



Comune di Roveredo

Amministrazione comunale – Centro regionale dei servizi – 6535 Roveredo
Tel. 091 820 33 11– Email: cancelleria@roveredo.ch

Archivio: 15.05
Incarto: 2017.01072

6535 Roveredo, 13 agosto 2021

MESSAGGIO N. 43/2019-2022
del Municipio,
della Commissione di gestione e revisione
e della Commissione edilizia
al Consiglio comunale
per la trattanda nr. 3 della seduta del 23 agosto 2021

concernente:

**STANZIAMENTO CREDITO DI FR. 980'000.00 PER LA REALIZZAZIONE
DELLA NUOVA PISTA CICLABILE INTERCOMUNALE BASSA
MESOLCINA (TERRITORIO DI ROVEREDO)
TRATTA PONTE AL SASSELLO-ASILO CIOLDINA E
TRATTA CENTRO PAESE ZONA MONDAN-CONFINE ROVEREDO/GRONO**

Esame e approvazione credito

Introduzione

La mobilità è un concetto che evolve nel tempo, supporta lo sviluppo della società nei secoli. A un cinquantennio dalla cessazione dell'attività della Ferrovia Bellinzona-Mesocco, importante vettore di trasporto di passeggeri e merci tra Ticino e Grigioni per 65 anni, i tre Comuni di Grono, Roveredo e San Vittore hanno rilanciato la propria sfida per una mobilità sostenibile con il progetto di valorizzazione dell'ex tracciato ferroviario.



Risposta lungimirante ai problemi di traffico e inquinamento

Con il sì scaturito dalle urne il 23 settembre 2018 il Popolo svizzero ha espresso il proprio sostegno a una politica nazionale di promozione dei percorsi per biciclette. Il Decreto federale votato concernente le vie ciclabili, i sentieri e i percorsi pedonali, ha investito infatti la Confederazione del compito di coordinare misure a favore di una mobilità sana a scala sovracantonale, al di là dunque di quanto fatto oggi dai singoli Cantoni.

Come sottolineato nel corso del dibattito, percorsi ciclabili rispettosi della natura e sicuri permettono di sgravare la rete stradale e i mezzi di trasporto pubblico. In questo contesto il nuovo tratto di ciclopista intercomunale ha il pregio di garantire un collegamento tra il Comune di Arbedo-Castione e Grono, passando per San Vittore e Roveredo, senza pericoli, colmando l'assenza di ragionevoli percorsi alternativi. Per la nostra regione si evidenzia che disporre di vie attraenti e sicure, che con la diffusione delle bici elettriche possono tra l'altro essere usate sempre da più persone, contribuisce a contenere in modo importante le emissioni di gas di scarico. Un obiettivo possibile con l'impegno quotidiano di tutta la cittadinanza.

