

Messaggio

| numero | data | Dipartimento |
|-------------|----------------|--------------|
| 4751 | 20 maggio 1998 | TERRITORIO |
| Concerne | | |

Credito quadro di fr. 3'000'000.-- per la realizzazione nel Ticino degli itinerari ciclabili svizzeri e concessione di un credito di fr. 715'000.-- quale partecipazione alla realizzazione di interventi particolari nei Comuni di Lodrino, Giubiasco e Mendrisio

INDICE

| | |
|--|----|
| 1. Motivazione..... | 2 |
| 2. Un progetto per il rilancio del turismo..... | 3 |
| 2.1 L'iniziativa "Svizzera paese ciclabile"..... | 3 |
| 2.2 Gli itinerari ciclabili in Svizzera..... | 3 |
| 2.3 Le aspettative in termini di ricreazione di indotto turistico-economico..... | 5 |
| 2.4 Le azioni volte a promuovere gli itinerari ciclabili..... | 5 |
| 3. Le realizzazioni progettate nel Ticino..... | 6 |
| 3.1 I percorsi ciclabili..... | 6 |
| 3.2 L'assetto previsto per i percorsi ciclabili..... | 8 |
| 3.3 La segnaletica dei percorsi..... | 9 |
| 3.4 I termini di realizzazione..... | 9 |
| 4. Le modalità di attuazione..... | 9 |
| 4.1 Le basi legali..... | 9 |
| 4.2 Le modalità per la definizione del tracciato..... | 10 |
| 4.3 Gli interventi previsti..... | 11 |
| 4.4 Stima dei costi..... | 13 |
| 4.5 Il finanziamento..... | 13 |
| 4.6 La salvaguardia dei percorsi..... | 15 |
| 4.7 La proprietà dell'infrastruttura..... | 15 |
| 4.8 Le procedure di pianificazione e di realizzazione..... | 16 |
| 5. Le opposizioni dei Comuni..... | 16 |
| 6. Prospettive di sviluppo degli itinerari ciclabili nel Ticino..... | 24 |
| 7. Linee Direttive, PF e conseguenze sui Comuni e sul personale..... | 24 |
| 8. Conclusioni..... | 25 |
| Disegno di decreto legislativo..... | 26 |

1. MOTIVAZIONE

Le escursioni in bicicletta rappresentano un'offerta emergente, nel contesto dell'economia turistica nazionale e cantonale.

La disponibilità di un'adeguata e sicura rete ciclabile costituisce la premessa indispensabile per promuovere questo genere di attività, che si rivolge sia ai turisti sia alla popolazione indigena.

Gli itinerari regionali servono anche a favorire la mobilità (per gli scolari, i pendolari, le attività di tempo libero, ecc.) con un mezzo, che evita gli ingorghi e rispetta l'ambiente.

Attualmente in Ticino la realizzazione di percorsi ciclabili di importanza regionale incontra difficoltà. Nonostante la realizzazione di alcuni significativi interventi, la rete ciclabile realizzata finora rimane assai frammentaria. In primo luogo ciò dipende dal fatto che non c'è un ente unico responsabile per realizzare l'intero tracciato. L'iniziativa lasciata ai singoli Comuni si rivela efficace per opere di carattere locale, ma insufficiente per realizzare itinerari completi.

La formula finora applicata: "i Comuni costruiscono, il Cantone sussidia" non si è dimostrata adatta allo scopo, anche se sono state realizzate opere importanti e di valore, quali la passerella sulla Melezza tra Tegna e Losone, il ponte sul Ticino tra Claro e Gorduno, la pista ciclabile di Sorengo costeggiante il laghetto di Muzzano, la pavimentazione di strade agricole in Riviera, il sottopasso nelle vicinanze della rotonda dello Stradonino.

Tale contesto, complice la critica situazione economica, e la necessità, non facile, di mediare tra le esigenze e le ambizioni di utenti di vario genere (ciclisti, pedoni, cavalieri, cinofili, pescatori, automobilisti, ecc.), ha suggerito al Consiglio di Stato di assumere l'iniziativa in proprio per la realizzazione dei percorsi di carattere nazionale e cantonale in modo da dare un concreto segnale d'impulso per la realizzazione della "colonna vertebrale" della futura rete di percorsi ciclabili in Ticino.

Al Cantone si assegna il compito di realizzare l'opera, finanziandola in misura preponderante e chiamando i Comuni a partecipare alle spese con una chiave di riparto regionale; l'uso ciclabile sarà assicurato lungo tutto il percorso.

In questo senso il Consiglio di Stato propone al Gran Consiglio l'allegato disegno di Decreto, che stanziava un credito quadro per la realizzazione di primi interventi sui percorsi previsti a livello nazionale (San Gottardo - Chiasso con diramazione verso Ascona e verso il San Bernardino), stabilendo nel contempo la partecipazione comunale su scala regionale.

2. UN PROGETTO PER IL RILANCIO DEL TURISMO

2.1 L'iniziativa "Svizzera paese ciclabile"

La Fondazione denominata "Svizzera paese ciclabile", diretta da Hugo Steinegger - grand patron del Tour de Suisse - ha proposto di realizzare entro il 1998 (anno giubilare del 150° della moderna Confederazione) una serie di itinerari ciclabili panoramici attraverso la Svizzera.

Si tratta di un progetto completo e ambizioso che intende lanciare il turismo ciclistico secondo il motto: "i ciclisti sono buoni clienti; il cicloturismo porta vantaggi alle regioni e al paese".

Sulla base di statistiche realizzate all'estero l'investimento in questo settore emergente risulta pagante.

Alla Fondazione aderiscono i Cantoni svizzeri, le organizzazioni turistiche, le imprese di trasporto (FFS e altre), le organizzazioni degli utenti (TCS, ATA, Associazione svizzera dello sport, Federazione ciclistica svizzera, IG-Velo e altri).

Essa ha pianificato i percorsi e stabilito direttive per il loro assetto e la segnaletica; opera in collaborazione con "Svizzera Turismo" e con essa cura la campagna promozionale, l'edizione delle guide, il coordinamento dell'offerta turistica.

2.2 Gli itinerari ciclabili in Svizzera

Una rete composta da nove percorsi nazionali, che si estende complessivamente su circa 3'300 km, consente di accedere in bicicletta a tutte le regioni della Svizzera. Nove itinerari ciclabili nazionali costituiscono la spina dorsale della "Svizzera paese ciclabile".

Appoggiandosi alla rete delle strade nazionali e a quella dei trasporti pubblici e affiancandosi all'estesa rete dei sentieri pedestri, gli itinerari ciclistici colmano una lacuna nel campo delle infrastrutture turistiche.

I nove itinerari escursionistici svizzeri sono i seguenti:

1. Percorso del Rodano : da Andermatt a Ginevra, per il Vallese e la sponda sinistra del Lemano (320 km)
2. Percorso del Reno: da Andermatt a Basilea seguendo il corso del Reno; Oberalp, Coira, Bodensee, Sciaffusa (420 km)
3. Percorso Nord-Sud: da Basilea a Chiasso, per Aarau, Lucerna, S. Gottardo, Chiasso (360 km) e diramazione per Ascona
4. Percorso panoramico delle Alpi: dal lago Bodanico al Lemano lungo la fascia prealpina settentrionale (480 km)
5. Percorso dell'altipiano: dal Bodanico al Lemano al margine settentrionale dell'altipiano (370 km)

- 6. Percorso dei Grigioni: da Bellinzona a Coira, per il San Bernardino, e da Coira all'Engadina per il passo dell'Albula (250 km)
- 7. Percorso del Giura: da Basilea a Nyon nella fascia di confine giurassiana (280 km)
- 8. Percorso dell'Aare: dal Passo del Grimsel all'immissione dell'Aare nel Reno passando per Thun, Berna, Bienne, Olten, Baden (310 km)
- 9. Percorso dei laghi: dal lago Bodanico al Lemano, per il Walensee, i laghi di Zurigo, Zugo, dei quattro Cantoni, di Brienz e di Thun (500 km).



2.3 Le aspettative in termini di ricreazione di indotto turistico-economico

La posizione centrale nel cuore d'Europa, l'efficiente rete di collegamenti ferroviari e stradali, la ricca offerta alberghiera e gastronomica, l'estesa infrastruttura turistica e la ricchezza di meraviglie panoramiche fanno della Svizzera un paese ideale per i ciclisti.

I vantaggi per l'economia sono promettenti: un investimento relativamente modesto permetterà di creare un prodotto attrattivo, dalle ottime probabilità di successo, capace di sfruttare in modo rispettoso il patrimonio esistente e di portare in Svizzera una nuova cerchia di turisti.

Oggi, in Europa, le migliori offerte escursionistiche per i ciclisti si trovano in Danimarca, Olanda, Austria e Germania. Le loro esperienze mostrano quanto redditizio possa essere l'investimento nel settore.

- L'Austria dispone di nove itinerari escursionistici principali. Il più noto è quello del Danubio (320 km); nel 1991 esso è stato percorso da ca. 100'000 ciclisti e cicliste, con un indotto economico valutato complessivamente a ca. 50 mio di franchi.
- Nei Paesi Bassi la rete nazionale comprende sei itinerari, con lunghezze tra i 200 e i 360 km l'uno. Sono state vendute oltre 100'000 guide che illustrano i percorsi; si valutano a 246'000 i pernottamenti annui di ciclisti.
- La Germania dispone di circa 120 singoli itinerari a lunga distanza. Un'indagine ha rilevato, per esempio, che i cicloturisti che percorrono la Valle della Mosella o della Saar spendono circa 100 marchi al giorno: non si tratta quindi di un tipo di turismo "povero", il 53% dei cicloturisti ha un reddito familiare netto di oltre 4'000 marchi al mese.
- In Danimarca la rete degli itinerari ciclabili è stata inaugurata nel 1993. È composta da dieci percorsi estesi a tutto il Paese. Una pubblicazione intitolata "Vacanze in bicicletta in Danimarca 1995" è stata pubblicata in cinque lingue con una tiratura complessiva di oltre 5 milioni di esemplari.

