

INTERROGAZIONE N. 233.25

Sviluppo turistico ed economico: come potenziare e valorizzare i percorsi di mountain bike in linea con la strategia “Ticino Bici 2045”?

Introduzione

Il Cantone Ticino possiede un patrimonio naturale straordinario, caratterizzato da una varietà di paesaggi che si estendono dalle montagne alle valli, dai laghi alle aree urbane, offrendo condizioni ideali per lo sviluppo del cicloturismo e in particolare della mountain bike (tradizionale ed elettrica) oppure la novità Gravel. L'eventuale assegnazione di un mondiale Gravel genererebbe benefici misurabili in termini di visibilità territoriale, attrattività turistica e ritorni economici diretti e indiretti. Il Ticino presenta condizioni favorevoli all'ipotesi di candidatura grazie alla disponibilità di percorsi idonei, infrastrutture adeguate e capacità organizzativa già consolidata. Negli ultimi anni, il cicloturismo si è affermato a livello internazionale come una delle forme di turismo più in crescita, capace di coniugare sport, sostenibilità ambientale, salute, benessere e valorizzazione del territorio.

Nonostante il Ticino disponga di percorsi naturali di grande pregio, la rete di tracciati dedicati alla mountain bike risulta ancora frammentata, scarsamente segnalata e poco promossa, sia a livello nazionale che internazionale. Ciò limita la capacità del Cantone di posizionarsi come destinazione di riferimento per il turismo sportivo legato alla bicicletta, lasciando inesperto un potenziale economico e occupazionale rilevante, in particolare per le regioni periferiche.

In questo contesto si inserisce la nuova strategia cantonale “Ticino Bici 2045”, approvata dal Consiglio di Stato in occasione della Giornata mondiale della bicicletta 2025 e sviluppata dal Dipartimento del Territorio (DT). Essa rappresenta una visione di lungo termine, che mira a rafforzare il ruolo della bicicletta come mezzo di trasporto efficiente, sostenibile e alternativo all'automobile, ma anche come strumento di valorizzazione turistica.

La strategia, elaborata in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti (CRT), le associazioni del settore (tra cui Pro Velo) e numerosi portatori di interesse, prevede 22 macro-misure e 53 azioni concrete per i prossimi 20 anni. Il piano d'azione contempla un investimento di 180 milioni di franchi in 10 anni per nuove infrastrutture ciclabili, e ulteriori 2 milioni di franchi per provvedimenti di accompagnamento (formazione, segnaletica, promozione, sviluppo standard progettuali, stazionamento e servizi di supporto).

La strategia “Ticino Bici 2045” pone dunque basi solide per lo sviluppo della mobilità ciclabile, ma risulta ancora prevalentemente orientata alla mobilità quotidiana e alla sicurezza stradale, mentre il cicloturismo sportivo, in particolare quello legato alla mountain bike, all'e-bike e Gravel necessita di un approccio specifico, coordinato e integrato con la promozione turistica e la pianificazione territoriale.

Riferimento al modello Trentino

Un esempio interessante per il Cantone Ticino può essere rappresentato dalla Provincia autonoma di Trento, che negli ultimi anni ha sviluppato un modello di successo nel campo del cicloturismo e della mountain bike. Il Trentino ha puntato con decisione sulla creazione di una rete estesa e integrata di percorsi ciclabili e MTB, affiancata da servizi di qualità, segnaletica uniforme e una forte promozione turistica coordinata.

INTERROGAZIONE N. 233.25

Oggi il territorio trentino dispone di centinaia di chilometri di percorsi segnalati e classificati per livello di difficoltà, strutture ricettive “bike friendly”, collegamenti intermodali bici+treno, e un brand turistico riconosciuto a livello internazionale. Tale approccio ha generato un indotto economico significativo e ha contribuito a destagionalizzare i flussi turistici, valorizzando anche le aree di montagna meno frequentate.

Questo modello dimostra come una pianificazione integrata tra turismo, sport e mobilità possa diventare un motore di sviluppo sostenibile e potrebbe offrire spunti utili anche per il Ticino, nell’ottica di rafforzare il ruolo della bicicletta non solo come mezzo di trasporto, ma come strumento strategico di promozione territoriale e crescita economica.

Conclusione

Il potenziamento dei percorsi per mountain bike e del cicloturismo rappresenta un’occasione concreta per coniugare sviluppo economico, sostenibilità e promozione del territorio. Un approccio coordinato e integrato tra mobilità, turismo e pianificazione territoriale permetterebbe di creare nuove opportunità di lavoro, valorizzare le regioni periferiche e rafforzare l’immagine del Ticino come Cantone verde, sportivo e innovativo. Un investimento mirato in questo ambito significherebbe non solo incentivare una forma di turismo responsabile, ma anche promuovere un cambiamento culturale e ambientale duraturo, in linea con gli obiettivi della strategia “Ticino Bici 2045”.

Per queste ragioni si chiede al Consiglio di Stato:

1. Quanti nuovi percorsi per mountain bike sono stati realizzati nel Cantone negli ultimi dieci anni e quali sono stati i principali ostacoli (ricorsi, iter autorizzativi, problemi ambientali)? Sono attualmente in corso progetti di ampliamento o messa in rete dei percorsi cicloturistici cantonali e intercomunali?
2. Quali misure di tutela ambientale vengono integrate nella progettazione di nuovi tracciati MTB? Esistono protocolli ecologici cantonali per la costruzione e manutenzione dei percorsi (p.es. drenaggi, gestione del suolo, protezione della fauna)? Come si intende monitorare l’impatto ambientale e sociale di tali infrastrutture nel medio-lungo periodo?
3. I Piani Direttori (PD) e i Piani Regolatori (PR) dei Comuni prevedono già esplicitamente percorsi cicloturistici e aree dedicate al cicloturismo? Sono in corso aggiornamenti normativi o incentivi urbanistici per favorire la creazione di infrastrutture ciclabili turistiche? Il Consiglio di Stato intende promuovere una maggiore armonizzazione tra i Comuni per la pianificazione dei tracciati?
4. Esiste un piano integrato di infrastrutture di servizio (punti di ristoro, aree di sosta, colonnine di ricarica e-bike, noleggi, officine, segnaletica)? È prevista una collaborazione con gli enti turistici regionali per garantire un’offerta coordinata e attrattiva per i cicloturisti? In che modo la strategia 2045 può essere complementata da un piano turistico cantonale specifico?
5. Quali iniziative promozionali sono attualmente previste per posizionare il Ticino come destinazione cicloturistica di rilievo? Esistono collaborazioni con tour operator specializzati, fiere di settore, o piattaforme digitali internazionali? È prevista la creazione di una brand identity unica (“Ticino Bike Destination”) in collaborazione con gli enti del turismo?
6. Il Cantone prevede incentivi o sgravi fiscali per le imprese che investono nel cicloturismo (noleggio bici, guide, officine, alberghi bike-friendly)? Come intende il Consiglio di Stato favorire la partecipazione del settore privato nello sviluppo della rete cicloturistica? Sono previsti fondi di cofinanziamento pubblico-privato nell’ambito dei programmi d’agglomerato o della strategia 2045?

INTERROGAZIONE N. 233.25

7. Sono stati definiti indicatori di performance (KPI) per valutare l'impatto economico, sociale e ambientale del cicloturismo? È previsto un rapporto periodico di monitoraggio o uno studio di settore per misurare l'evoluzione del cicloturismo in Ticino? In che modo il Consiglio di Stato intende valutare l'efficacia delle politiche adottate e aggiornare la strategia in base ai risultati?

Per il Gruppo PLR
Patrick Rusconi