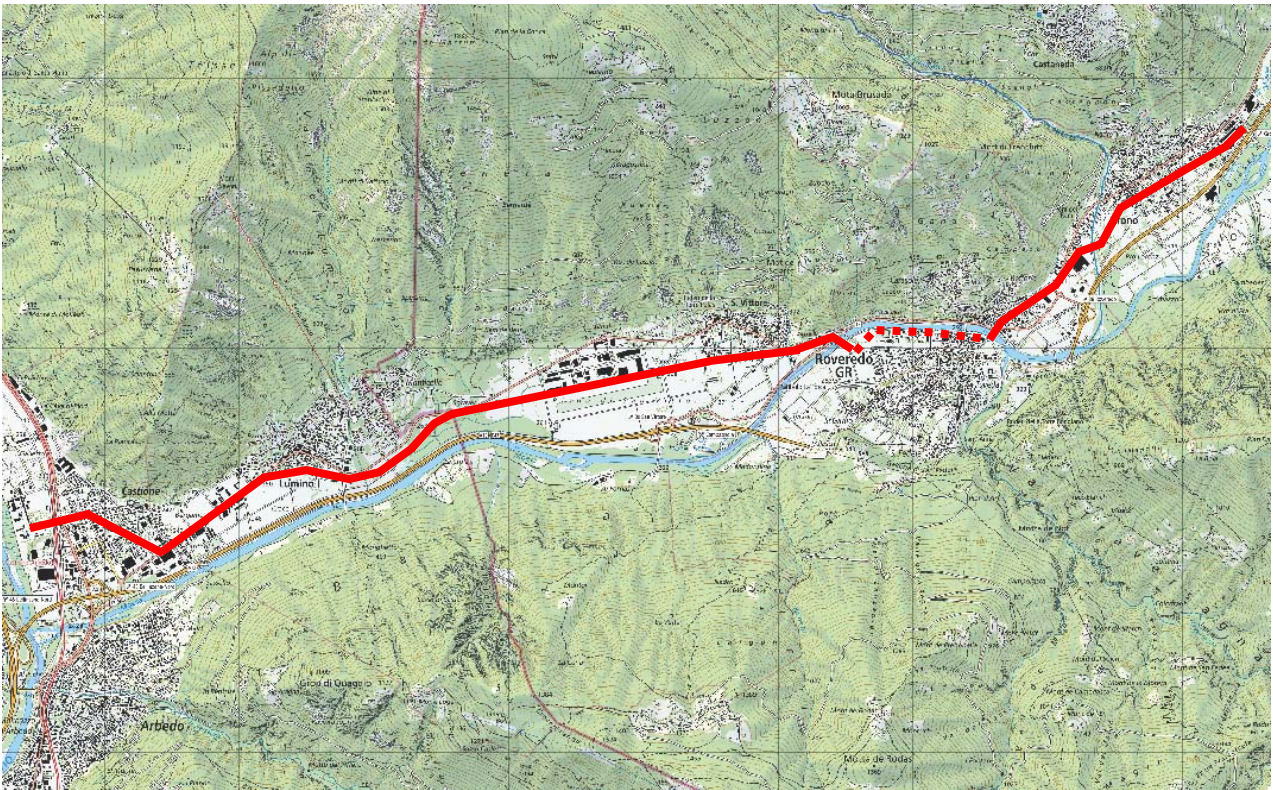
La trasformazione dell'intero tratto Castione-Grono nord in percorso ciclabile e pedestre è peraltro prevista nel Piano Direttore Regionale del Moesano inerente al traffico non motorizzato (Piste ciclabili e percorsi mountainbike).

Valenza cantonale del progetto

Il tracciato previsto è stato inserito quale elemento della rete di base della mobilità quotidiana nel piano settoriale percorsi ciclabili approvato nel 2019.

Il progetto riveste una grande importanza per il Cantone dei Grigioni per i seguenti motivi:

- potenziale elevato per il traffico ciclistico quotidiano nella Bassa Mesolcina, dato che collega zone residenziali a zone artigianali, lavorative e a istituti di formazione in modo diretto, comode e sicuro;
- l'ex tracciato ferroviario è a disposizione;
- allacciamento della Bassa Mesolcina all'agglomerato di Bellinzona;
- traffico pendolare sugli oltre 14 km da Grono fino al centro di Bellinzona quasi esclusivamente lungo piste ciclabili o lungo strade poco trafficate;
- spostamento del percorso ciclabile nazionale n. 6 da Bellinzona a Coira sulla pista progettata;
- permette di sgravare ulteriormente dal traffico ciclistico la Strada italiana



— Tratta complessiva della pista ciclabile, Castione (TI) – Grono (GR)

- - - - - Tratta provvisoria nel Comune di Roveredo (in attesa di realizzazione della strada collettrice Centro-Al Sassello e Ricucitura Centro Paese)

Nuovo ponte tra due Cantoni

Negli anni anche il Ticino ha portato avanti una nuova politica per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani realizzando, fra le varie opere, collegamenti ciclopedonali dalla perla cantonale del turismo, Ascona, fino ad Arbedo Castione, annettendo la seconda città per importanza: la nuova Città di Bellinzona nata dall'aggregazione di 13 Comuni.