2.4 Le azioni volte a promuovere gli itinerari ciclabili

L'effettiva disponibilità di una efficiente rete ciclabile per escursioni è alla base delle azioni promozionali previste volte a far conoscere il valore dell'offerta e ad attirare l'utenza.

La Fondazione "Svizzera, paese ciclabile" assieme a "Svizzera Turismo" si è impegnata a condurre le seguenti azioni:

- Pubblicazione di pratiche guide informative sugli itinerari nazionali, con illustrazione delle regioni attraversate, dell'offerta culturale e turistica, delle possibilità di pernottamento e ristorazione, della disponibilità dei trasporti pubblici e degli itinerari regionali. Le pubblicazioni, redatte nelle principali lingue, sono corredate da dettagliate carte topografiche. L'edizione italiana sarà avviata in un secondo tempo.

- Distinzione degli esercizi alberghieri e di ristorazione che offrono speciali servizi per i turisti in bicicletta. Questi esercizi sono menzionati nella guida e ricevono un'insegna che indica ai ciclisti la loro idoneità ad accoglierli.
- Abbinamento degli itinerari ciclabili alla rete dei trasporti pubblici. In certe stazioni ferroviarie, delle autolinee o dei battelli, sarà possibile caricare la bicicletta sul mezzo pubblico in modo da concludere un'escursione, superare un dislivello, spostarsi in un'altra regione o per ritornare al punto di partenza. La collaborazione delle imprese di trasporto è in fase di continua estensione, come pure l'informazione adeguata degli utenti.
- Campagna pubblicitaria per la "Svizzera, paese ciclabile". Nel 1998 e negli anni seguenti, "Svizzera turismo" dedicherà particolare cura alla propaganda del cicloturismo in Svizzera. Pubblicherà una rivista in diverse lingue, che illustrerà gli itinerari nazionali e le connessioni con i percorsi regionali, presenterà allettanti offerte forfettarie e informazioni sulle possibilità di pernottamento, di noleggio e di trasporto delle biciclette e tratterà temi o eventi di particolare interesse.
- L'inaugurazione degli itinerari ciclabili nazionali. Sarà un evento di grande risonanza. Il 30 maggio 1998 a Berna sono previste diverse manifestazioni, per lanciare la nuova offerta turistica.

3. LE REALIZZAZIONI PROGETTATE NEL TICINO

3.1 I percorsi ciclabili

La parte ticinese degli itinerari svizzeri consiste in tre tratte:

- il "Percorso Nord-Sud" (itinerario n. 3) dal San Gottardo a Chiasso, di km 155
- la diramazione Bellinzona-Ascona, di km 17 (inserita nell'offerta nazionale su richiesta del Cantone Ticino)
- il "Percorso dei Grigioni" (itinerario n. 6), da Bellinzona a Lumino, di km 3.

Gli itinerari usano, per quanto possibile, strade secondarie, poco frequentate dalla circolazione automobilistica, che sono facilmente adattabili alle esigenze dei ciclisti.

In un primo tempo, con il credito oggi richiesto, si procederà con interventi minimi per rendere percorribili i tracciati.

In tempi successivi, con crediti che devono essere richiesti appositamente, si potranno proporre costruzioni, adeguamenti e sistemazioni che miglioreranno ulteriormente gli itinerari, eliminando specialmente tratti critici o pericolosi.

a) Il percorso San Gottardo - Chiasso

Dal Passo del San Gottardo si scende ad Airolo seguendo la via storica della Tremola. Da Airolo ad Ambri si usa la strada cantonale, poi si prosegue su strade di campagna per Varenzo e Rodi dove si ritorna sulla strada principale per percorrere il Piottino fino a Faido. Su strade secondarie esistenti, in parte da sistemare, a Chiggiona ci si porta in sponda destra del Ticino, versante che si percorre fino al Ponte di sasso, a meridione di Nivo.

Si ritorna poi sulla strada cantonale per percorrere la Biaschina. Di nuovo su strade secondarie si aggira Giornico e Bodio, si attraversa Personico, e si raggiunge Pasquero attraversando la campagna di Pollegio.

A Biasca si entra nell'abitato per avvicinarsi alle offerte di servizi, ai monumenti da visitare e alla Stazione FFS.

Si prosegue per Bellinzona spostandosi dapprima in sponda destra del Ticino, quasi sempre su strade secondarie. L'attraversamento del riale di Lodrino avviene su una passerella, che il Comune ha intenzione di realizzare anticipatamente e per la quale il Consiglio Comunale ha già votato i crediti necessari. A partire da Claro il percorso torna su sponda sinistra fino a Castione.

Si attraversa l'agglomerato di Bellinzona su strade di quartiere ai margini degli insediamenti. Il percorso è però alquanto tortuoso, non facilmente riconoscibile e pertanto merita di essere al più presto sostituito da un nuovo tracciato, da costruire all'esterno dell'argine insommergiabile sinistro del fiume Ticino.

Nel 1998 a Bellinzona se ne costruirà un primo tratto, tra Via Giuseppe Motta e Via Stefano Franscini, passando dietro le scuole cantonali (liceo, Scuola di commercio) e il centro sportivo G+S. Anche a Giubiasco il Comune è intenzionato ad anticipare la realizzazione dell'itinerario lungo il fiume Ticino, dal poligono di tiro all'impianto di depurazione, compresa una nuova passerella sul fiume Morobbia.

Passata la Morobbia, si usano strade di bonifica e agricole per percorrere il Piano di Magadino e raggiungere (dopo la diramazione dell'itinerario per Ascona) Cadenazzo.

Si percorre il versante nord del Monte Ceneri sulla strada cantonale lungo la quale, in mancanza di valide alternative, si sono già delimitate mediante apposita segnaletica orizzontale ampie corsie ciclabili.

Dal Monte Ceneri alla foce del Vedeggio si segue il percorso pianificato dall'Ente turistico Valli di Lugano. L'itinerario corre lungo la sponda sinistra del Vedeggio, ai piedi della montagna per Bironico e Camignolo, fino alla Stazione FFS di Mezzovico-Vira.

Qui, con un nuovo ponte, ci si porta in sponda destra e poi, quasi sempre sull'argine, si prosegue fino ai Molini di Bioggio. Sull'altro lato del Vedeggio si raggiungono infine la Piodella e Agnuzzo.

Nel percorso lungo il Vedeggio, per ristrettezza di spazio, i ciclisti devono condividere l'infrastruttura con i cavalieri e i pedoni. Per questa ragione e per motivi naturalistici si rinuncia a pavimentare i percorsi d'argine.

Da Agnuzzo a Melide si usa la strada cantonale in riva al Ceresio (giro del Monte). Il percorso è panoramicamente assai pregevole, ma i ciclisti devono convivere con una circolazione automobilistica viepiù intensa. Non ci sono però alternative e le uniche misure che si possono prospettare per facilitare e rendere meno pericoloso il transito dei ciclisti sono quelle volte a contenere la velocità dei veicoli a motore (di quelli pesanti) e di invitare i ciclisti ad essere attenti ai pedoni negli attraversamenti dei luoghi turistici.

L'attraversamento del Ponte-diga di Melide avviene usando la carreggiata stradale, in comune con il traffico autoveicolare. La soluzione non è soddisfacente, per cui si spera di poter intervenire successivamente per allargare il marciapiede, al fine di consentirvi la circolazione delle biciclette nei due sensi e separare l'uso pedonale.

Da Bissone a Capolago si deve usare la strada cantonale. Con un intervento di un certo rilievo, che procurerebbe però un eccezionale salto di qualità all'offerta, si potrebbe, in un secondo tempo, costruire una nuova strada pedonale e ciclabile a fianco della linea ferroviaria e in riva al lago, da Maroggia a Capolago. Il nuovo tratto, lungo complessivamente 3,2 chilometri, costituirebbe un'attrattiva turistica di prima importanza non solo per il Mendrisiotto, ma per tutto il Cantone.

Da Capolago l'itinerario prosegue per Riva San Vitale, località che, per i suoi monumenti artistici, merita una sosta. Si raggiunge la piana di S. Martino transitando lungo la sponda destra del Laveggio e utilizzando un percorso promosso dal Comune di Mendrisio, che è anche intenzionato ad anticipare le spese per la sua sistemazione.

Mendrisio è attraversato passando nel centro storico. Il percorso raggiunge poi Chiasso, percorrendo in massima parte strade comunali secondarie o di quartiere, toccando S. Apollonia, Coldrerio, S. Antonio di Balerna, Bisio e la Stazione FFS di Chiasso. Sono in corso trattative per prolungamenti verso l'Italia.

b) *L'itinerario Bellinzona - Ascona*

Il percorso ciclabile Bellinzona - Ascona è stato il primo e, per lungo tempo, l'unico itinerario appositamente segnalato nel Cantone. Esso è stato inserito, su indicazione del Cantone, nella rete degli itinerari nazionali.

