Messaggio

numero	data	competenza
8639	17 dicembre 2025	DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Stanziamento di un credito di 2'000'000 di franchi per l'attuazione della strategia Ticino Bici 2045

Signor Presidente,
signore deputate e signori deputati,

la sempre crescente domanda di mobilità nel nostro Cantone viene affrontata da anni con un approccio multimodale e a vari livelli.
Un ruolo sempre più importante è attribuito alla mobilità lenta e agli spostamenti con la bicicletta.

Lo scrivente Consiglio ha adottato il 28 maggio 2025 la strategia Ticino Bici 2045 che si prefigge di rafforzare il ruolo della bicicletta quale mezzo di spostamento utilitario e per svago, contribuendo a mitigare gli effetti dell'aumento del traffico stradale e promuovendo un modo di spostarsi efficiente, sostenibile e salutare.

Con il presente messaggio abbiamo il piacere di sottoporvi la richiesta di un credito di fr. 2'000'000.- per la prima fase di attuazione della strategia che, attraverso una serie di misure di segnaletica formazione e sensibilizzazione da concretizzare nei prossimi 10 anni, avrà il compito di affiancare la realizzazione delle infrastrutture ciclabili previste dai Programmi d'agglomerato e dai Piani regionali dei trasporti.

1 INTRODUZIONE 3

2 CONTESTO, OBIETTIVI E MISURE DELLA STRATEGIA 4

2.1 La prima strategia cantonale 4
2.2 Perché una nuova strategia? 5
2.3 Scopo generale 5
2.4 Obiettivi strategici, obiettivi operativi e misure 6
2.5 La strategia in cifre 13
2.6 Costi 13

3 RELAZIONE CON IL PIANO DIRETTORE, CON IL PROGRAMMA DI LEGISLATURA E CON IL PIANO FINANZIARIO 15

3.1 Piano direttore 15
3.2 Programma di legislatura 2023-2027 15
3.3 Piano finanziario 15

4 CONCLUSIONE 16

1 INTRODUZIONE

Ad inizio secolo il Dipartimento del territorio (DT) ha avviato le prime realizzazioni di infrastrutture stradali dedicate in modo specifico agli spostamenti in bicicletta.
I primi itinerari, inseriti in una rete nazionale di percorsi ad ampio raggio, erano rivolti principalmente allo svago e al tempo libero.
Dal 2011 l'accento è stato posto sulla promozione della mobilità ciclabile quale alternativa all'utilizzo del trasporto individuale motorizzato per gli spostamenti utilitari. Nel corso degli ultimi 15 anni la rete cantonale ha visto un importante sviluppo raggiungendo oggi i 370 km, segnalata con i tipici cartelli rossi (considerata la rete pianificata nel Piano direttore cantonale di 570 km, rimangono ancora 200 km da segnalare entro il 2030). Oltre alla rete di percorsi segnalati, le strade cantonali e comunali sono state completate da infrastrutture ciclabili per aumentare la sicurezza e convivenza tra i differenti vettori di trasporto. A complemento degli interventi sulla rete ciclabile, il DT offre regolarmente consulenza tecnica ai Comuni e operatori del settore attraverso la promozione di iniziative di sensibilizzazione e attività formative.

Il potenziale della mobilità ciclabile è ancora molto elevato: la distanza media percorsa in automobile per recarsi al lavoro è di circa 4 km, un tragitto che può essere coperto in poco più di 10 minuti in bicicletta. Considerato inoltre che quasi la metà delle biciclette acquistate in Svizzera è dotata di pedalata assistita (e-bike), il potenziale per un utilizzo più diffuso è evidente.

Per sostenere lo sviluppo di questa modalità di spostamento sono necessari, da un lato, ulteriori infrastrutture che offrano sicurezza e spazi dedicati alla bicicletta e, dall'altro, misure di accompagnamento e sostegno al cambio di mentalità e di abitudini.

Le nuove infrastrutture vengono proposte e studiate nei Programmi d'agglomerato, strumenti di pianificazione congiunta dei trasporti e degli insediamenti a scala regionale, promossi e sostenuti finanziariamente dalla Confederazione[1]. Nei prossimi anni sono previsti interventi a favore della mobilità ciclopedonale per una spesa complessiva stimata in 180 milioni di franchi.

In questo contesto la strategia Ticino Bici 2045 propone una visione a lungo termine basata su un insieme di misure coerenti, realistiche e condivise per promuovere l'utilizzo della mobilità ciclabile a livello cantonale.

