

# Rapporto

numero

**6704 R**

data

5 febbraio 2013

Dipartimento

**TERRITORIO**

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sul messaggio 24 ottobre 2012 concernente l'attuazione della strategia a  
favore della mobilità ciclabile (prima tappa), comprendente:**

- 1. richiesta di un credito quadro di fr. 15'500'000.- per attuare la prima tappa realizzativa dei percorsi ciclabili cantonali e regionali del Luganese;**
- 2. richiesta di un credito quadro di fr. 13'300'000.- per attuare la prima tappa realizzativa dei percorsi ciclabili cantonali e regionali del Mendrisiotto;**
- 3. richiesta di un credito di fr. 700'000.- per la progettazione di massima dei percorsi ciclabili regionali del Bellinzonese e del Locarnese, di un credito di fr. 500'000.- per la segnaletica, e richiesta di un credito di fr. 500'000.- per sostenere progetti bike sharing negli agglomerati del Cantone;**
- 4. richiesta di un credito di fr. 500'000.- per altri interventi sui percorsi ciclabili di competenza cantonale;**
- 5. proroga, fino alla conclusione delle opere, per l'utilizzo del credito quadro di franchi 14 milioni di fr. per l'attuazione a tappe degli itinerari ciclabili di importanza cantonale nel periodo 2002-2006 stanziato con il Messaggio n. 5144 del 10 luglio 2001 (Decreto legge di fr. 14'171'000.- del 18 febbraio 2002) e adeguamento al rincaro per le opere ancora in corso**

## **1. INTRODUZIONE**

La "mobilità lenta" (biciclette e pedoni) è un concetto che assume sempre più importanza nell'ambito strategico della pianificazione complementare dei trasporti. Nelle sue diverse declinazioni, è oggi al centro di ogni discorso di gestione equilibrata del territorio. Nuova mobilità, urbanistica e salvaguardia dell'ambiente sono ambiti correlati che hanno, tutti, quale fine la promozione della qualità di vita di chi abita il territorio.

Secondo l'Ufficio federale delle strade (USTRA), la mobilità lenta costituisce infatti il "terzo pilastro" della mobilità, al pari del traffico individuale motorizzato (TIM) e del trasporto pubblico (TP).

Anche la politica degli agglomerati avviata dalla Confederazione nel 2001 conferisce alla mobilità lenta un ruolo molto importante.

L'elargizione dei relativi sussidi federali avviene in base alla presentazione di piani di sviluppo complessivi dell'agglomerato. I contenuti dei cosiddetti "Programmi d'agglomerato" (PA) sono valutati dalla Confederazione per stabilire l'ammontare della partecipazione federale alle opere. Le opere in favore della mobilità lenta costituiscono un elevato potenziale di utilità che genera un buon rapporto costi-benefici nel raggiungere gli obiettivi prefissati per gli agglomerati.

Per questo motivo i PA, particolarmente attenti a questo aspetto, sono valutati positivamente dal Consiglio federale e possono beneficiare nel complesso di migliori condizioni di finanziamento.

In Ticino diversi Comuni negli scorsi anni si sono impegnati nella realizzazione di alcuni percorsi ciclabili d'interesse regionale ma non in una forma coordinata e non dando continuità agli itinerari.

La modifica della Legge sulle strade approvata il 25 settembre 2012 ha esteso le competenze cantonali sui percorsi ciclabili. Questa legittimità permette di dare un ulteriore impulso all'attuazione dei percorsi ciclabili nelle nostre regioni/agglomerati.

L'evidente necessità di migliorare la rete ciclabile scaturisce dalle esigenze di mobilità contenute nei Piani dei trasporti, dalle schede di Piano direttore (PD) e consolidate nei Piani di indirizzo cantonale. Essa è stata ripresa nei PA. L'inserimento dei percorsi ciclabili nei PA è uno degli elementi importanti richiesti dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) di analisi delle misure e rientrano nelle possibili opere cofinanziabili dalla Confederazione.

La pianificazione e l'attuazione dei percorsi ciclabili d'interesse regionale, oltre a quelli nazionale e cantonali, dovrà progredire in maniera costante nel corso dei prossimi anni con un maggior impegno del Cantone. A essi possono allacciarsi i percorsi locali di competenza comunale.

A differenza dei percorsi cantonali, destinati prevalentemente allo svago, i percorsi regionali sono fondamentali per gli spostamenti utilitari e quindi per la promozione della mobilità lenta. La realizzazione di una rete di percorsi regionali rientra tra le misure più importanti dei vari PA.

Il miglioramento delle rete dei percorsi ciclabili deve diventare un'opportunità per modificare la nostra sensibilità e per permettere spostamenti utilitari sostenibili.

Pensate che al giorno, nella sola regione del Mendrisiotto e del Basso Ceresio, avvengono circa 100'000 spostamenti in auto all'interno dell'agglomerato, di cui la metà presentano distanze inferiori a tre chilometri e circa un terzo non raggiungono il chilometro!