Negli anni scorsi sul percorso si sono effettuati alcuni interventi di miglioria; nell'ambito del PVL, per esempio, è stato costruito il sottopasso allo Stradonino.

Il suo punto più critico è tuttavia costituito dall'attraversamento di Progero (Gudo), che gli utenti in bicicletta devono sempre percorrere sulla strada cantonale con grande pericolo.

Il progetto di circonvallazione di Progero è stato allestito e il Comune l'ha inserito nel suo PR già approvato dal Consiglio Comunale.

Il percorso continua, superato il riale Progero, sull'itinerario attualmente segnalato fino a Locarno. A Locarno si utilizza la ciclo-pista realizzata di recente sul lungolago fino a percorrere Via delle Scuole. Attraversato il ponte sulla Maggia si raggiunge infine Piazza Motta ad Ascona, dove l'itinerario si conclude.

c) *L'itinerario verso i Grigioni*

L' "Itinerario dei Grigioni" parte dalla Stazione di Bellinzona, riprende il percorso N-S e, ad Arbedo, si dirama verso la Valle Mesolcina, percorrendo strade forestali sulla sponda sinistra della Moesa.

3.2 L'assetto previsto per i percorsi ciclabili

Si usano quasi sempre vie esistenti. L'infrastruttura per i ciclisti non richiede uno standard elevato: di regola basta un campo di 2,5 m di larghezza, se possibile pavimentato e con modeste pendenze.

Rilevanti sono per contro le condizioni di sicurezza richieste: traffico autoveicolare di poca intensità e a bassa velocità, senza ostacoli, scalini, binari o curve troppo strette.

Il percorso non è riservato esclusivamente ai ciclisti ma, in generale, è condiviso con altri utenti: pedoni, cavalieri, veicoli agricoli, spesso anche autoveicoli. Su tratti sensibili paesaggisticamente o destinati anche a sentieri escursionistici o percorsi equestri si rinuncia alla loro pavimentazione¹, se questo permette di superare il conflitto.

3.3 La segnaletica dei percorsi

I percorsi ciclabili escursionistici svizzeri sono contraddistinti da una segnaletica ufficiale uniforme che porta, oltre alle indicazioni del percorso, delle salite e delle distanze, anche un logo nazionale. In punti strategici saranno poste tavole di orientamento e di informazione.

3.4 I termini di realizzazione

L'obiettivo è di rendere percorribile l'intero percorso al più presto e con interventi minimi.

Sono previsti interventi di pianificazione, progettazione, sistemazione del fondo stradale, piccole costruzioni, segnalazione dell'itinerario, nonché l'allestimento delle guide.

La posa della segnaletica attualmente in corso sarà conclusa prima dell'estate del 1998.

4. LE MODALITÀ DI ATTUAZIONE

4.1 Le basi legali

L'art. 4 della Legge sulle strade conferisce la competenza del Cantone in questo settore:

"Il Cantone provvede alla costruzione o all'acquisto, alla sistemazione e alla manutenzione delle strade e delle piste ciclabili d'importanza generale per il Cantone ...".

L'art. 6 LStr. precisa che le vie ciclabili sono una delle cinque categorie in cui si suddividono le strade oggetto della Legge.

La Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto (LCT) conferisce al Consiglio di Stato la competenza di fissare la partecipazione finanziaria dei Comuni alla realizzazione dell'opera (art. 11).

Contro la decisione del Consiglio di Stato, i Comuni hanno la facoltà di ricorso al Gran Consiglio.

La Legge sul turismo del 19 novembre 1970 prevede, all'art. 6 cpv. 1 lett. a), la possibilità di concedere aiuti "per la costruzione, il riattamento o la sistemazione di impianti sportivi, campi da gioco, luoghi di svago e sentieri di interesse turistico".

¹ Per esempio non è prevista pavimentazione sulle strade d'argine del Vedeggio, dal Motto di Taverne ai Mulini di Bioggio.

Il progetto in questione, considerato l'interesse turistico rilevante per tutto il Cantone, è stato preavvisato favorevolmente dall'Ente ticinese per il turismo che partecipa attivamente alla promozione del cicloturismo come attrattiva turistica. Una campagna inserzionistica speciale sul tema "cicloturismo" abbinato alla "gastronomia" è già stata realizzata dall'ETT.

4.2 Le modalità per la definizione del tracciato

La fase di progettazione preliminare

Il progetto degli itinerari ciclabili svizzeri è stato allestito dalla Sezione dei trasporti, in collaborazione con esperti della Fondazione "Svizzera, paese ciclabile".

Un gruppo di sostegno comprendente personalità del mondo politico, economico, turistico e sportivo, ha contribuito a diffondere l'informazione e a far partecipare gli interessati, Enti e Comuni.

La consultazione dei Comuni

Sulla base dell'art. 15 LALPT il Consiglio di Stato ha proceduto dal 29 settembre al 28 ottobre 1997 alla consultazione sul progetto di scheda di Piano direttore.

Nel periodo dal 22 settembre al 10 ottobre 1997 i Comuni sono pure stati consultati sul modello di finanziamento proposto (cfr. capitolo 4.5 di questo Messaggio).

Degli 85 Comuni consultati: 17 hanno accolto con favore il progetto formulando osservazioni, 41 hanno risposto positivamente, 3 hanno respinto la proposta; gli altri non si sono espressi.

Le osservazioni raccolte hanno comportato ulteriori verifiche e contatti con i Comuni. In questa fase si è tenuta una trentina di incontri e sopralluoghi con Municipi, organi tecnici comunali, Enti e Associazioni.

Le osservazioni principali fatte valere dai Comuni si possono così riassumere:

a) sul tracciato:

alcuni ritengono che il percorso proposto presenti pericoli eccessivi per i ciclisti, altri che il percorso sia troppo discosto dai commerci del paese.

Tutti i casi annunciati sono stati riesaminati, modificando il tracciato dove opportuno e possibile.

b) sul finanziamento:

alcuni ritengono che il perimetro dei contributi sia eccessivamente ristretto, perché non considera Comuni popolosi e benestanti; altri per contro giudicano detto perimetro troppo ampio perché ingloba anche Comuni non direttamente toccati dall'opera.

Sulla chiave di riparto alcuni Comuni fanno notare che tra i parametri sarebbe stato meglio considerare anche la lunghezza del tracciato su ogni giurisdizione comunale, o le attività turistiche che ne beneficiano direttamente.

Infine certi Municipi hanno chiesto che nel computo dei contributi si considerino anche le spese da loro già effettuate nel passato per realizzare sul loro territorio i percorsi che ora si usano.

Su questi temi il Consiglio di Stato si è espresso con la Risoluzione no. 787 del 3 marzo 1998 che inserisce nel Piano cantonale dei trasporti il progetto degli itinerari ciclabili svizzeri nel Ticino, fissa la quota globale dei costi messi a carico dei Comuni e ne stabilisce la ripartizione tra di essi.

Con la medesima Risoluzione il Consiglio di Stato esprime le considerazioni qui già riportate al capitolo 4.5, fissa l'itinerario e conferma sia il perimetro dei contributi, sia la chiave di riparto tra i Comuni.

4.3 Gli interventi previsti

Il percorso scelto è in massima parte esistente e già percorribile in bicicletta. Gli interventi che si prevedono sono per lo più volte a migliorare il fondo stradale, a ripianarlo o pavimentarlo dove fosse sconnesso, o a migliorare la sicurezza con adeguata segnaletica o con piccole sistemazioni. Solo in pochi casi si propone la costruzione di nuovi segmenti di percorso.

Gli interventi si possono suddividere in tre categorie:

a) *interventi di semplice miglioria*

Gli interventi di semplice miglioria interessano vie esistenti sconnesse, sistemando il fondo con rappezzamenti o ripianamenti, senza modificare il genere di pavimentazione.

Per un totale di 2'800 m di lunghezza verranno risistemate in fondo naturale due strade d'argine: a Chiggogna (sponda destra del Ticino), e a Mezzovico-Sigirino (sponda destra del Vedeggio).

In situazioni in cui il fondo naturale è sconnesso, ma con sottostruttura solida, si procederà unicamente al livellamento dello stesso per garantire, con spesa ridotta, una percorribilità agevole.

Le tratte che subiranno questo tipo d'intervento si trovano ad Ambri, Pollegio, Taverne e Manno-Bioggio.

b) *interventi di sistemazione*

Gli interventi di sistemazione toccano vie esistenti, dove viene pavimentato in asfalto il fondo o vengono realizzate piccole opere accessorie per migliorare la sicurezza, quali isolette spartitraffico, sistemazione di incroci, demarcazione di corsie ciclabili.

Sette sono gli interventi di asfaltatura previsti su vie oggi con fondo naturale:

- a Moleno, rifacimento di 2'200 m di strada lungo il fiume (in parte con pavimentazione naturale);

- ad Arbedo, allargamento e asfaltatura di un sentierino accanto al campo sportivo (lunghezza 160 m) ed asfaltatura del sottopasso sotto l'autostrada con costruzione delle relative rampe;
- a Bioggio, rifacimento di 500 m di strada d'argine (in gran parte resta con pavimentazione naturale);
- a Muzzano, pavimentazione di 800 m di strada d'argine;
- a Mendrisio, pavimentazione di 450 m di strada d'argine;
- a Balerna (sponda destra del torrente Raggio).

c) costruzione di nuovi tratti

Lungo il percorso ciclabile si prevedono sette interventi costruttivi: quattro facenti parte della presente richiesta di credito, tre realizzati dai Comuni e sussidiati dal Cantone sulla base della procedura già attualmente prevista dalla Legge.