Essa è esplicitata nei documenti "Strategia Ticino Bici 2045 – Relazione tecnica" e "Strategia Ticino Bici 2045 – Misure", frutti di un ampio processo di coinvolgimento e consultazione dei vari attori del territorio, sia a livello cantonale sia a scala locale.
In concreto, si articola in 22 macro-misure declinate in 53 azioni concrete, in linea con quanto previsto dalla legge federale sulle vie ciclabili, in vigore dal 1° gennaio 2023.
Questi provvedimenti, per i quali è necessario il credito oggetto del presente Messaggio, si concretizzano in diversi ambiti: dallo sviluppo delle reti ciclabili alla definizione di standard progettuali, dal miglioramento delle condizioni di stazionamento allo sviluppo della segnaletica, dalla promozione dei servizi di supporto all'educazione stradale.

[1] Nella Regione delle Tre Valli, non inserita negli agglomerati secondo la definizione della Confederazione, la pianificazione della mobilità è svolta tramite il Piano regionale dei trasporti.

2 CONTESTO, OBIETTIVI E MISURE DELLA STRATEGIA

2.1 La prima strategia cantonale

Nel 2011 è stata adottata la prima vera e propria strategia cantonale per promuovere la mobilità ciclabile per gli spostamenti utilitari e per svago, che poggia ancora oggi sui seguenti pilastri fondamentali:

- modifica della Legge sulle strade (LStr) approvata dal Parlamento il 25 settembre 2012 (Messaggio no. 6591): con essa il Cantone ha esteso le sue competenze assumendo la pianificazione e l'attuazione dei percorsi ciclabili d'interesse regionale, in precedenza attribuite ai Comuni;
- codifica nel Piano direttore cantonale (PD), scheda M10, di ca. 570 km di percorsi ciclabili di competenza cantonale, da segnalare entro il 2030;
- investimenti pari a circa 200 milioni di franchi per la realizzazione di infrastrutture lungo i percorsi ciclabili regionali, per un totale di un centinaio di progetti da realizzare entro il 2030 (circa la metà già realizzati);
- unità in seno al DT dedicata alla consulenza tecnica, alla promozione e allo sviluppo della mobilità ciclabile;
- introduzione di un processo decisionale basato sulla consulenza del Gruppo strategico per la mobilità ciclabile (GSMC) e del Gruppo tecnico percorsi ciclabili (GTPC), grazie ai quali è garantito lo scambio fra i servizi cantonali e le associazioni di categoria.

Grazie a questa nuova impostazione e all'assunzione delle nuove competenze è stato possibile realizzare numerose infrastrutture dedicate. Fra le più recenti citiamo:

- Locarno-Ascona: passerella ciclopedonale sulla Maggia (2020);
- Lugano: pista ciclopedonale Pregassona-Sonvico con passerelle Cossio e Favadin (2020);
- Val Mara: marciapiede ciclopedonale lungo la strada cantonale a Maroggia e Melano (2021);
- Muzzano: pista ciclopedonale della Piodella (2021);
- Novazzano: pista ciclopedonale in Bassan (2022);
- Bellinzona: passerella della Torretta (2022);
- Gudo: pista ciclopedonale lungo lo Stradonino e accessi (2024);
- Gambarogno: pista ciclopedonale Quartino-Magadino (2025);
- Bodio: pista e passerella ciclopedonali (2025).

Oggi la rete dei percorsi ciclabili di competenza cantonale annovera circa 370 km di percorsi segnalati. Di questi, circa 325 km sono inseriti nella rete per il traffico lento di SvizzeraMobile. Oltre alla rete di percorsi segnalati esiste una serie di altre strade cantonali e comunali equipaggiate con infrastrutture a beneficio della mobilità ciclabile.
Le postazioni di conteggio dell'utenza (oggi vi sono 25 contatori fissi sul territorio cantonale) mostrano che l'utilizzo della bicicletta è cresciuto notevolmente negli ultimi 10 anni (ad es. +22% a Locarno, Ponte Maggia; +17% a Giubiasco; +15% ad Arbedo), a conferma dell'efficacia delle risorse investite nella mobilità ciclabile.

2.2 Perché una nuova strategia?

La formalizzazione della strategia cantonale Ticino Bici 2045, quale naturale evoluzione di quanto svolto nel recente passato, si è rivelata necessaria e opportuna per i seguenti motivi:

- l'entrata in vigore nel 2023 della nuova Legge federale sulle vie ciclabili, che ha attribuito ai Cantoni l'obbligo di pianificare le reti di vie ciclabili per la mobilità quotidiana e per il tempo libero tramite piani vincolanti e alla Confederazione strumenti per sostenere Cantone e Comuni nella pianificazione, realizzazione e manutenzione delle stesse;
- il bilancio di quanto eseguito dal 2011 e l'esigenza di adeguare gli obiettivi all'evoluzione della materia e della domanda;
- il progresso tecnologico (con in particolare l'avvento delle biciclette a pedalata assistita, delle cargo bike e della micromobilità), che impone un adeguamento degli strumenti di gestione della mobilità ciclabile al fine di sfruttare le nuove opportunità.

