



Seduta del

17 ottobre 2022

Comunicato il

21 ottobre 2022

Protocollo n.

806/2022

Interpellanza Gredig

concernente i falsi incentivi nell'ampliamento della rete ciclabile cantonale

Risposta del Governo

Conformemente all'art. 6 cpv. 3 della legge stradale del Cantone dei Grigioni (LStr; CSC 807.100), la progettazione, la costruzione e la manutenzione degli impianti del traffico non motorizzato sono di competenza dei comuni. Pertanto spetta ai comuni eliminare i punti deboli dei collegamenti della rete ciclabile cantonale per la mobilità quotidiana individuati dal piano settoriale cantonale percorsi ciclabili e ottimizzare la rete del tempo libero. Il Cantone promuove la costruzione della rete ciclabile cantonale con sussidi cantonali (art. 58 LStr). In caso utilizzazioni miste, come nel caso di percorsi pedonali e ciclabili combinati, vengono determinati i costi computabili corrispondenti alla quota di biciclette. Se l'infrastruttura ciclabile si trova per intero sul perimetro delle strade cantonali (corsie ciclabili), i costi sono integralmente a carico del Cantone. Questo a seguito della revisione parziale della legge stradale entrata in vigore con effetto al 1° gennaio 2016, la quale dichiara le corsie ciclabili sulle strade cantonali come elementi di queste ultime (art. 5 cpv. 1 lett. a LStr). L'elemento che ha originato tale situazione risiede nella considerazione secondo cui deve essere il Cantone a occuparsi della manutenzione e della segnaletica di corsie ciclabili, aree marcate sulla superficie della carreggiata (messaggio quaderno n. 16 / 2014 – 2015, p. 933).

In merito alla domanda 1: le corsie ciclabili separano il traffico ciclistico dal traffico individuale motorizzato con una demarcazione, creando così maggiore sicurezza della circolazione. Tuttavia i veicoli a motore possono circolare sulle corsie ciclabili delimitate da una linea tratteggiata. Vista la mancanza di una separazione fisica, le manovre di sorpasso con una distanza laterale insufficiente rimangono possibili. Pertanto per molti ciclisti le corsie ciclabili non comportano un miglioramento significativo della sicurezza percepita. Le piste ciclabili di larghezza standard pari a 1,50 m che confinano direttamente con le corsie destinate ai veicoli a motore sono poco attrattive per gran parte dei ciclisti. Di conseguenza il Governo ha già stabilito nel piano settoriale cantonale percorsi ciclabili, che per motivi di sicurezza e di attrattiva, dove possibile e sensato il traffico ciclistico quotidiano deve essere convogliato su percorsi separati

dove non circolano veicoli a motore o su piste ciclabili (direttiva di progettazione, capitolo 1.1). Lo stesso vale per il traffico ciclistico del tempo libero. In casi eccezionali la disposizione di corsie ciclabili può essere sensata, ad esempio se la topografia rende impossibile separare fisicamente il traffico ciclistico da quello motorizzato. È anche ipotizzabile che i conflitti in termini di sicurezza sulle strade cantonali richiedano la realizzazione di corsie ciclabili, come ad esempio in caso di code sulle corsie in salita dei percorsi per biciclette da corsa più popolari. Tuttavia il Governo si dichiara a favore del principio di una separazione fisica del traffico motorizzato da quello ciclabile.

In merito alla domanda 2: una parte importante e in rapida crescita della popolazione richiede una rete ciclabile più estesa. La pressione esercitata sui comuni aumenta. L'infrastruttura ciclabile richiesta viene tuttavia realizzata solo con titubanza. Pertanto nella risposta all'incarico Cahenzli-Philipp concernente "la rete di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana come compito cantonale" ha creato un incentivo finanziario prospettando la possibilità di sfruttare i limiti contributivi giuridici e l'introduzione di un'aliquota di sussidio unitaria pari all'80 per cento (rete di base) e al 50 per cento (rete complementare) per la rete cantonale di percorsi ciclabili per la mobilità quotidiana. Tuttavia è anche stato stabilito che la progettazione e la costruzione di questi collegamenti devono rimanere compiti in comune, tanto più che la rete ciclabile per la mobilità quotidiana si estende in gran parte su strade comunali con utilizzazioni miste (decreto del 26 ottobre 2021, prot. n. 930/2021). Un finanziamento pari al 100 per cento delle corsie ciclabili ispirato a quanto vale per le piste ciclabili comporterebbe una competenza cantonale per il traffico ciclistico e quindi una modifica della ripartizione dei compiti stabilita nella legge stradale.

In merito alla domanda 3: i presupposti per la concessione di sussidi per piste ciclabili sono disciplinati nell'art. 31 dell'ordinanza stradale del Cantone dei Grigioni (OStr; CSC 807.110). Se una pista ciclabile soddisfa questi criteri, il Cantone concede un contributo finanziario. Questo vale anche se nello stesso tratto è stata realizzata una corsia ciclabile sulla strada cantonale. Conformemente alla legislazione in vigore una corsia ciclabile su una strada cantonale non è un criterio esclusivo per il versamento di sussidi a favore di piste ciclabili.



In nome del Governo

Il Presidente:

Marcus Caduff

Il Cancelliere:

Daniel Spadin