Le nuove opere previste in questo messaggio sono:

- a Bellinzona, la realizzazione di un nuovo tratto asfaltato tra l'argine del Ticino e il nuovo centro sportivo e le scuole cantonali (Liceo, Scuola cantonale di commercio); l'opera, lunga 950 m colma una importante lacuna a livello locale e regionale per l'accesso alle scuole e al centro sportivo;
- a Mezzovico-Vira, la costruzione di un ponticello sul Vedeggio alla Stazione FFS di Mezzovico, per permettere di usufruire delle strade d'argine e di evitare l'area di cantiere di AlpTransit;
- a Sigirino, la ricostruzione di un ponticello sul riale Cusella, inadatto al transito di biciclette;
- a Gudo, la costruzione di un tratto di 1'200 m parzialmente in golena. L'opera costituisce la circonvallazione di Progero e permette di non più usare la strada cantonale.

Tre Comuni, di loro iniziativa, hanno deciso di contribuire alla realizzazione dell'itinerario nazionale con interventi supplementari.

Le opere, che saranno realizzate dai Comuni, sono:

- a Lodrino, la costruzione di una passerella ciclabile e pedonale sul riale della Valle di Lodrino, che con i raccordi permetterà di evitare l'uso della strada cantonale;
- a Giubiasco, la sistemazione e costruzione di un tratto di 1'200 m tra il poligono di ogni tiro e il fiume Morobbia. Il nuovo percorso permette di collegare Bellinzona con il Piano di Magadino evitando le strade industriali e piuttosto trafficate di Giubiasco. L'intervento consiste nella pavimentazione di 800 m di strada esistente, nella costruzione di 350 m di strada asfaltata in golena e di una passerella sulla Morobbia, di poco meno di 40 m;
- a Mendrisio, la sistemazione e costruzione di un tratto di strada ciclabile in sponda destra del Laveggio, per una lunghezza totale di 1'100 m.

Le iniziative comunali completano l'itinerario e ne migliorano sensibilmente la qualità in punti determinanti. Sono interventi molto importanti che il Cantone sussidierà attingendo alla disponibilità annualmente stanziata allo scopo a Piano finanziario. Siccome le opere appartengono all'itinerario nazionale, il tasso di sussidio verrà portato al 70%, analogamente alle realizzazioni attuate dal Cantone.

4.4 Stima dei costi

I costi stimati si suddividono come segue:

| | |
|---|------------------|
| - interventi di semplice miglioria su vie esistenti | fr. 500'000.-- |
| - interventi di sistemazione su strade esistenti | fr. 1'400'000.-- |
| - nuove costruzioni | fr. 1'000'000.-- |
| - segnaletica | fr. 100'000.-- |

Le opere realizzate dai Comuni sono complessivamente stimate in fr. 1'020'000.--, così ripartiti:

- Lodrino fr. 340'000.--
- Giubiasco fr. 380'000.--
- Mendrisio fr. 300'000.--

4.5 Il finanziamento

Il costo complessivo di 3,0 mio franchi, sarà finanziato per il 70% dal Cantone e per il 30% dai Comuni situati nel comprensorio di interesse dell'opera.

I costi delle opere collaterali comunali ammontano a fr. 1'020'000.-- e beneficiano di un contributo cantonale della medesima proporzione.

La partecipazione cantonale

Per gli itinerari ciclabili di importanza cantonale è opportuno instaurare una nuova prassi di attuazione e di finanziamento.

In effetti l'esperienza passata ha dimostrato che la prassi basata sul solo sussidiamento delle iniziative comunali o consortili (art. 30 LStr.), è insufficiente per promuovere la realizzazione di opere tra loro concatenate, tali da configurare un'infrastruttura continua.

Le realizzazioni attuate in questo modo, certamente necessarie e meritorie, sono restate tra loro staccate. Colmare le lacune di collegamento, nella maggior parte dei casi, è stato impossibile o ha richiesto sforzi enormi e tempi lunghissimi.

Per questa ragione, fondandosi sull'art. 4 LStr., si propone ora di assumere come Cantone il compito di realizzare i principali itinerari, con un finanziamento cantonale maggioritario. Gli itinerari ciclistici che rientrano in questa categoria sono denominati "percorsi ciclabili cantonali".

Allo stato attuale della pianificazione i percorsi ciclabili cantonali comprendono cinque progetti:

- (1) gli itinerari nazionali (S. Gottardo-Chiasso con diramazione verso Ascona e verso il S. Bernardino);
- (2) il percorso della Vallemaggia (Locarno-Bignasco);
- (3) il percorso della Valle di Blenio (Biasca-Lucomagno);
- (4) il percorso del Luganese (Tesserete-Lugano-Ponte Tresa-Luino)
- (5) il percorso del Mendrisiotto (Lario-Ceresio-Stabio-Varese).

Oggetto di questa decisione è l'itinerario nazionale di cui al punto (1).

La partecipazione comunale

I Comuni sono chiamati a contribuire alla realizzazione degli itinerari nazionali, sulla base dell'articolo 10 della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto (LCT) e dell'art. 26 LStr., poiché ad essi derivano vantaggi d'ordine generale (sviluppo dell'economia turistica, offerta di svago per la popolazione locale) e di ordine particolare (uso per spostamenti regionali di tipo scolastico e pendolare, miglioramento della sicurezza sulle strade principali).

Considerata la natura dell'opera e la diffusione dei vantaggi al di là dell'area del singolo intervento si ritiene giustificato chiamare i Comuni interessati a partecipare solidarmente nella misura del 30 % alle spese di realizzazione.

Il perimetro dei contributi comunali

Il perimetro è stato stabilito considerando che:

- a) l'area di influenza del tracciato non è limitata ai soli Comuni fisicamente toccati dal percorso, ma si estende anche alla fascia di Comuni immediatamente adiacenti;
- b) altri percorsi cantonali sono pianificati (Valle di Blenio, Vallemaggia, Tesserete-Lugano-Ponte Tresa, Lario-Ceresio-Varese), ognuno con uno specifico perimetro di contribuzione comunale. I Comuni non coinvolti con il progetto trattato in questo Messaggio lo saranno pertanto con quelli successivi;
- c) nella misura del possibile, è opportuno tenere distinte le aree di contribuzione dei singoli percorsi, evitando di chiamare i Comuni a contribuire più volte ed in tempi diversi.

Il perimetro dei contributi comunali per gli itinerari ciclabili svizzeri nel Ticino è illustrato nell'allegato A.

La chiave di riparto dei costi a carico dei Comuni

Si propone una chiave di riparto della spesa tra i singoli Comuni compresi nel perimetro di contribuzione che considera per ogni Comune:

- il numero degli abitanti (popolazione media economica residente 1996)
- la forza finanziaria (indice 1997-98).

La spesa a carico dei Comuni (30 % della spesa totale) è dunque ripartita tra loro proporzionalmente al numero dei loro abitanti e alla loro forza finanziaria.

Nella consultazione alcuni Comuni avevano suggerito di considerare anche fattori d'altro genere, quali la lunghezza del percorso o le attività turistiche.

Calcoli fatti hanno mostrato che il fattore lunghezza del percorso penalizzerebbe arbitrariamente i Comuni sul cui territorio corrono lunghi percorsi (per esempio quello del Passo del San Gottardo) o con percorsi appena al di qua del confine comunale.

Infine le attività turistiche per Comune sono di difficile quantificazione ed i posti letto non sono sufficientemente rappresentativi.

Altri Comuni avevano richiesto che le spese da essi già effettuate sul percorso venissero computate e dedotte dal loro contributo.

L'obiezione, in linea teorica, ha un certo fondamento. Però la sua attuazione pratica sarebbe difficile: gli interventi oggi proposti si riferiscono solo a una parte del percorso, ca. 15 km su 175 km, il resto - 160 km - è già stato realizzato e reintegrarli oggi nel computo sarebbe oltremodo problematico e non necessariamente più equo.

La tabella allegata (B) elenca i dati considerati e il contributo che si propone di raccogliere da ogni Comune situato all'interno del perimetro di contribuzione.

4.6 La salvaguardia dei percorsi

Il percorso è attribuito all'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 e i pedoni vi hanno la priorità.

Sulle strade cantonali i ciclisti sono veicoli con pari diritti dei veicoli a motore.

Con l'adozione della scheda di PD (dato acquisito) e con il conseguente adattamento dei PR comunali, i percorsi ciclabili saranno salvaguardati nel tracciato e nell'uso.

4.7 La proprietà dell'infrastruttura

La proprietà dei sedimi usati dagli itinerari ciclabili svizzeri non dovrebbe mutare, salvo applicazioni di particolari disposizioni di diritto espropriativo che la potrebbero imporre.

4.8 Le procedure di pianificazione e di realizzazione

Stanziati i crediti richiesti si procederà nel modo seguente:

- per le opere di semplice miglioria non sono richieste altre procedure formali;
- per le opere di sistemazione si allestiranno, nel limite del possibile, progetti definitivi secondo l'art. 39a LStr.; il presente credito quadro rappresenta una prima base di finanziamento;
- per le nuove opere deve essere predisposta la base pianificatoria (PR comunale o Piano generale) prima di allestire i progetti definitivi con i relativi crediti.

Sarà ripubblicata e adottata la scheda di PD (dato acquisito).