Tenuto conto anche degli sviluppi in corso a livello svizzero e delle nuove direttive emanate dall'Ufficio federale delle strade in materia di pianificazione e realizzazione delle reti ciclabili, si è dunque colta l'occasione per dare un nuovo impulso alla promozione di questa importante modalità di spostamento.

2.3 Scopo generale

Lo scopo della strategia Ticino Bici 2045 è definire una visione a lungo termine, basata su un insieme di misure coerenti, realistiche e condivise per promuovere la mobilità ciclabile a livello cantonale, in termini di infrastrutture, di comunicazione e di promozione.

L'ambizione è migliorare tutti i tipi di mobilità ciclabile, quella utilitaria come quella di svago. In tal senso si definiscono misure, come postulato dalla nuova Legge federale sulle vie ciclabili, relative alla rete ciclabile per il tempo libero e a quella per la mobilità quotidiana, sulla base di criteri specifici per l'una e per l'altra, secondo i parametri indicati dalla stessa legge.

La strategia ha aggiornato gli obiettivi cantonali, coordinati con gli obiettivi regionali e comunali e propone quindi una visione complessiva, attraverso la gerarchizzazione della rete ciclabile e misure specifiche di promozione della mobilità.
Ciò faciliterà il coordinamento di questi temi con i contenuti dei Programmi d'agglomerato (PA) e in generale nella pianificazione da parte delle autorità: infrastrutture condivise o separate bici-pedoni (e anche altri veicoli legati alla mobilità lenta, come i monopattini), assi forti per la mobilità ciclabile ecc. Si tratta anche di un'opportunità per il Cantone di essere promotore di infrastrutture esemplari oppure di test (anche di tipo "tattico" o provvisorio).

2.4 Obiettivi strategici, obiettivi operativi e misure

La strategia ha individuato quattro obiettivi strategici e sette obiettivi operativi.

Obiettivi strategici

1. Aumentare il numero di ciclisti
   Definire un sistema ciclabile globale e coerente che favorisca l'aumento dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo di spostamento.

2. Rafforzare la bicicletta come mezzo di trasporto di uso quotidiano
   Creare una rete continua, sicura e agevole per gli spostamenti quotidiani, mettendo la bicicletta a pari livello rispetto agli altri mezzi di trasporto (infrastrutture, segnaletica, promozione ecc.).

3. Garantire la sicurezza di tutti i ciclisti
   Creare una rete, delle infrastrutture e dei servizi conformi alle normative tecniche e alle attese degli utilizzatori, con il fine di favorire la sicurezza negli spostamenti e la convivenza tra tutti gli utenti.

4. Posizionare il Ticino come destinazione cicloturistica importante
   Creare una rete gradevole e sicura per il ciclismo di svago e per il cicloturismo, con itinerari fruibili da tutti gli utenti e altri specifici. Identificare e segnalare gli itinerari prestando attenzione alla coabitazione tra i vari utenti e vettori della mobilità lenta sugli itinerari maggiormente frequentati.

Obiettivi operativi e misure

Al fine di raggiungere i quattro obiettivi strategici riportati sopra sono stati definiti sette obiettivi operativi, declinati a loro volta in misure specifiche.

1. Sviluppare la rete ciclabile

Uno degli obiettivi più importanti della nuova strategia è la definizione di una nuova rete ciclabile strutturante, che possa riprendere la rete cantonale precedente, potenziarla e declinarla secondo quanto definito nella Legge federale sulle vie ciclabili, tenendo conto anche del progresso tecnologico, come per esempio la diffusione di nuovi mezzi di spostamento (e-bike, cargo bike ecc.). La definizione della nuova rete è stata affrontata con l'elaborazione dei Programmi d'agglomerato di quinta generazione e in concertazione con le Commissioni regionali dei trasporti. Oltre alla rete legata allo svago, è stata definita quella utilitaria classificandola in assi forti, rete principale, rete secondaria e rete capillare. Alcuni tratti in comune a entrambe le tipologie di spostamento rientrano all'interno della categoria rete "mista".