In virtù di un accordo stretto tra la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese e la Regione Moesa ci si è impegnati a portare avanti questi sforzi con una nuova visione, condivisa, concretizzata dai singoli Comuni mesolcinesi - San Vittore, Grono, Roveredo.

Tra il 2017 e il 2020 ci sono stati i contatti e la collaborazione tra la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, la Regione Moesa e i Comuni sui due versanti del confine intercantonale, che ha portato all'allestimento dei progetti di massima e definitivi.

Le prossime importanti tappe nel vicino Canton Ticino sono:

Inizio 2022: Previsto inizio lavori della tratta dalla stazione TILO di Arbedo-Castione al confine TI-GR

Fine 2022: Prevista entrata in esercizio della tratta dalla stazione TILO di Arbedo-Castione al confine TI-GR

Scopo del progetto

Il progetto di creazione di un percorso ciclabile intercomunale da Arbedo-Castione fino a

Grono nord, collegandosi poi con il percorso lato sinistra del fiume Moesa, permetterà alla popolazione di effettuare nel pieno rispetto dell'ambiente e in tutta sicurezza gli spostamenti quotidiani casa-lavoro e casa-scuola come previsto nello studio realizzato nel 2014 su mandato dell'allora Regione Mesolcina denominato 'Valorizzazione strutture dell'ex Ferrovia Bellinzona- Mesocco'.

Spostamenti intermodali per pendolari, scolari e turisti

Il Comune di Roveredo, assieme a quelli di Grono e San Vittore, ha incaricato il proprio Ufficio tecnico per l'elaborazione del progetto di massima e definitivo nel quale è previsto il percorso ciclabile, il quale avrà una larghezza (utile) di 3.0 m e una lunghezza complessiva di ca. 6.600 km. La pendenza fino a Grono, perlopiù intorno allo 0,2% (come per i primi 19 km della pista da Bellinzona), è adatta a pendolari e scolari, perfetta per un trasferimento di utenti dal traffico motorizzato alla mobilità lenta.

Un punto forte del progetto di valorizzazione dell'ex Ferrovia Retica riguarda la possibilità di sfruttare le possibili sinergie tra mobilità lenta (in bicicletta, a piedi come in pattini a rotelle) e l'attuale offerta di trasporto pubblico, per spostamenti intermodali. Collegando a distanze regolari tutte le stazioni considerate nel percorso, la futura pista ciclabile ha il pregio di integrarsi perfettamente nell'attuale Rete dei trasporti pubblici del Bellinzonese. Nelle immediate vicinanze di ogni stazione si può infatti facilmente trovare una fermata per l'autopostale, con corse ogni mezzora, dall'alba alle fasce di prima serata, sulla linea 62.214 Castione-Grono-Mesocco-S. Bernardino-Thusis.

Verso la fine del 2020 i Comuni della Bassa Valle hanno inoltre espresso l'interessamento e la volontà di farsi promotori di un altro concetto di mobilità sostenibile e cioè hanno deciso di aderire al progetto per la messa in funzione di una rete di bike sharing (sistema di condivisione di biciclette elettriche) tipo Velospot. Negli scorsi mesi sono stati definiti, in collaborazione con l'operatore economico Regione Moesa e la Fondazione il Gabbiano, che si occupa della gestione della rete con il suo progetto Muovi-Ti, i prossimi passi per lo sviluppo di questo importante progetto. L'intento è quello di raggiungere la nostra regione con il sistema di bike sharing che ha iniziato a coinvolgere il Bellinzonese nell'ultimo anno e che lo sarà ancora di più a partire dalla fine del 2021 dove è prevista un'importante estensione nella Città di Bellinzona.

Altro punto di forza del progetto di pista ciclabile riguarda le possibilità di interrare le linee elettriche, in collaborazione con Energia del Moesano SA (EdM SA).