5. LE OPPOSIZIONI DEI COMUNI

Il Consiglio di Stato ha provveduto all'intimazione ai Comuni del progetto e della relativa chiave di riparto dei costi il 3 marzo 1998. Nei termini di legge sono stati inoltrati nove opposizioni (Comuni di Morcote, Cresciano, Muzzano, Minusio, Biasca, S. Antonino, Chiasso, Gordola, Rancate). Rancate ha pure chiesto l'effetto sospensivo.

Sui ricorsi presentati ci esprimiamo qui di seguito.

a) *Municipio di Morcote*

Il Municipio di Morcote ritiene di non aver ottenuto dal Dipartimento del territorio garanzie sufficienti "per ridurre e eliminare i pericoli causati dai ciclisti che transitano a forte velocità nel paese".

Chiede che sia esperito uno studio particolareggiato, che siano marcate le entrate del paese con una pavimentazione diversa per rallentare il traffico, che sia posata una segnaletica adeguata, che venga svolta una campagna promozionale a livello di sicurezza.

Il Consiglio di Stato constata che:

- La Sezione dei trasporti si è incontrata con rappresentanti del Municipio ed ha segnalato che è allo studio una segnaletica particolare volta ad incrementare la sicurezza, avvisare i ciclisti, invitarli a ridurre la velocità e a far attenzione ai pedoni. Il Dipartimento del territorio sostiene pure le iniziative comunali che andranno nel senso di ridurre la velocità massima autorizzata, per veicoli a motore e biciclette, sulla strada cantonale nel centro del paese.
- I percorsi ciclabili svizzeri si rivolgono specialmente agli escursionisti, alle famiglie, alle scuole e non ai cicloamatori sportivi.
Gli utenti sono dunque soprattutto turisti, potenziali fruitori delle offerte alberghiere, della ristorazione e dei commerci del Comune di Morcote, che in questo ambito si situa ai vertici dell'attrattività turistica cantonale. I turisti in bicicletta, che l'itinerario svizzero vuole attirare, sono clienti economicamente molto interessanti, come ripetuti indagini hanno messo in evidenza.

- I problemi sollevati da Morcote, che non si negano, riguardano la moderazione del traffico nell'abitato, la circolazione degli autoveicoli, il posteggio, e il transito dei ciclisti sportivi. Tali problemi non sono aggravati dalla segnalazione dell'itinerario ciclabile svizzero.

Manifestamente sarebbe sproporzionato addebitare a questa iniziativa la loro soluzione, che invece va ricercata nell'ambito di ordinari interventi di moderazione del traffico, da concordare tra Cantone e Comune; degli stessi è opportuno che il Comune si assuma l'iniziativa.

Con queste considerazioni il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Municipio di Morcote.

b) Municipio di Cresciano

Il Municipio di Cresciano sostiene che l'inserimento del Comune nel perimetro dei contributi non sia giustificato. Rilevata la barriera costituita dal fiume Ticino, superabile solo su ponti situati a rispettabile distanza dal Comune, il Municipio ritiene che l'opera rivesta discutibile, comunque ridotta se non addirittura negativa utilità per la popolazione residente. Per questi motivi chiede di essere esonerato dal versamento della partecipazione finanziaria.

Il Consiglio di Stato osserva:

- due sono i criteri che hanno determinato il perimetro dei contributi; il primo è costituito dall'area di influenza del percorso; il secondo è che in ambito regionale ogni Comune partecipa di regola alla realizzazione di un solo percorso regionale.
- L'area di influenza deve essere fissata in modo allargato: Cresciano, pur se deve percorrere qualche chilometro per agganciarsi all'itinerario ciclabile, indubbiamente è nella sua area di influenza. Se poi aggiungiamo il secondo criterio, cioè che ogni regione sostiene il proprio percorso ciclabile (vale ad esempio per la Leventina e per la Riviera, varrà in futuro per la Vallemaggia e la Valle di Blenio) appare giustificato chiamare il Comune di Cresciano a contribuire alla realizzazione dell'opera, anche per motivi di solidarietà regionale.

Rilevato il modesto contributo richiesto (fr. 2'464.--), per le argomentazioni sopraesposte il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Municipio di Cresciano.

c) Municipio di Muzzano

Il Municipio di Muzzano accetta il riparto delle spese e la proposta di percorso a patto che l'opera sia realizzata in concomitanza con la circonvallazione stradale di Agno e Bioggio e che le spese di manutenzione siano assunte dallo Stato.

Il Consiglio di Stato osserva:

- legare la realizzazione di un'opera di costi modesti e di semplice esecuzione come l'itinerario ciclabile lungo il Vedeggio ad un'opera complessa come la circonvallazione di Agno e Bioggio prevista dal PTL appare sproporzionato e inopportuno.
- In analogia a quanto previsto dalla Legge sulle strade la manutenzione incombe al proprietario.

Per queste ragioni il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Municipio di Muzzano.

d) Municipio di Minusio

Il Municipio di Minusio chiede che sul suo territorio il percorso non corra lungo la riva del lago bensì su Via Simen, e che nel computo dei contributi finanziari richiesti ai Comuni si considerino le spese comprovate che gli stessi hanno già effettuato sul tracciato del progetto.

Il Consiglio di Stato:

- osserva che il tratto di Minusio sulla riva del lago è forse il più incantevole e attrattivo dell'intero percorso ticinese, anche se il conflitto tra pedoni e ciclisti sulla Via alla Riva è reale.
Rinunciarvi sarebbe tuttavia una perdita di qualità importante per tutto l'itinerario, che è rivolto ai turisti e non agli sportivi, poiché esso acquista valore in quanto attraversa aree e tocca punti panoramici pregevoli.
- Prende atto che il Municipio di Minusio ha profuso grande impegno per offrire ai ciclisti che attraversano il suo territorio due itinerari ben differenziati tra loro: per i ciclisti sportivi o frettolosi Via Simen, attrezzata con appropriate corsie ciclabili; per gli escursionisti e le famiglie Via alla Riva, dove devono convivere e rispettare la priorità pedonale.
- Constata che il servizio cantonale competente per la pianificazione di questo progetto ha proposto le seguenti misure volte a migliorare la sicurezza e la convivenza dei ciclisti con i pedoni su Via alla Riva:
 - designazione di Via alla Riva quale "zona pedonale" (segnale 2.59.3) con biciclette e servizio a domicilio eccezionalmente autorizzati;
 - prescrizione del limite di velocità massimo a km 10 all'ora per autoveicoli e biciclette;
 - divieto, se del caso, del transito delle biciclette in certi periodi della settimana (per esempio domenica pomeriggio);
 - posa (già avvenuta a cura del Municipio) di cartelli informativi che deviano il transito ciclistico veloce su Via Simen e invitano coloro che usano Via alla Riva alla moderazione e al rispetto.

Con queste misure il Consiglio di Stato ritiene che l'itinerario ciclabile svizzero possa essere segnalato anche su Via alla Riva a Minusio.

- Per quanto riguarda invece la contestazione sulla quota dei contributi comunali osserva che il presente messaggio si riferisce solo alle sistemazioni necessarie su ca. 15 km di vie, in gran parte esistenti, per un costo totale di 3.0 mio di franchi. Sugli altri 160 km dell'itinerario, si utilizzano le infrastrutture esistenti, aggiungendovi solo la segnaletica specifica. Evidentemente i Comuni, i consorzi, i patriziati, tutti coloro che hanno realizzato e messo a disposizione i loro sedimi per l'itinerario ciclabile potrebbero far valere, allo stesso titolo di Minusio, gli investimenti fatti precedentemente. Ne risulterebbe una rivendicazione massiccia, cui né il Cantone né i Comuni del comprensorio potrebbero farvi fronte.

Il Consiglio di Stato nella sua decisione del 3 marzo 1998 non ha ritenuto possibile reintegrare tutti gli anticipi nel computo, ciò che peraltro non sarebbe necessariamente più equo poiché caricherebbe maggiormente i Comuni non toccati dal percorso.

Con i considerandi espressi il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Municipio di Minusio.

e) *Municipio di Biasca*

Il Municipio di Biasca concorda sull'itinerario proposto, non contesta la chiave di finanziamento ma fa rilevare che in quasi tutti gli incroci stradali dove corre il percorso ciclabile non è garantita la sicurezza.

Chiede pertanto di includere nell'importo di sistemazione previsto per la costruzione dell'intero percorso anche le spese per garantire la sicurezza dei ciclisti sul territorio di Biasca.

Il Consiglio di Stato osserva:

- a suo giudizio negli incroci citati non si creano situazioni di pericolo più importanti rispetto alle condizioni normalmente accettate. Si tratta infatti di situazioni di viabilità usuali che, come ovunque sulle strade carrozzabili, richiedono attenzione e rispetto delle regole della circolazione veicolare da parte di tutti gli utenti. Le biciclette sulla strada sono veicoli a pieno diritto e per loro come per gli altri valgono i comportamenti, gli obblighi e i diritti prescritti dalla Legge sulla circolazione.
- Già ora le biciclette transitano sulle strade di Biasca. Il percorso che si consiglia loro è potenzialmente meno pericoloso di quelli che buona parte di essi ora percorrono.
- Non è però escluso che, se necessario, dopo le prime esperienze e con una decisione separata si operino interventi di miglioria alla segnaletica e all'assetto stradale sul percorso ciclabile svizzero a Biasca.