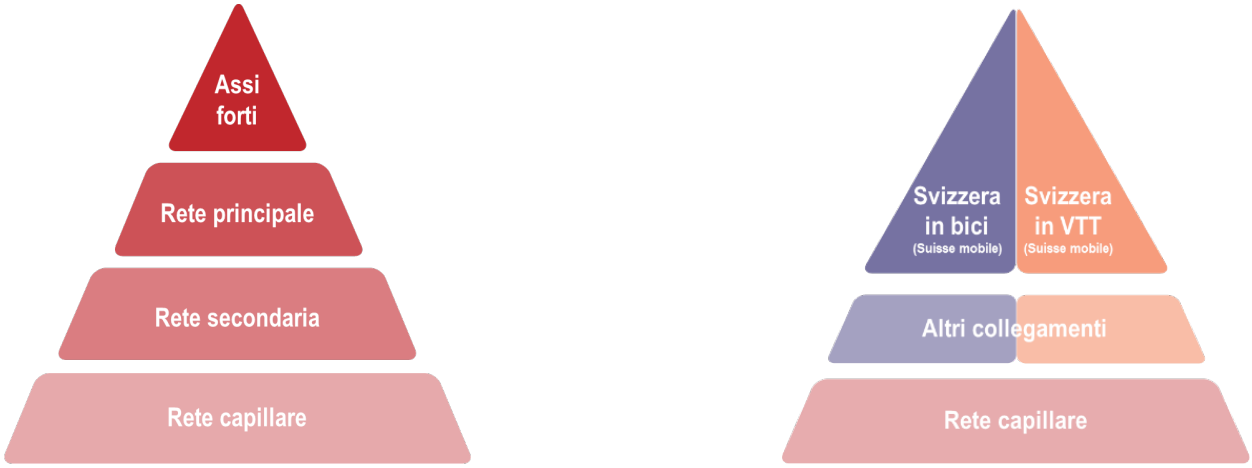

Figura 1: nuove gerarchie per le reti utilitarie e di svago riprese e adattate dal manuale "Guide pratique – Planification des réseaux de voies cyclables" di USTRA

Sono stati definiti 800 km di rete strutturante, che comprende la rete cantonale e parte delle reti comunali. Nei prossimi anni questo obiettivo operativo proseguirà codificando la rete obiettivo di competenza cantonale nel Piano direttore e coinvolgendo maggiormente i Comuni nello sviluppo delle proprie reti.