## **2. PROGETTI E INTERVENTI PREVISTI**

Il messaggio affronta il tema delle piste ciclabili in maniera coordinata e contiene diverse richieste sia per opere da realizzare sia per le stesura dei progetti di massima.

L'obiettivo è quello di ottenere al termine dei lavori (da questa prima fasi e da quelle seguenti) una rete ciclabile di percorsi adeguatamente segnalati composta da:

✓ Luganese	km	100
✓ Mendrisiotto e Basso Ceresio	km	70
✓ Bellinzonese	km	35
✓ Locarnese	km	45
✓ Altri percorsi sulla rete di competenza cantonale (Valli)		

I progetti di attuazione riguardano gli interventi relativi a una prima tappa dei percorsi ciclabili cantonali e regionali negli agglomerati del Luganese per un importo di 15.5 milioni di fr. e del Mendrisiotto e Basso Ceresio per un importo di 13.3 milioni di fr.

Per il Bellinzonese e il Locarnese è invece chiesto il credito per la progettazione di massima dei percorsi ciclabili regionali.

Gli importanti interventi a favore degli itinerari ciclabili in Vallemaggia, Valle di Blenio e al ponte diga di Melide devono poter essere completati o realizzati nel corso dei prossimi anni, per cui occorre prorogare la conclusione delle opere.

Si condivide inoltre il sostegno finanziario per sostenere i progetti di bike sharing, ormai diffusi in diverse località in Svizzera e all'estero.

### **3. FINANZIAMENTO DELLE OPERE REGIONALI NEI PA**

L'investimento complessivo a carico del Cantone per la realizzazione dei percorsi ciclabili nell'agglomerato del Luganese e nell'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio si aggira attorno ai 13.4 milioni di fr. su un totale di 28.8 milioni di fr.

Le opere beneficiano dei contributi della Confederazione legate al Programma di agglomerato del Luganese di prima generazione (PAL1), pari a 3.2 milioni di fr., e del Programma di agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio di prima generazione (PAM1), pari a 4.5 milioni di fr.

Inoltre i Comuni dei due agglomerati finanzieranno le opere per importi di 5.6 milioni di fr. nel Luganese e di 2.2 milioni di fr. nel Mendrisiotto e Basso Ceresio.

### **4. CONCLUSIONI**

La Commissione della gestione e delle finanze è convinta dell'importanza di questo messaggio a sostegno di una mobilità lenta che deve essere promossa per il servizio quotidiano e utilitario (spostamenti brevi) quale alternativa all'uso di mezzi motorizzati, come pure per lo svago e le escursioni degli abitanti e dei turisti.

La continuità delle piste ciclabili è requisito indispensabile per una loro piena fruizione. Affermarlo non è poi così banale, visto che nella nostra realtà territoriale le piste ciclabili non mancano, ma troppo spesso non comunicano l'una con l'altra.

La continuità va quindi assicurata lungo tutto l'itinerario cantonale ciclabile. Si tratta dunque sostanzialmente di evitare interruzioni rendendo le piste ciclabili sicure e riconoscibili.

Il fine deve essere quello di aumentare sensibilmente il numero di cittadini che preferiscono usare la bicicletta per gli spostamenti effettuati nel raggio di pochi chilometri, perché è il mezzo più conveniente, ecologico e sano, in definitiva il più azzeccato.

Trasmettere l'immagine della bicicletta come status symbol della libertà di movimento è un obiettivo fondamentale che strategicamente dovrebbe stimolare nei cittadini comportamenti maggiormente sostenibili, quali appunto l'uso più frequente di questo mezzo di trasporto per effettuare i propri spostamenti.

L'aspetto virtuoso di chi usa la bicicletta dovrebbe essere quello di un utente moderno, che ha fatto la scelta giusta, il cui comportamento corretto nei confronti della società deve fungere da esempio da imitare.



Considerata la valenza del messaggio nell'ambito dello sviluppo dei futuri piani degli agglomerati e la necessità che il Cantone concretizzi l'attuazione dei percorsi regionali, la

Commissione della gestione e delle finanze sostiene le richieste di credito per l'attuazione delle opere a favore della mobilità ciclabile (prima fase) e invita il Gran Consiglio ad accordare il credito quadro per complessivi 31 milioni di franchi, approvando il presente rapporto unitamente al messaggio n. 6704 del 24 ottobre 2012 con i cinque relativi decreti legislativi.

Per la Commissione gestione e finanze:

Corrado Solcà, relatore

Bacchetta-Cattori - Brivio - Caimi - Chiesa (con riserva) -

Dadò (con riserva) - Foletti (con riserva) - Gianora -

Guidicelli - Kandemir Bordoli - Lurati S. - Mariolini -

Savoia (con riserva) - Vitta