Con queste argomentazioni il Consiglio di Stato propone di respingere il ricorso del Municipio di Biasca.

f) Municipio di S. Antonino

Il Municipio di S. Antonino si oppone alla chiave di finanziamento proposta in quanto ritiene:

- che l'economia turistica del Comune non ne trae beneficio;
- che il percorso non rappresenta un'offerta effettiva di svago per la popolazione di S. Antonino né un'opportunità di utilizzo per spostamenti regionali scolastici o pendolari;
- che non si migliora assolutamente la sicurezza sulle strade principali;
- che la chiave di finanziamento, in particolare il criterio della forza finanziaria, non considera che le città con forte vocazione turistica trarranno notevoli e maggiori benefici dall'opera.

Il Consiglio di Stato:

- ritiene che anche l'economia del Comune potrebbe trarne beneficio dall'opera, poiché nel Comune sono insediati punti di vendita e di ristoro tra i principali del Cantone e l'itinerario vi transita a poca distanza.
- Constata che il percorso ha valenza regionale e tutti i Comuni della sua area di influenza vi sono coinvolti. Tutti i cittadini del comprensorio ne possono usufruire senza che le minime differenze sulla prossimità del tracciato siano influenti nella loro programmazione; i criteri di scelta degli utenti sono piuttosto l'attrattività dei percorsi e delle mete e la sicurezza del tracciato. Il maggior o minor uso si può stimare proporzionale al numero di abitanti di ogni Comune del comprensorio.
- Giudica che il contributo alla sicurezza sulle strade principali si procura canalizzando gran parte delle biciclette su un itinerario sicuro, discosto dalle arterie di forte traffico.
- Osserva che al Comune di S. Antonino è richiesto un contributo di fr. 12'700.--, relativo a 2'000 abitanti e a una forza finanziaria di 98.18 (livello finanziariamente forte inferiore). La spesa per ogni suo abitante ammonta a fr. 6,35, contro la media di fr. 5,72 relativa a tutto il comprensorio di contribuzione.
Il ricorso al criterio della forza finanziaria corrisponde alla volontà di considerare un criterio di equità distributiva dei contributi, senza peraltro caricare sproporzionatamente i Comuni più agiati, come il paragone del tasso pro capite rispetto alla media evidenzia.
- Fa notare che, se l'accenno alle città "con forte vocazione turistica" si riferisce all'esclusione dal contributo della Città di Lugano per questo progetto, essa sarà successivamente chiamata a contribuire, in modo determinante, con gli stessi criteri applicati in questo caso, alla realizzazione dell'itinerario Tesserete-Lugano-Ponte Tresa, più oneroso di quello oggi in discussione. Se invece ci si riferisce ai centri del Locarnese si rimanda alla tabella dei contributi che evidenzia la quota importante delle loro partecipazioni.

Per le ragioni sovraesposte il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Municipio di S. Antonino.

g) Municipio di Chiasso

Il Municipio di Chiasso contesta la ripartizione della quota parte della spesa a suo carico. Chiede che essa sia ridotta dai fr. 54'196.-- richiesti a un massimo di fr. 20'000.--, considerato:

- a) che il Comune si trova a un capo dell'itinerario e può perciò usufruirne solo in una direzione,
- b) che siccome la popolazione locale non trae dal percorso ciclabile alcun vantaggio, non c'è proporzione tra il valore della prestazione ricevuta e quello dell'onere imposto.

Il Consiglio di Stato osserva:

- è stato laborioso scegliere un percorso ciclabile nel territorio di Chiasso. Nonostante che le condizioni di base siano favorevoli, data la struttura pianeggiante e la densità degli insediamenti, gli assetti viari cittadini non sono predisposti per tale traffico. In queste condizioni non meraviglia che la circolazione delle biciclette a Chiasso sia modesta.
- L'offerta avanzata dal Comune (percorso ai piedi del Penz) non è adatta per un percorso di gran turismo come quello che si sta pianificando, poiché impone una larga deviazione proprio in prossimità della meta. Il giro del Penz ha certamente una valenza apprezzabile per gite locali e come tale va valorizzato, ma non può essere inserito nel percorso nazionale solo perché non ci sono analoghe alternative dirette.
- Il percorso che si è scelto corre, con corsie ciclabili, lungo Via Passeggiata, Via Soldini, Sottopasso di Via Rampa, attraversamento interno del sedime FFS fino alla stazione principale.

È un percorso utile anche per gli spostamenti interni degli abitanti, soprattutto se la rete urbana per le biciclette, da questo primo avvio prendesse spunto per svilupparsi organicamente.
- Il percorso ciclabile in oggetto sarà uno dei primi che si snoda con continuità all'interno della zona urbana. Per la fascia della popolazione chiassese che abita in prossimità sarà vantaggioso usarlo per recarsi in centro, alla stazione o, viceversa per recarsi allo stadio e nelle aree di svago.
Poi, anche se partendo da Chiasso si può andare solo a nord (sul percorso svizzero !) è comunque un itinerario escursionistico attraente poter raggiungere il Ceresio ed il Luganese.
- L'argomento secondo cui trovandosi Chiasso a un capo del percorso ne può usufruire solo a metà è capzioso. Stare al capolinea offre invece vantaggi che le località intermedie non hanno: punto d'arresto obbligato e stazione di servizi; questa posizione ha favorito lo sviluppo di Chiasso nel campo dei trasporti stradali e ferroviari.

Per queste ragioni il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso della Città di Chiasso.

h) Municipio di Gordola

Il Municipio di Gordola si oppone al tracciato proposto sul suo territorio e al contributo richiesto, con le seguenti motivazioni:

- a) il tragitto previsto non risulta per nulla attrattivo nel favorire la mobilità della popolazione (per gli scolari, i pendolari, per acquisti), in quanto obbliga coloro che intendessero spostarsi tra gli agglomerati della regione, situati in zona pedemontana, a un notevole giro vizioso;
- b) il tragitto previsto transita da un punto oggettivamente pericoloso: lo svincolo A13 delle Brere;
- c) non si è considerata la soluzione indicata dai PR di Gordola e di Tenero-Contra che propone un tracciato affiancato alla linea FFS.

Il Consiglio di Stato osserva:

- il percorso prescelto nel progetto in esame conferma quello esistente, in esercizio da molto tempo.
Esso si rivolge in primo luogo a escursionisti che si spostano per svago; dove possibile raccoglie però anche quei ciclisti che lo usano per motivi utilitari (pendolari, scolari, acquisti, ecc.).
- Il percorso prescelto è integralmente esistente e nella zona è stato recentemente migliorato costruendo un sottopasso sotto lo stradonino e allargando il marciapiede ciclabile allo svincolo A13 delle Brere. Allo svincolo circolando sul marciapiede, si evitano le intersezioni con traffico intenso.
- Il percorso proposto dal Municipio di Gordola oggi non è praticabile, da un lato perché manca un manufatto di 100 m che supera a fianco della linea ferroviaria il fiume Verzasca, dall'altro perché deve anche essere predisposto il raccordo con il sottopasso recentemente costruito sotto lo stradonino. Sono opere di grande impegno e costo che, appaiono sproporzionate nell'attuale situazione.
D'altronde il servizio competente del Dipartimento del territorio ha preavvisato positivamente il progetto caldeggiato dai Comuni di Gordola e Tenero-Contra, condividendone la sua funzione di raccordo intercomunale per motivi utilitari e sostenendone la sua realizzazione nell'ambito dei contributi alle realizzazioni comunali (art. 30 LStr.).
L'opera deve tuttavia essere realizzata e finanziata in fasi successive.
- Anche senza il raccordo desiderato dal Comune la popolazione locale può usufruire e trarre beneficio dalla realizzazione dell'opera: in particolare per escursioni nel piano di Magadino e verso Ascona. Considerato il carattere regionale dell'itinerario, l'esclusione del Comune di Gordola dal comprensorio dei contribuenti non sarebbe equo né giustificato.

Per queste ragioni il Consiglio di Stato invita il Gran Consiglio a respingere il ricorso del Comune di Gordola.

i) Municipio di Rancate

Il Comune di Rancate sostiene che, siccome il tracciato non tocca il suo territorio, non c'è motivo per richiedergli qualsivoglia contributo.

Chiede che sia dato l'effetto sospensivo al suo ricorso e lamenta di non essere stato consultato nel corso dell'elaborazione del progetto.

Il Consiglio di Stato osserva:

- il percorso ciclabile prescelto lambisce il territorio di Rancate, corre infatti sulla sponda destra del Laveggio, corso d'acqua che segna il confine tra Rancate e Mendrisio. Per gli utenti di Rancate il fatto che l'itinerario sia posto al di qua o al di là del canale è fatto di poca influenza, visto che esso è in ogni caso raggiungibile facilmente senza ostacoli e maggiori percorrenze.
- Il perimetro dei contributi per il percorso non è stato fissato solo con un riferimento al territorio giurisdizionale toccato ma è stato allargato alla sua zona di influenza. Non vi è dubbio che Rancate sia compreso in questa zona. Il contributo richiesto a Rancate è giustificato perché il suo territorio fa parte del comprensorio interessato, anche se il percorso fisicamente corre ai margini dei suoi confini. Sarebbe paradossale escluderlo se solo si considera che Rancate diverrebbe il principale beneficiario finanziario dell'intervento postulato da Mendrisio, mentre tutti gli altri Comuni, Mendrisio compreso, risulterebbero caricati di un maggior onere.
- Il percorso è stato scelto sulla sponda destra del Laveggio per tre motivi:
 - 1) così era stato proposto da una iniziativa intercomunale;
 - 2) la sua realizzazione è stata postulata dal Comune di Mendrisio, al di fuori del pacchetto di interventi previsti in questa fase; facendosi pure carico di un finanziamento anticipato;
 - 3) nella consultazione il Comune di Rancate aveva indicato soluzioni non realizzabili in questo contesto (costruzione della strada industriale).
- Il Comune di Rancate è stato consultato sul progetto. La sua risposta categoricamente negativa, non lasciava immaginare alcuno spazio di negoziazione; non ha nemmeno chiesto di essere sentito.