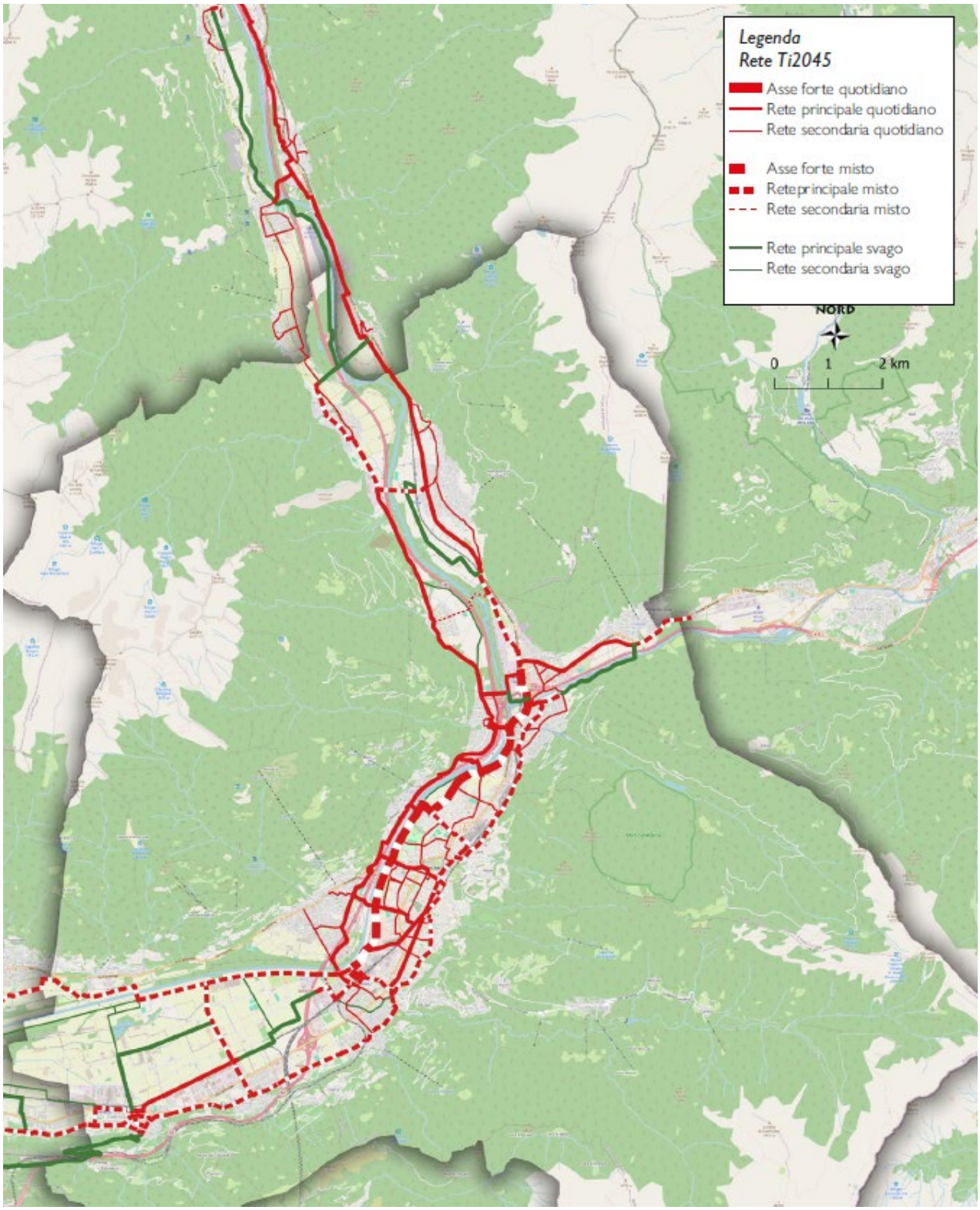

Figura 2: rete obiettivo 2045 del Bellinzonese, elaborata nell'ambito del Programma d'agglomerato del Bellinzonese di 5ª generazione.

2. Orientare e migliorare le infrastrutture

La qualità delle infrastrutture ciclabili (corsie, piste ciclabili, ciclopedonali, controsensi, incroci ecc.) è determinante per incoraggiare l'uso regolare e sicuro della bicicletta da parte di tutti gli utenti, anche quelli più vulnerabili (ad. es. bambini). Le regolamentazioni e norme tecniche (VSS) forniscono indicazioni relative a standard minimi per le infrastrutture ciclabili (larghezze tipo ecc.), senza fissare standard per infrastrutture di qualità superiore. Queste indicazioni possono essere invece fornite da guide specifiche (es. USTRA), aggiornate regolarmente sulla base dell'esperienza, sperimentazioni e riscontri degli utenti, anche su scala internazionale. È volontà del DT fornire maggiore supporto per garantire la migliore qualità possibile per le infrastrutture.

Figura 3: esempi di segnaletica orizzontale per aumentare la visibilità e la tutela dei ciclisti

3. Potenziare lo stazionamento

Lo stazionamento per biciclette costituisce un elemento base della rete e dell'infrastruttura ciclabile poiché condiziona l'inizio e la fine del percorso e talvolta anche la scelta della bicicletta quale mezzo di trasporto.
Ogni area di sosta principale deve quindi offrire stalli in numero sufficiente e di qualità.

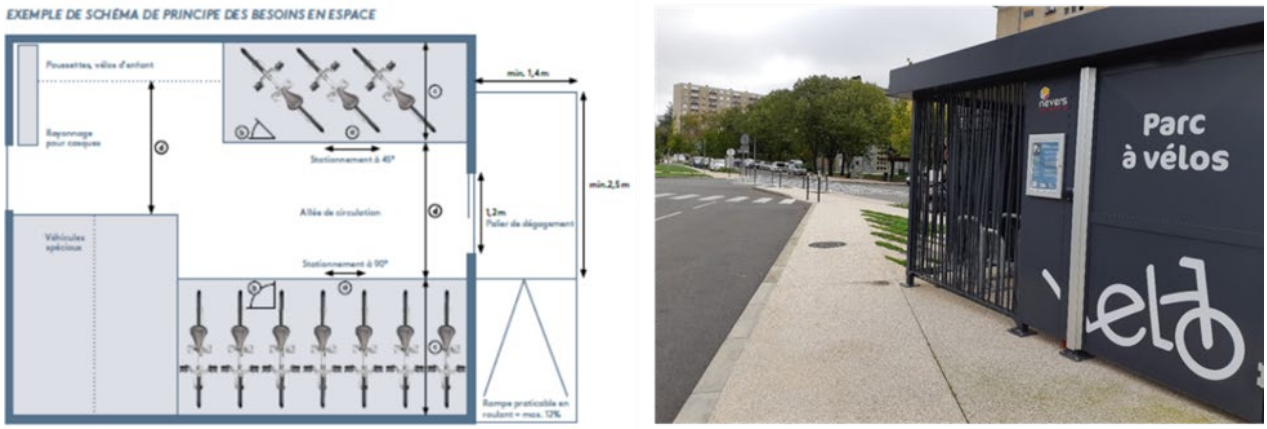

Figura 4: esempi di posteggi coperti e chiusi per biciclette

4. <u>Sviluppare la segnaletica</u>

La segnaletica è parte integrante della rete e dell'infrastruttura ciclabile, sia essa orizzontale o verticale. Se concepita adeguatamente, facilita l'identificazione dei percorsi ciclabili e contribuisce a rendere una rete ciclabile attrattiva, sicura e continua. Il suo sviluppo costituisce dunque una priorità per migliorare la rete.

