interessi che ha portato alla scelta del tracciato sulla sponda destra della Maggia e all'adattamento della scheda oggetto 12.28.1 è stata parziale. In particolare essa:

- non ha attribuito nessun peso agli altri interessi pianificatori sollevati dai ricorrenti e in parte già anticipati da alcuni servizi cantonali in una consultazione interna⁷ (opportunità di utilizzare il ponte di ferro dell'ex Valmaggina; impatto dei nuovi manufatti sul paesaggio; conseguenze sulla sponda destra della Maggia;...);
- non ha approfondito il potenziale ciclistico del percorso per capire quanti e quali ciclisti dovrebbero effettivamente seguire l'itinerario ciclabile invece della strada cantonale; in effetti, il comportamento auspicato dai promotori dell'itinerario non coincide necessariamente con quello effettivo dei ciclisti.

L'opportunità di utilizzare il ponte di ferro dell'ex-Valmaggina, invece di costruire una nuova passerella a 1 km di distanza, è già stata trattata al punto 5.4. Sugli altri aspetti si osserva quanto segue:

- la possibilità di minimizzare l'impatto paesaggistico dei due manufatti principali (cavalcavia e passerella), come indicato nel messaggio, è aleatoria, già per motivi statici e idraulici;
- esiste una sostanziale differenza tra la sponda sinistra della Maggia, che ospita già numerose infrastrutture ed è meta di svago quasi di massa, e la sponda destra più tranquilla e naturale; questa differenza dovrebbe essere mantenuta; nella consultazione interna anche l'Ufficio natura e paesaggio ha sottolineato che la variante originaria è quella con una minore incidenza sulle componenti naturali e paesaggistiche del territorio e che pertanto dovrebbe essere favorita;
- come indicato al punto 5.4, sul tratto Coglio-Maggia è attualmente in costruzione un tronco su mensola separato dal traffico motorizzato; una soluzione del genere può essere adottata anche sul tratto di sponda sinistra per il collegamento al ponte di ferro, a beneficio anche dei pedoni;
- l'attrattiva del percorso non è data solo dalla qualità dell'ambiente circostante, ma anche dal grado di scorrimento e dal rivestimento; l'eventuale deroga alla larghezza tra la passerella e i Grotti di Tegna avrebbe delle conseguenze sul grado di scorrimento e quindi anche sulla quota di ciclisti che effettivamente utilizzerebbero l'itinerario ciclabile;

Un elemento centrale della ponderazione degli interessi dovrebbe inoltre essere costituito dal fatto che il tratto in questione non rappresenta solo un segmento di transito ma, soprattutto nella stagione dei bagni, anche una meta. La procedura di progetto stradale dovrebbe essere sfruttata per sistemare convenientemente la zona di accesso alle spiagge fluviali, considerando anche la sicurezza dei pedoni e la sistemazione dei posteggi. Da questo punto di vista va sottolineato che l'alternativa indicata al punto 5.5 offrirebbe degli innegabili vantaggi, perché servirebbe direttamente le spiagge più frequentate e il campeggio di Avegno.

⁷ Cfr. rapporto interno del 2.2.2005, verbale 23.2.2005, sopralluogo 10.3.2005, citati al capitolo 3 del messaggio (osservazioni sul ricorso del Patriziato di Tegna).

5.7 Procedura

In un primo tempo il Consiglio di Stato aveva ritenuto sufficiente procedere attraverso una modifica dei piani regolatori per conferire la pubblica utilità al nuovo tracciato. In seguito ha deciso di procedere tramite il progetto stradale (art. 10 Lstrade), approfittando delle possibilità di questo nuovo strumento, introdotto con la revisione della legge sulle strade.

L'adattamento della scheda 12.28.1 non è stata sottoposto a consultazione. La Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità ha indicato che la consultazione avverrà nell'ambito del progetto stradale⁸ (art. 8 Lstrade).

Considerate le riserve già emerse nella consultazione interna e la parzialità della ponderazione degli interessi, si ritiene che la consultazione avrebbe già dovuto essere eseguita a livello di piano direttore, come del resto è indicato nel rapporto interno del 2 febbraio 2005.

6. CONCLUSIONI

Sulla base delle indicazioni contenute nel presente rapporto - in particolare al capitolo 5 - la minoranza 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 accolti;
- ◆ la scheda-oggetto 12.28.1 del 3 luglio 2001 è confermata.

Nell'ambito della procedura di progetto stradale si invita il Consiglio di Stato a mettere in consultazione le possibili varianti sulla sponda sinistra (con sottopasso; con cavalcavia; con attraversamento della strada cantonale in corrispondenza della fermata del bus Avegno di fuori).

Per la minoranza della Commissione speciale pianificazione del territorio:

Riccardo Calastri, relatore
Chiesa - Galusero - Gobbi N. -
Paparelli - Solcà

⁸ L'art. 8 della legge sulle strade (Informazione e partecipazione) prevede che il Cantone elabori il progetto stradale coinvolgendo la popolazione con un'adeguata informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 4 LPT (cpv. 1).

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 minoranza 10 gennaio 2008 n. 5890Rminoranza 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 accolti.
2. La scheda-oggetto 12.28.1 del Piano direttore cantonale del 3 luglio 2001 è confermata.
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