La formazione della nuova pista ciclabile nel suo complesso ha come detto lo scopo di mettere in sicurezza la tratta tra Arbedo-Castione e Grono, nonché favorire gli spostamenti a la mobilità lenta. Essa porta vantaggi in termini di sicurezza e favorisce l'accessibilità con mobilità lenta ai diversi centri comunali di Grono, Roveredo e San Vittore.

Oltre a proporre una visione lungimirante nel modo in cui due diverse regioni possono affrontare assieme problematiche simili, questo progetto di valorizzazione di un'opera che ha segnato indiscutibilmente la storia della Valle ha a nostro avviso l'indiscutibile pregio di unire Bassa e Alta Mesolcina, i diversi centri comunali di Grono, Roveredo e San Vittore con l'agglomerato di Bellinzona, ora meglio collegato con i centri urbani svizzeri grazie alla rete veloce AlpTransit.

Come autorità politica della Bassa Mesolcina siamo fieri di salire, con i nostri vicini di Grono e San Vittore, in sella verso nuove forme di mobilità individuale.

Tracciato sul territorio di Roveredo

Il tracciato in territorio di Roveredo si snoda a partire dal confine con il Comune di San Vittore fino al confine con il Comune di Grono, è largo 3.0 m, presenta uno sviluppo complessivo di ca. 1.970 km e tiene conto delle differenti tipologie e morfologie del terreno circostante, degli insediamenti presenti e del sistema di smaltimento delle acque meteoriche esistente.

La pista ciclabile prevista ricalca fedelmente il percorso della ex linea ferroviaria denominata Ferrovia Retica (RhB) che collegava il paese di Castione (TI) a Mesocco (GR). L'altitudine varia da circa 285 m s.l.m. a circa 320 m s.l.m.

Nello specifico, il percorso ciclabile del Comune di Roveredo, riprende il tracciato del Comune di San Vittore in corrispondenza del ponte in sasso in zona Al Sassello, delineando una prima tratta provvisoria che si innesta di fianco all'asilo "A la Cioldina" sulla strada agricola collegandosi poi con la rete stradale del Comune, e riprendendo in un secondo tempo il tracciato definitivo lungo l'ex RhB in zona "Ai Mondan" fino a confine con il Comune di Grono. Il tracciato della pista ciclabile che provvisoriamente è identificato con la rete viaria locale all'interno del paese verrà evidenziato tramite la posa di segnali specifici e potrà essere reso definitivo unicamente con la realizzazione della *nuova strada collettrice Centro paese – Al Sassello*, rispettivamente della *Ricucitura del nucleo in centro paese*.

Pertanto, è significativo dire che le parti di tracciato al momento non realizzabili e che renderanno completa la futura pista ciclabile saranno integrate nei tratti e di riflesso nei progetti definiti come *nuova strada collettrice Centro paese – Al Sassello* rispettivamente *Ricucitura del nucleo in centro paese*, essendo gli stessi ubicati lungo la ex. RhB.

Le larghezze della sezione trasversale restano costanti in tutto il tracciato. La larghezza della pavimentazione è come detto di 3.0 m. Le banchine laterali avranno una larghezza di 0.50 m su entrambe i lati. La pendenza trasversale è del 2% sia nei tratti rettilinei che nelle curve. In quota, lo strato di usura definitivo sarà rialzato rispetto al terreno esistente con dolci raccordi in corrispondenza degli attraversamenti stradali così da riprendere localmente la quota delle strade agli incroci.

Il nuovo spazio dedicato alla mobilità lenta sarà rialzato rispetto alla quota dell'ex tracciato RhB, per ragioni legate ad un consono pacchetto di fondazione che garantisca il rispetto delle direttive date dalle normative VSS per la profondità di gelo.

In base alle informazioni pervenuteci da USTRA e RhB in relazione alla verifica dello stato di inquinamento del terreno (massicciata ferroviaria) che è stato effettuato nel 2017, il materiale presente non risulta inquinato lungo il tracciato ad eccezione delle parti corrispondenti alle vecchie stazioni (fermate) che è già stato asportato e sostituito dalla società RhB (Ferrovia Retica).