Figura 5: esempi di segnaletica dedicata ai ciclisti

5. <u>Rafforzare i servizi di supporto</u>

La rete e le infrastrutture ciclabili, per essere veramente complete, devono essere accompagnate da una serie di servizi agli utenti. Questi servizi, che garantiscono fruibilità, flessibilità e sicurezza per le varie tipologie di ciclisti (occasionali come regolari, principianti come esperti), possono essere di vario tipo e vanno valorizzati.

Figura 6: esempi di servizi di supporto alla mobilità ciclabile

6. Accompagnare e (in)formare

Fondamentale è l'informazione sulle vie e sulle infrastrutture ciclabili presenti sul territorio. Esse devono essere conosciute dagli utenti (ciclisti e non), sperimentate e utilizzate in modo coerente. Per raggiungere questo obiettivo, che costituisce la base di una cultura ciclabile volta a un aumento significativo del numero di utenti, è necessario condurre azioni sulla formazione e comunicazione, promuovendo iniziative ed eventi.

Figura 7: esempi di iniziative e campagne dedicate alla mobilità ciclabile

7. Monitorare

Il monitoraggio è uno strumento fondamentale per valutare la bontà delle azioni intraprese e sorvegliare lo stato di avanzamento della strategia. In questo senso sono previste due misure specifiche: monitorare lo stato d'avanzamento dell'attuazione delle misure e come evolve la mobilità ciclabile in funzione delle misure attuate.

I 7 obiettivi operativi sono concretizzati mediante le 22 macro-misure indicate sotto, che a loro volta sono declinate in 53 azioni concrete. Per maggiori dettagli sulle misure si rimanda al documento "Strategia Ticino Bici 2045 – Misure".

1A	Definire e gerarchizzare le reti per la mobilità quotidiana e di svago
1B	Identificare i principali punti critici della rete ciclabile da sanare
2A	Allestire le schede tecniche relative all'infrastruttura ciclabile
2B	Realizzare le infrastrutture coerenti con il livello di gerarchia e la tipologia di rete, secondo gli standard definiti dalle schede tecniche
2C	Adeguare le infrastrutture attuali secondo gli standard definiti dalle schede tecniche
2D	Favorire e accompagnare i test relativi a nuove tipologie di infrastrutture
3A	Allestire le schede tecniche relative allo stazionamento
3B	Realizzare posteggi di qualità per biciclette
3C	Introdurre norme per lo stazionamento per biciclette nell'ambito dell'edilizia privata
4A	Allestire le schede tecniche relative alla segnaletica
4B	Proseguire la segnalazione verticale degli itinerari ciclabili regionali
4C	Rafforzare la segnaletica ciclabile orizzontale
5A	Identificare e censire la rete di servizi per biciclette
5B	Valorizzare e incentivare servizi e iniziative virtuose in ambito bici
6A	Rafforzare l'educazione all'uso della bicicletta presso bambini e adolescenti
6B	Promuovere l'educazione e la sensibilizzazione presso i nuovi utenti e gli utenti di veicoli speciali
6C	Proseguire e rafforzare il sostegno a iniziative e eventi dedicati alla visibilità dei ciclisti
6D	Promuovere la rete e le infrastrutture ciclabili
6E	Comunicare su diritti e doveri degli utenti secondo le varie tipologie di veicoli e di infrastrutture
6F	Garantire la formazione di tecnici e operatori del settore in merito alle infrastrutture ciclabili
7A	Monitorare lo stato di avanzamento della Strategia
7B	Monitorare la mobilità ciclabile in Ticino

Figura 8: misure

2.5 La strategia in cifre

Per concretizzare le misure e poter monitorare l'azione del DT sono stati fissati alcuni obiettivi quantitativi che abbracciano tutti gli ambiti citati in precedenza e che sono riportati di seguito. Gli obiettivi sono pensati per un periodo di 10 anni, al termine del quale potranno essere apportati i correttivi necessari per il decennio successivo (che culminerà con il 2045), qualora il monitoraggio evidenziasse difficoltà o mancanza di efficacia nell'attuazione delle misure.