Per queste ragioni il Consiglio di Stato propone al Gran Consiglio di respingere il ricorso del Comune di Rancate.

6. PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEGLI ITINERARI CICLABILI NEL TICINO

L'attività escursionistica con la bicicletta è in piena espansione. Già l'annuncio del progetto nord-sud ha suscitato iniziative volte a completarlo, stabilendo collegamenti con altre regioni, anche al di là della frontiera. Se la realizzazione degli itinerari nazionali proposta con questo Messaggio otterrà il successo sperato si potranno migliorare i percorsi eliminando i punti critici². Poi si potrà completare la rete con altri itinerari laterali, in particolare quello della Valle Maggia, del Malcantone, della Capriasca e della Valle di Blenio.

Per realizzare gli itinerari regionali o transfrontalieri e le previste migliorie a quelli svizzeri, il Consiglio di Stato presenterà specifici Messaggi.

Gli itinerari di portata locale saranno invece, come finora, lasciati all'iniziativa dei Comuni o degli Enti locali. Se essi rivestiranno anche una funzione regionale, saranno sussidiati dal Cantone secondo la prassi vigente basata sulla Legge sulle Strade (art. 30).

7. LINEE DIRETTIVE, PF E CONSEGUENZE SUI COMUNI E SUL PERSONALE

L'intervento prospettato si inserisce nel quadro degli sforzi per migliorare l'attrattività turistica del Cantone e per incentivare un mezzo di trasporto rispettoso dell'ambiente.

Le spese di cui al capitolo 4.4, pari a 3.0 milioni di franchi, sono così ripartite:

- 2,4 milioni di franchi sono iscritti nel Piano finanziario della Sezione dei trasporti (voce 630.30.115 - Piste ciclabili);
- 0,6 milioni di franchi sono iscritti nel Piano finanziario dell'Ufficio turismo e artigianato (voce 710.10.095 - Piste ciclabili);

Alla voce delle entrate della Sezione dei trasporti sono iscritti i contributi dei Comuni, pari a 0,9 milioni di franchi.

Questi oneri sono ripartiti su due anni (1998-1999).

Per quelli relativi alla partecipazione alla realizzazione di interventi particolari nei Comuni di Lodrino, Giubiasco e Mendrisio (715'000.-- franchi) si farà capo, successivamente, secondo gli importi stanziati a Piano finanziario (cfr. 630.30.114).

Le misure previste non avranno alcuna incidenza sull'effettivo del personale.

Le ripercussioni finanziarie sui Comuni sono state illustrate nel capitolo 4.5.

La realizzazione proposta coincide con quanto previsto dal Piano Direttore e postulato dal Piano di risanamento dell'aria.

² Pensiamo per esempio a una pista ciclabile tra Biasca e Iragna, alla completazione dell'itinerario lungo il fiume Ticino tra Bellinzona e Giubiasco, alla separazione dei ciclisti dal traffico veicolare sul ponte diga di Melide, alla costruzione di un nuovo tratto ciclabile e pedonale, parzialmente in riva al Lago, tra Maroggia e Capolago, alla costruzione di un collegamento transfrontaliero lungo il Breggia (da Balerna a Maslianico per la parte svizzera).

8. CONCLUSIONI

Con questo progetto il Cantone intende inserirsi in un'iniziativa in atto a livello nazionale in grado di valorizzare le risorse e l'attrattività turistica del Cantone. Si tratta di un primo modesto, ma significativo impegno per maggiormente considerare un mezzo di trasporto finora trascurato, rispettoso dell'ambiente ed ora anche particolarmente ambito da una fascia crescente di turisti ed escursionisti.

Vi invitiamo a voler dare il vostro consenso alle richieste formulate e ad approvare il disegno di decreto legislativo allegato.

Vogliamo gradire, onorevole signora Presidente, onorevoli signore e signori Consiglieri, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, M. Masoni
Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente il credito quadro di fr. 3'000'000.-- per la realizzazione nel Ticino degli itinerari ciclabili svizzeri e la concessione di un credito di fr. 715'000.-- quale partecipazione alla realizzazione di interventi particolari nei Comuni di Lodrino, Giubiasco e Mendrisio

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

- richiamata la Legge sulle strade
- visto il messaggio 20 maggio 1998 no. 4751 del Consiglio di Stato;

d e c r e t a :

Articolo 1

¹È stanziato un credito quadro di fr. 3'000'000.-- per la realizzazione degli itinerari ciclabili svizzeri nel Cantone Ticino.

²Il credito viene iscritto:

- al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti per un importo di fr. 2,4 milioni;
- al conto degli investimenti del Dipartimento delle finanze e dell'economia, Ufficio turismo e artigianato per un importo di fr. 0,6 milioni.

I contributi dei Comuni sono iscritti alla corrispondente voce delle entrate della Sezione dei trasporti.

³È data facoltà al Consiglio di Stato di suddividere l'importo in singoli crediti d'impegno.

Articolo 2

È approvato il perimetro dei contributi (allegato A) e la chiave di riparto delle spese a carico dei Comuni (allegato B).

Articolo 3

I ricorsi dei Municipi di Morcote, Cresciano, Muzzano, Minusio, Biasca, S. Antonino, Chiasso, Gordola, Rancate, sono respinti.

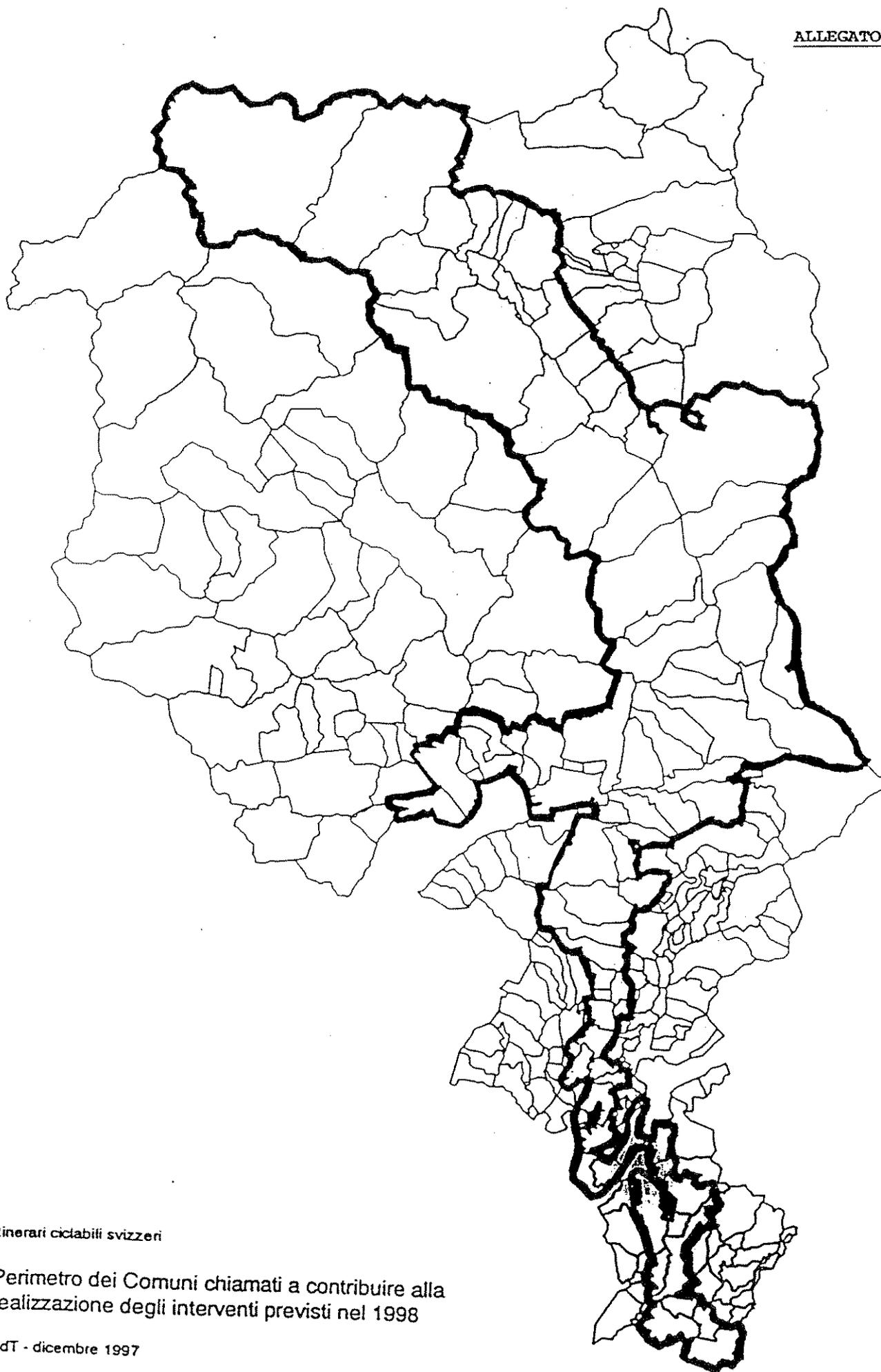
Articolo 4

È stanziato un credito di fr. 715'000.-- quale partecipazione forfettaria del Cantone (70%) per la realizzazione degli interventi particolari programmati dai Comuni di Lodrino, Giubiasco e Mendrisio (dati secondo i preventivi).