L'acqua di superficie accumulata viene drenata direttamente attraverso le banchine laterali ed infiltrata lungo tutta la lunghezza della pista ciclabile.

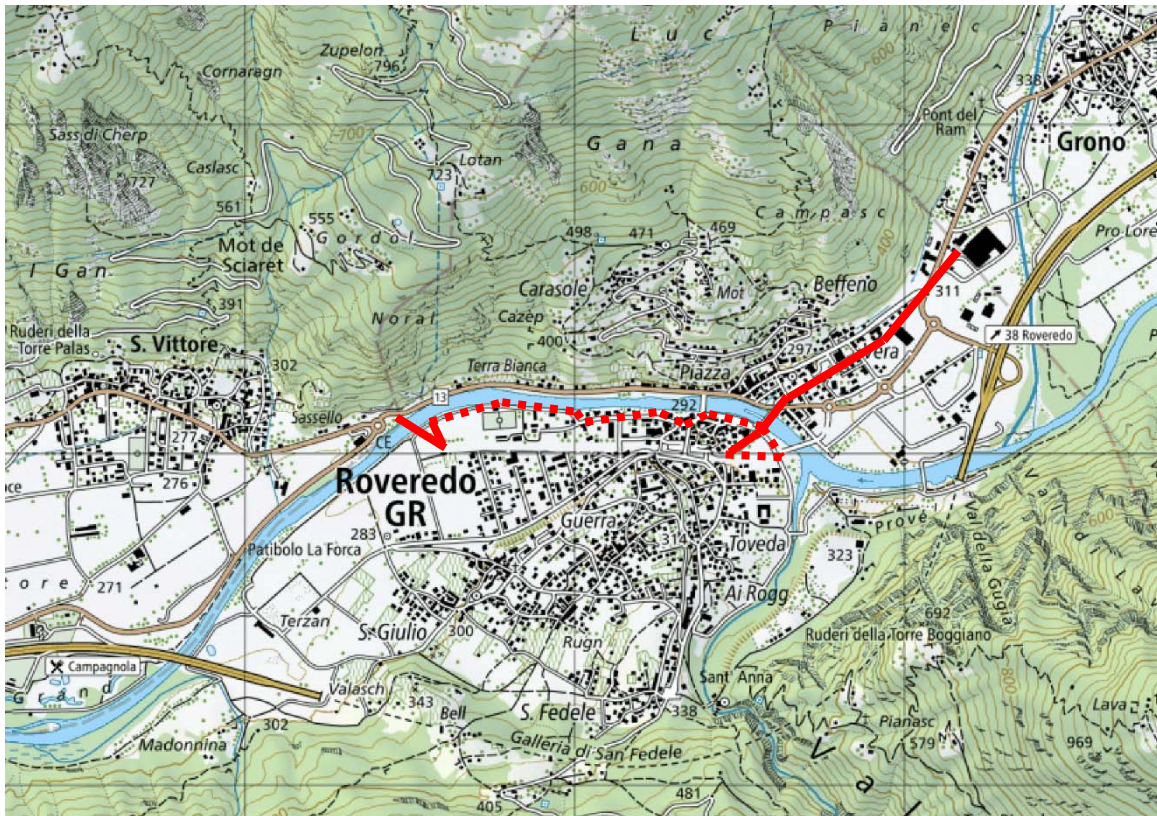
Lungo il tracciato è prevista la posa di una linea interrata e dei candelabri per la fornitura di illuminazione del tracciato ciclabile. Il dettaglio della tipologia e della frequenza di posa di candelabri sarà definito in fase di progettazione esecutiva, rispettivamente sulla base di un'eventuale perizia illuminotecnica.

Non sono previsti degli adeguamenti plano-altimetrici delle strade di accesso. Queste strade sono considerate dei punti di vincolo ed il tracciato della pista ciclabile si adeguerà alle

strade presenti.