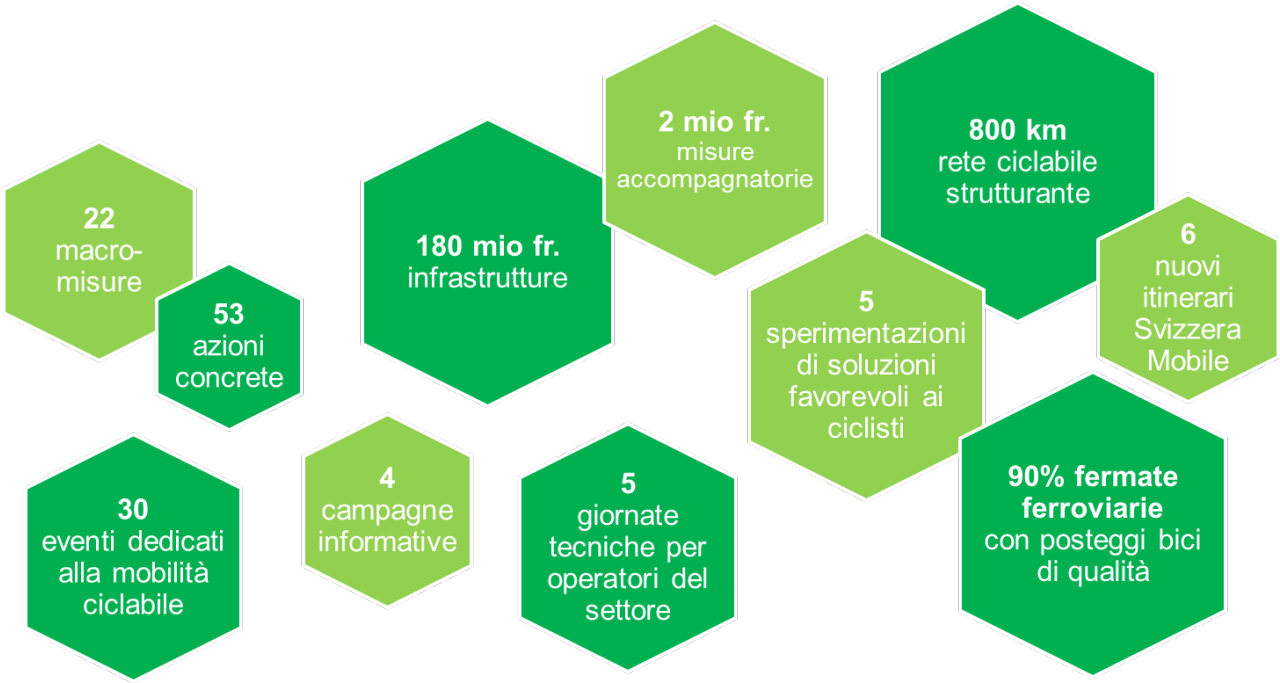

Figura 9: obiettivi quantitativi

2.6 Costi

Per il decennio 2026-2035, le misure elencate comporteranno una spesa complessiva stimata in 2 milioni di franchi, suddivisi secondo le attività indicate nella tabella sottostante.

A conclusione del decennio, le spese saranno valutate e se necessario corrette per il decennio successivo (2036-2045).

	Misura	Costo (CHF)
1A	Definire e gerarchizzare le reti per la mobilità quotidiana e di svago	-
1B	Definire e gerarchizzare le reti per la mobilità quotidiana e di svago	100'000
2A	Allestire le schede tecniche relative all'infrastruttura ciclabile	-
2B	Realizzare le infrastrutture coerenti con il livello di gerarchia e la tipologia di rete, secondo gli standard definiti dalle schede tecniche	(Costi nuove infrastrutture inseriti nei Programmi d'agglomerato)

2C	Adeguare le infrastrutture attuali secondo gli standard definiti dalle schede tecniche	600’000
2D	Favorire e accompagnare i test relativi a nuove tipologie di infrastrutture	150’000
3A	Allestire le schede tecniche relative allo stazionamento	-
3B	Realizzare posteggi di qualità per biciclette	-
3C	Introdurre norme per lo stazionamento per biciclette nell’ambito dell’edilizia privata	-
4A	Allestire le schede tecniche relative alla segnaletica	-
4B	Proseguire la segnalazione verticale degli itinerari ciclabili regionali	-
4C	Rafforzare la segnaletica ciclabile orizzontale	250’000
5A	Identificare e censire la rete di servizi per biciclette	-
5B	Valorizzare e incentivare servizi e iniziative virtuose in ambito bici	-
6A	Rafforzare l’educazione all’uso della bicicletta presso bambini e adolescenti	200’000
6B	Promuovere l’educazione e la sensibilizzazione dei nuovi utenti ed utenti di veicoli speciali	100’000
6C	Proseguire e rafforzare il sostegno a iniziative e eventi dedicati alla visibilità dei ciclisti	200’000
6D	Promuovere la rete e le infrastrutture ciclabili	150’000
6E	Comunicare su diritti e doveri degli utenti secondo le varie tipologie di veicoli e di infrastrutture	80’000
6F	Garantire la formazione di tecnici e operatori del settore in merito alle infrastrutture ciclabili	20’000
7A	Monitorare lo stato di avanzamento della strategia	-
7B	Monitorare la mobilità ciclabile in Ticino	150’000

Totale	**2'000’000**

Le infrastrutture stradali sono pianificate, realizzate e finanziate attraverso i Programmi d’agglomerato (e il piano dei trasporti della Regione Tre Valli). Ad inizio 2025 lo scrivente Consiglio ha presentato all’Ufficio federale dello sviluppo territoriale i quattro Programmi d’agglomerato ticinesi, con richiesta di cofinanziamento federale per le infrastrutture ciclabili in lista A (orizzonte di realizzazione 2028-2031) di circa 80 milioni di franchi. Il contributo federale, ancora da definire e approvare, potrebbe situarsi tra il 30% e il 50% dei costi di investimento. La spesa cantonale e i contributi comunali tramite le Commissioni regionali dei trasporti saranno oggetto di specifiche richieste di finanziamento all’attenzione del Gran Consiglio.

