



Riviera, 16 dicembre 2024

RISPOSTA ALL'INTERPELLANZA DEL 15 NOVEMBRE 2024 PRESENTATA DAL CONSIGLIERE COMUNALE ADRIANO ALARI INERENTE ALLE PISTE CICLABILI DEL COMUNE DI RIVIERA

Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,

il Municipio ha preso conoscenza dell'interpellanza presentata il 15 novembre 2024 dal Consigliere Comunale Adriano Alari e avente come oggetto una richiesta di delucidazioni concernente lo stato delle piste ciclabili nel Comune di Riviera.

Di seguito si forniscono le risposte alle domande dell'interpellante.

1. **Esiste un piano delle piste ciclabili comunali?**

Esiste un piano della mobilità ciclistica (PMC) nel Comune di Riviera. Esso è stato commissionato nel 2023 ad uno studio di ingegneria, il quale ha presentato il lavoro compiuto alla fine dello stesso anno. Tale piano è stato sviluppato con due obiettivi principali, ovvero orientare il Municipio circa il numero e l'ubicazione di nuove passerelle ciclopedonali sul fiume Ticino, e inserire queste riflessioni all'interno di un discorso sistemico che definisca la quota di spostamenti ciclabili da raggiungere a medio termine (15 anni), la rete degli itinerari e gli interventi necessari affinché sia raggiunta la quota obiettivo stabilita (nel suddetto caso triplicare la quota modale di spostamenti in bicicletta entro il 2040).

2. **In caso affermativo, tali piste sono segnalate sul nostro territorio? Esiste la volontà di procedere con una segnalazione adeguata?**

L'unico tracciato segnalato attualmente è quello del percorso ciclabile nazionale 3, che si sviluppa sulla sponda destra del Ticino dal confine di Biasca a quello con Bellinzona, costeggiando i nuclei di Iragna e Lodrino. Esso gode della classica segnaletica color granata. Considerata la situazione attuale della rete ciclabile sul territorio comunale, una segnaletica coerente potrà essere sviluppata compatibilmente con la sistemazione e l'ufficializzazione dei percorsi ciclabili in corso di sviluppo con il Piano Regionale dei Trasporti, nonché eventuali successive misure decise a livello locale.

3. **Per quanto riguarda l'ambito sportivo, l'esecutivo ha valutato la possibilità di rendere più accessibili i percorsi per mountain bike attraverso interventi di manutenzione?**

Attualmente il Municipio interviene in maniera puntuale sulla manutenzione dei percorsi sportivi, anche in considerazione delle limitate risorse finanziarie da gestire. In questo momento, considerando anche quanto avverrà con le misure considerate nel Piano Regionale dei Trasporti (si vedrà alle risposte 6 e successive), l'intento del Municipio è quello di dotare – per quanto possibile – il territorio di Riviera con percorsi ciclabili accessibili a tutti, in particolar modo privilegiando gli interventi che consentano di connettere il territorio comunale e i suoi quartieri.

Va tuttavia sottolineato che il nostro territorio è protagonista di numerosi eventi dedicati alla disciplina della mountain bike nonché del ciclismo su strada (nel 2025 sono programmati già 4 eventi con fulcro in Riviera), pertanto sembra doveroso porre l'attenzione anche all'utilizzo della bicicletta per il tempo libero e non unicamente come mezzo di trasporto.

4. Sono stati stabiliti contatti con le associazioni sportive attive sul territorio per comprendere le necessità legate all'organizzazione di gare e allenamenti?

La collaborazione con le società attive è attualmente limitata all'organizzazione mirata di eventi. Come accennato alla risposta numero 3, ciò tuttavia non implica che non si possano instaurare delle collaborazioni più sinergiche e attive con le associazioni sportive. Si cercherà di cogliere il suggerimento proposto per sondare il terreno e valutare di conseguenza eventuali interventi a beneficio della pratica sportiva, posto quanto esposto precedentemente.

5. A livello di sentieri sugli argini del fiume, esistono progetti finalizzati a renderli più accessibili eliminando gli ostacoli presenti?

Per ciò che riguarda i sentieri ciclabili all'interno del bosco nella zona degli argini del fiume Ticino, si ritiene la situazione già positiva. Al netto di alcuni ostacoli puntuali (si prenda ad esempio il ponticello in zona Iragna, per cui bisogna scendere dalla bicicletta per affrontare i pochi scalini delle rampe), i sentieri sono funzionali, come quello che da Iragna conduce a Lodrino (il quale peraltro beneficerà a breve anche di una migliore connessione ciclabile con Biasca, considerando i lavori sul ponte stradale) oppure anche quello tra Claro e Cresciano. Certo i percorsi necessitano di mezzi adeguati e anche di una certa dimestichezza con la bicicletta, ma si ritiene che questa sia la norma considerate le vie tracciate all'interno di parti boschive e/o di argine. L'Esecutivo dunque ribadisce sia maggiormente prioritario, quantomeno al momento, concentrarsi sulla creazione di vie ciclabili destinate agli spostamenti quotidiani.

6. In riferimento all'interrogazione n.1 Rossetti/Alari del 2021, il Municipio aveva indicato che erano in corso dei progetti preliminari per le piste ciclabili nazionali, con il completamento della tratta Lodrino-Preonzo e lo sviluppo dell'asse Biasca-Osogna-Cresciano, finora assente. Sono stati registrati progressi su questi progetti? Il Municipio ha considerato l'ipotesi di intervenire per sollecitare un avanzamento rapido di tali iniziative?