Non sono necessari degli acquisti di terreno, ma unicamente delle occupazioni temporanee per lo svolgimento del cantiere, corrispondenti a circa 1'400 mq.

Il progetto si trova al di fuori delle zone di protezione delle acque. I lavori di costruzione lungo la pista ciclabile comprendono lavori di scavo e di arginatura in prossimità della superficie, nonché la pavimentazione in asfalto. Il progetto non rappresenta un rischio per le acque sotterranee.



— Tratta oggetto del presente progetto per relativa richiesta di credito

..... Tratta provvisoria (in attesa di realizzazione della strada collettoria Centro-Al Sassello e Ricucitura Centro Paese)

Il funzionamento della pista ciclabile stessa non è rilevante in termini di rumore. Tuttavia, può portare indirettamente a una riduzione delle emissioni di rumore sulla rete stradale attraverso l'uso di biciclette (ad esempio i pendolari).

Il nuovo percorso permette al traffico non motorizzato di evitare la pericolosa strada cantonale. Questo porta ad un significativo miglioramento della sicurezza di tutti gli utenti della strada. Il collegamento diretto del paese di Roveredo alla pista ciclabile può essere visto come un aumento dell'attrattività. Grazie all'instradamento diretto, la pista ciclabile è interessante per tutti i partecipanti al traffico non motorizzato e può essere utilizzata anche per il traffico pendolare non motorizzato. La carreggiata sarà dotata di un manto d'asfalto.

Trattandosi di un progetto intercomunale e intercantonale, durante l'esecuzione dei lavori si cercherà nel limite del possibile di mantenere/adottare una certa uniformità in ambito sia di posa della segnaletica, sia della pavimentazione.

Nuova vita per le stazioni

Come emerso nella presentazione dello studio già citato voluto dalla Regione Mesolcina, il progetto getta le basi per una rinascita delle stazioni lungo l'ex Ferrovia Bellinzona Mesocco. Questi spazi, tenuti in vita dalla Società esercizio ferroviario turistico (Seft) fino all'apertura del cantiere per la circonvallazione di Roveredo nel 2016, potrebbero infatti ora fungere da spazi informativi sul percorso, se non da strutture di ristoro e moderni bike hotels oppure da botteghe artigianali e sale museali o espositive.

A Grono, nella frazione di Leggia è stata restaurata da parte di un privato, sulla falsa riga di quella di Soazza ora integrata nel complesso del Centro culturale del Circolo di Mesocco. A San Vittore il Comune l'ha recentemente restaurata rendendone un nuovo spazio utile alla popolazione e molto interessante a scopo turistico e culturale.

Per quella di Grono lo studio allestito dalla Regione Mesolcina (2014) indicava una trasformazione di questo edificio (ora dismesso), di proprietà del Comune nei pressi della zona residenziale e dell'edificio scolastico, per aree destinate alle attività di importanza pubbliche e ludiche potenziando le sinergie con il nuovo quartiere residenziale-amministrativo in zona Biraria.

Un potenziale economico per il patrimonio storico, culturale e naturale del Moesano

In ricordo delle ripercussioni positive avute un tempo dalla ferrovia sugli scambi tra Bellinzona, la Bassa valle e l'Alta Valle (per l'artigianato, le cave e il turismo), si ha ora ragione di credere che l'attuale progetto intercomunale possa contribuire allo sviluppo dell'intera regione Moesa.



La pista ciclabile potrebbe infatti stimolare la crescita di un turismo sostenibile, incentivando parimenti la pratica di attività all'aperto nel tempo libero. La sua collocazione, ai margini della valle, può infatti valere come punto di partenza per escursioni alla scoperta del patrimonio storico - chiese, castelli ma anche ponti e altri monumenti d'interesse artistico - e naturale della nostra regione, fra cui la Val Cama, Val Leggia e Val Grono (maggior riserva boschiva svizzera al di fuori del Parco nazionale dell'Engadina), i vari castagneti e altri biotopi d'interesse naturalistico, immersi in un paesaggio alpino con strapiombi mozzafiato e incantevoli cascate.