3 RELAZIONE CON IL PIANO DIRETTORE, CON IL PROGRAMMA DI LEGISLATURA E CON IL PIANO FINANZIARIO

3.1 Piano direttore

La presente richiesta di credito è coerente con gli obiettivi fissati nel Piano direttore. Si conferma l'importanza della mobilità lenta (pedonale e ciclabile, scheda M10) e la si valorizza quale elemento fondamentale per un miglioramento delle condizioni di mobilità e di vivibilità del nostro territorio.

Si fa riferimento in particolare agli obiettivi 18 e 26:

- "Incentivare la complementarità e una più equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto secondo il contesto territoriale e le loro caratteristiche tecniche, sostenendo in particolare (obiettivo 18):
    - il trasporto pubblico tra e negli agglomerati;
    - la mobilità combinata e il traffico lento;
    - la gestione coordinata dei posteggi negli agglomerati."

- "Promuovere il turismo e lo svago attraverso lo sviluppo di progetti e strutture intesi a favorire una fruizione sostenibile delle componenti naturali, culturali e paesaggistiche del territorio (obiettivo 26)."

3.2 Programma di legislatura 2023-2027

Il presente Messaggio persegue l'obiettivo 12 del Programma di legislatura 2023-2027 "Sviluppare le reti di trasporto, garantire buone condizioni di mobilità e promuovere l'intermodalità" e in particolare l'azione 12.4 "Elaborare la strategia per la mobilità ciclabile per l'orizzonte 2045 per definire obiettivi e ambiti di azione degli attori coinvolti nella progettazione e nella promozione delle infrastrutture ciclabili. Estendere ulteriormente la rete ciclo-pedonale per favorire gli spostamenti quotidiani in sicurezza, seguire e accompagnare l'evoluzione di nuove forme di mobilità, attuare azioni di promozione della mobilità aziendale e della mobilità scolastica sostenibile.

3.3 Piano finanziario

La spesa complessiva per gli interventi proposti, pari a fr. 2'000'000.-, è prevista nel Piano finanziario degli investimenti (PFI) del settore 63 (fr. 200'000.- all'anno dal 2026 al 2035), alla posizione 631 40 ed è collegata al WBS 767 52 1040 "Strategia Ticino Bici 2045".

La richiesta di credito non ha alcuna incidenza sui conti di gestione corrente dello Stato.

4 CONCLUSIONE

Con il presente messaggio si chiede un credito per l'attuazione della nuova strategia cantonale denominata Ticino Bici 2045. Questa ha definito una visione a lungo termine, basata su un insieme di misure coerenti, realistiche e condivise per promuovere la mobilità ciclabile a livello cantonale, in termini di infrastrutture, di comunicazione e di promozione.

L'ambizione è migliorare tutti i tipi di mobilità ciclabile, quella utilitaria come quella di svago. In tal senso sono state individuate misure, come postulato dalla nuova Legge federale sulle vie ciclabili, relative alla rete ciclabile per il tempo libero e alla rete ciclabile per la mobilità quotidiana, sulla base di criteri specifici per l'una e per l'altra, secondo i parametri indicati dalla stessa legge.
Le misure, che necessitano di un credito di 2 milioni di franchi per essere attuate, coprono tutti gli ambiti legati alla mobilità ciclabile e accompagneranno la realizzazione delle infrastrutture, pianificate e realizzate nell'ambito dei Programmi d'agglomerato.

Visto quanto precede vi invitiamo cortesemente ad approvare il disegno di Decreto legislativo allegato.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore deputate e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Norman Gobbi
Il Cancelliere: Arnoldo Coduri

Disegno di

Decreto legislativo
concernente lo stanziamento di un credito di 2'000'000 di franchi per l'attuazione della strategia Ticino Bici 2045
del ……..

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

vista la legge federale sulle vie ciclabili del 18 marzo 2022;
vista la legge cantonale sulle strade del 23 marzo 1983;
visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8639 del 17 dicembre 2025,

decreta:

Art. 1
[1]È stanziato un credito di 2'000'000 di franchi destinato all'attuazione della strategia Ticino Bici 2045.
[2]Il credito di cui al capoverso 1 è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Art. 2
[1]Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.
[2]Esso entra in vigore immediatamente.