Attualmente il Municipio è in attesa della consegna del Piano Regionale dei Trasporti (PRT 3V), redatto a cura della Commissione Regionale dei Trasporti Tre Valli. L'Esecutivo nel corso del 2024 è già stato coinvolto in consultazioni preliminari circa le misure previste. Il PRT 3V prevede un forte pacchetto di misure a favore della mobilità ciclabile per il nostro territorio, puntando in particolare sulle già citate passerelle ciclopedonali e sulla costruzione di itinerari ciclabili su entrambe le sponde del Ticino (che possano trovare le giuste connessioni interne grazie alle passerelle).

In concreto il PRT 3V prevede, se sarà accettato, la costituzione di un itinerario ciclabile sicuro in sponda sinistra che si snodi tra Osogna e Cresciano, connettendosi a nord con Biasca e a sud con il quartiere di Claro. In questo contesto è anche previsto un intervento locale per sistemare l'itinerario lungo il Ticino nel quartiere di Cresciano. In sponda destra, invece, si prevede come

anticipato un potenziamento del collegamento tra Lodrino e Moleno. Maggiori dettagli potranno essere messi a disposizione una volta consegnata la versione definitiva del PRT 3V.

Il Municipio è consapevole che queste misure, coordinate a diversi livelli istituzionali e con diverse priorità, non sempre si muovono rapidamente: per questo motivo è stato richiesto all'Autorità cantonale e alla CRT3V la possibilità di procedere con lo sviluppo della progettazione concernente la passerella Lodrino-Osogna, così da cercare di abbreviare i tempi, proposta che è stata in effetti accettata. Ciò nonostante bisogna sottolineare che l'iter sta proseguendo, e il Municipio è fiducioso che vi sarà una concretizzazione in tempi rapidi del processo di adozione da parte dei Comuni e del Gran Consiglio.

7. Esistono collaborazioni attive o in fase di sviluppo con altri Comuni limitrofi per garantire una rete ciclabile continua e sicura sul territorio?

Come accennato prima, il Municipio collabora assieme agli altri Comuni della CRT 3V nell'ambito del PRT 3V per rendere i collegamenti sempre più attrattivi.

8. È stato considerato l'utilizzo di finanziamenti cantonali o federali per la realizzazione o la manutenzione delle piste ciclabili e dei percorsi per mountain bike?

Sì. Le misure di importanza regionale previste all'interno del PRT 3V saranno co-finanziate da Autorità cantonale e Comuni del comprensorio. In tal senso l'Autorità cantonale ha acconsentito a sostituirsi ai sussidi federali per i Programmi di Agglomerato, partecipando per il 79% della spesa. Il restante 21% sarà suddiviso su tutti i Comuni del comprensorio secondo la chiave di riparto concordata. Nel concreto, le misure di importanza regionale costeranno al nostro Comune il 4% della spesa totale. Naturalmente, quanto risparmiato potrà poi essere eventualmente re-investito in misure accompagnatorie oppure opere di rilevanza spiccatamente locale, considerando gli obiettivi contenuti nel Piano di mobilità ciclistica.

9. È stata valutata l'integrazione delle piste ciclabili con le fermate dei mezzi pubblici, ad esempio predisponendo parcheggi per biciclette nelle vicinanze delle stazioni, per incentivare l'intermodalità e l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento fino ai punti di trasporto?

All'interno del Piano di mobilità ciclistica sono stati censiti gli stalli pubblici attuali e quelli prospettati in ottica futura. L'approccio seguito è stato quello di focalizzarsi nell'individuare delle aree attorno ai punti di interesse all'interno dei quartieri (servizi amministrativi, commerciali, scolastici, eccetera), considerato inoltre che le fermate si trovano tutte sugli assi stradali cantonali. Ad ogni modo il tema della sosta sicura e di un'impostazione che favorisca lo scambio intermodale sarà tenuto in debita considerazione.

10. Il Municipio ha pensato, magari in collaborazione con le scuole, di realizzare percorsi ciclabili sicuri e didattici pensati appositamente per scuole e famiglie, per promuovere una mobilità sostenibile e consapevole tra i più giovani?

Attualmente non vi sono progetti specifici mirati alla creazione di percorsi ciclabili didattici, in quanto l'attenzione del Municipio è rivolta primariamente alla costruzione di una rete ciclabile in grado di connettere sia i nostri quartieri che rendere più attrattivo l'utilizzo della bicicletta quale mezzo quotidiano di spostamento anche per chi si reca fuori Comune a lavorare o studiare. Vi sono tuttavia due aspetti da considerare. Il primo è lo sviluppo dei Piani di Mobilità Scolastica (PMS) e dei progetti riguardanti l'abbassamento della velocità stradale all'interno dei nostri quartieri. L'ampliamento delle misure PMS sarà a breve sottoposto all'attenzione del Consiglio

comunale per approvazione, e pur essendo focalizzato sulla sicurezza dei tragitti casa-scuola a piedi, indirettamente ne beneficia anche chi si reca in bicicletta a scuola.

Il secondo aspetto da considerare è che anche il Piano di mobilità ciclistica consiglia l'attuazione di misure puntuali per la riduzione della velocità negli abitati, in particolare ampliando le zone 30 già presenti, in parte, sul territorio. In questo senso l'Esecutivo potrà cogliere l'occasione di rafforzare la ciclabilità delle strade, in quanto una parte importante dell'utilizzo della bicicletta su strada la fa la percezione dei pericoli durante la marcia. Infine vanno sottolineate anche le misure di sensibilizzazione e di formazione concernenti la mobilità ciclabile che sia il nostro istituto scolastico che le Scuole medie di Lodrino mettono in campo annualmente.

Con la massima stima.

Il Municipio