Il credito viene iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

Articolo 5

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.



Itinerari ciclabili svizzeri

Perimetro dei Comuni chiamati a contribuire alla
realizzazione degli interventi previsti nel 1998

SdT - dicembre 1997

Itinerari ciclabili svizzeri

Proposta di finanziamento per la realizzazione del progetto nel Canton Ticino.

Costo totale = 3.0 mio Fr

Partecipazione cantonale 70%= 2,1 mio Fr

Partecipazione comunale 30%= 0,9 mio Fr

| Comune | FFI | Pi | % | Contributo comunale |
|-----------------------|--------|--------|--------|---------------------|
| 1 Airolo | 80.79 | 1'794 | 0.94% | 8'452.- Fr. |
| 2 Quinto | 70.43 | 1'154 | 0.53% | 4'740.- Fr. |
| 3 Prato (Leventina) | 70.40 | 411 | 0.19% | 1'687.- Fr. |
| 4 Osco | 59.90 | 118 | 0.05% | 412.- Fr. |
| 5 Dalpe | 80.29 | 170 | 0.09% | 796.- Fr. |
| 6 Mairengo | 63.38 | 296 | 0.12% | 1'094.- Fr. |
| 7 Faido | 81.62 | 1'668 | 0.88% | 7'940.- Fr. |
| 8 Calpiogna | 71.41 | 52 | 0.02% | 217.- Fr. |
| 9 Campello | 108.74 | 47 | 0.03% | 298.- Fr. |
| 10 Rossura | 51.74 | 60 | 0.02% | 181.- Fr. |
| 11 Chiggiogna | 75.41 | 424 | 0.21% | 1'865.- Fr. |
| 12 Chironico | 62.98 | 435 | 0.18% | 1'598.- Fr. |
| 13 Calonico | 58.24 | 52 | 0.02% | 177.- Fr. |
| 14 Anzonico | 65.50 | 110 | 0.05% | 420.- Fr. |
| 15 Giornico | 66.01 | 1'031 | 0.44% | 3'969.- Fr. |
| 16 Cavagnago | 50.81 | 97 | 0.03% | 287.- Fr. |
| 17 Bodio | 97.05 | 1'134 | 0.71% | 6'418.- Fr. |
| 18 Sobrio | 54.25 | 74 | 0.03% | 234.- Fr. |
| 19 Personico | 70.91 | 377 | 0.17% | 1'559.- Fr. |
| 20 Pollegio | 70.94 | 744 | 0.34% | 3'078.- Fr. |
| 21 Biasca | 74.55 | 6'012 | 2.90% | 26'138.- Fr. |
| 22 Iragna | 71.64 | 505 | 0.23% | 2'110.- Fr. |
| 23 Lodrino | 75.64 | 1'376 | 0.67% | 6'070.- Fr. |
| 24 Osogna | 79.38 | 973 | 0.50% | 4'504.- Fr. |
| 25 Cresciano | 69.71 | 606 | 0.27% | 2'464.- Fr. |
| 26 Claro | 74.60 | 1'869 | 0.90% | 8'131.- Fr. |
| 27 Moleno | 64.50 | 99 | 0.04% | 372.- Fr. |
| 28 Preonzo | 80.38 | 463 | 0.24% | 2'170.- Fr. |
| 29 Gnosca | 69.79 | 456 | 0.21% | 1'856.- Fr. |
| 30 Arbedo-Castione | 83.63 | 3'843 | 2.08% | 18'743.- Fr. |
| 31 Lumino | 81.68 | 1'130 | 0.60% | 5'383.- Fr. |
| 32 Gorduno | 70.70 | 620 | 0.28% | 2'556.- Fr. |
| 33 Bellinzona | 91.30 | 17'048 | 10.09% | 90'771.- Fr. |
| 34 Monte Carasso | 74.78 | 1'793 | 0.87% | 7'819.- Fr. |
| 35 Sementina | 95.59 | 2'596 | 1.61% | 14'472.- Fr. |
| 36 Gudo | 86.52 | 639 | 0.36% | 3'224.- Fr. |
| 37 Giubiasco | 86.93 | 7'435 | 4.19% | 37'692.- Fr. |
| 38 Camorino | 83.64 | 1'990 | 1.08% | 9'707.- Fr. |
| 39 S. Antonino | 98.18 | 2'007 | 1.28% | 11'491.- Fr. |
| 40 Cadenazzo | 83.67 | 1'796 | 0.97% | 8'764.- Fr. |
| 41 Robasacco | 46.06 | 104 | 0.03% | 279.- Fr. |
| 42 Rivera | 77.21 | 1'451 | 0.73% | 6'533.- Fr. |
| 43 Bironico | 85.50 | 457 | 0.25% | 2'279.- Fr. |
| 44 Camignolo | 70.95 | 578 | 0.27% | 2'392.- Fr. |
| 45 Mezzovico-Vira | 108.97 | 926 | 0.65% | 5'885.- Fr. |
| 46 Sigrino | 59.23 | 335 | 0.13% | 1'157.- Fr. |
| 47 Torricella-Taverne | 88.88 | 2'670 | 1.54% | 13'839.- Fr. |

| | | | | |
|---------------------|---------|---------|---------|---------------|
| 48 Bedano | 88.42 | 1'070 | 0.61% | 5'517.- Fr. |
| 49 Gravesano | 97.79 | 1'030 | 0.65% | 5'874.- Fr. |
| 50 Lamone | 97.91 | 1'463 | 0.93% | 8'354.- Fr. |
| 51 Cadempino | 181.75 | 1'228 | 1.45% | 13'016.- Fr. |
| 52 Manno | 150.56 | 975 | 0.95% | 8'561.- Fr. |
| 53 Bioggio | 191.44 | 1'401 | 1.74% | 15'641.- Fr. |
| 54 Agno | 103.65 | 3'621 | 2.43% | 21'888.- Fr. |
| 55 Muzzano | 136.69 | 759 | 0.67% | 6'050.- Fr. |
| 56 Gentilino | 134.21 | 1'313 | 1.14% | 10'277.- Fr. |
| 57 Montagnola | 158.27 | 1'936 | 1.99% | 17'869.- Fr. |
| 58 Carabietta | 158.56 | 84 | 0.09% | 777.- Fr. |
| 59 Barbengo | 122.32 | 1'420 | 1.13% | 10'130.- Fr. |
| 60 Morcote | 150.23 | 756 | 0.74% | 6'623.- Fr. |
| 61 Vico Morcote | 101.74 | 314 | 0.21% | 1'863.- Fr. |
| 62 Melide | 101.74 | 1'487 | 0.98% | 8'823.- Fr. |
| 63 Bissone | 134.91 | 741 | 0.65% | 5'830.- Fr. |
| 64 Maroggia | 106.71 | 575 | 0.40% | 3'578.- Fr. |
| 65 Melano | 89.94 | 1'004 | 0.59% | 5'266.- Fr. |
| 66 Capolago | 92.73 | 767 | 0.46% | 4'148.- Fr. |
| 67 Riva S.Vitale | 83.17 | 2'179 | 1.17% | 10'569.- Fr. |
| 68 Rancate | 97.16 | 1'321 | 0.83% | 7'485.- Fr. |
| 69 Mendrisio | 106.62 | 6'121 | 4.23% | 38'060.- Fr. |
| 70 Coldrerio | 80.89 | 2'457 | 1.29% | 11'591.- Fr. |
| 71 Novazzano | 103.54 | 2'294 | 1.54% | 13'852.- Fr. |
| 72 Balerna | 112.43 | 3'415 | 2.49% | 22'391.- Fr. |
| 73 Chiasso | 116.66 | 7'966 | 6.02% | 54'196.- Fr. |
| 74 Cugnasco | 82.35 | 965 | 0.51% | 4'634.- Fr. |
| 75 Contone | 74.96 | 610 | 0.30% | 2'667.- Fr. |
| 76 Gerra (Verzasca) | 80.26 | 1'058 | 0.55% | 4'952.- Fr. |
| 77 Lavertezzo | 67.67 | 1'010 | 0.44% | 3'986.- Fr. |
| 78 Gordola | 93.64 | 3'758 | 2.28% | 20'522.- Fr. |
| 79 Tenero-Contra | 92.91 | 2'186 | 1.32% | 11'844.- Fr. |
| 80 Brione s.Minusio | 102.24 | 467 | 0.31% | 2'784.- Fr. |
| 81 Minusio | 109.99 | 6'298 | 4.49% | 40'398.- Fr. |
| 82 Muralto | 111.28 | 2'815 | 2.03% | 18'268.- Fr. |
| 83 Orselina | 125.09 | 842 | 0.68% | 6'142.- Fr. |
| 84 Locarno | 96.44 | 14'456 | 9.03% | 81'304.- Fr. |
| 85 Ascona | 143.56 | 5'022 | 4.67% | 42'045.- Fr. |
| | 7824.84 | 157'209 | 100.00% | 900'000.- Fr. |

i nro. Comune
FF, Indice di capacità finanziaria 1997/98
P, Popolazione media economica residente 1996
C Costo totale a carico dei comuni: 900'000.- fr

$$C_i = (FF_i \times P_i) / \sum (FF_i \times P_i) \times 900'000.-$$