Un ulteriore aspetto che si ritiene meritevole di esser messo ancora in evidenza è lo spirito collaborativo dimostrato in questo progetto dai vari Comuni di Grono, Roveredo e San Vittore: sinergie del tutto simili a quelle che portarono allo sviluppo dell'ex Ferrovia, che

lasciano ben sperare non solo per il rispetto di una tempistica comune (2021-2022), ma anche per altre proficue e più intense collaborazioni regionali. Quanto ai già citati progetti di riqualifica delle stazioni, si ritiene che solo il fatto di poter ridar loro una forma più decorosa possa pure contribuire allo sviluppo del turismo nel Moesano, nella misura in cui la regione riuscirà a ritagliarsi una propria nicchia sfruttando il potenziale offerto dalla vicinanza con le grandi destinazioni svizzere e italiane.

Programma lavori

Il programma lavori può essere così riassunto:

- messa in appalto capomastro : luglio - settembre 2021
- messa in appalto pavimentazione : ottobre - novembre 2021
- esecuzione lavori : settembre 2021 – giugno 2022
- inaugurazione nuova pista ciclabile : estate 2022

Le fasi che dall'allestimento dell'appalto, vanno fino alla realizzazione dell'opera, sono state già deliberate negli scorsi mesi, dai Municipi coinvolti in questo progetto.

Un investimento da affrontare per le future generazioni

Si tratta di un investimento per le future generazioni che, grazie soprattutto all'importante sostegno finanziario ricevuto dal Cantone dei Grigioni, ci permette di realizzare ora un'importante opera con una spesa sostenibile da parte del nostro Comune.

L'idea di ridare vita al vecchio sedime della Ferrovia Retica favorisce inoltre una nuova collaborazione regionale e sovra cantonale e contribuisce allo sviluppo del turismo nella nostra Regione, sfruttando anche il potenziale offerto con l'apertura della galleria di base AlpTransit dalla vicinanza con le grandi destinazioni di Bellinzona e Milano.

Per questi motivi siamo convinti che il progetto meriti l'appoggio e il sostegno della popolazione per un investimento lungimirante e a favore di una mobilità più responsabile.

Preventivo

Costi realizzazione.....	fr.	930'000.00
Spese procedurali e amministrative	fr.	5'000.00
Spese ufficio tecnico comunale, progettazione, appalti e DL.....	fr.	30'000.00
Spese legali	fr.	5'000.00
Diversi.....	fr.	10'000.00
Domanda di credito	fr.	980'000.00

I costi necessari per l'esecuzione di tutte le opere descritte nel progetto definitivo ammontano complessivamente, con un margine di precisione +/- 10%, a fr. 980'000.00 (inclusi IVA, costi amministrativi, partecipazione UTC, progettazioni e direzione lavori e imprevisti).

Finanziamento

I costi totali dell'opera preventivati a fr. 980'000.00 sono a carico del Comune. La quota parte di sussidio Cantonale è pari al 75% dei costi computabili come indicato nella tabella sottostante:

Spese complessive secondo la stima	fr. 980'000.00
<u>Illuminazione (IP) e condotte</u>	<u>fr. "190'000.00</u>
Spese di costruzione della pista ciclabile secondo la stima (imprevisti, procedure, progettazione e DL compresi).....	fr. 790'000.00
Totale costi computabili: 85% utilizzazione da parte delle biciclette (85% di 790'000.00)	
	fr. 673'000.00
Sussidio cantonale: 75% dei costi computabili (75% di 673'000.00)	<u>fr. 505'000.00</u>
Importo a carico del Comune	fr. 475'000.00

Conclusioni

La decisione di stanziamento del credito, dato che supera le competenze del Consiglio Comunale' è soggetta a referendum obbligatorio. Quindi, se il credito sarà accettato, nei prossimi mesi sarà sottoposto per approvazione ai cittadini tramite votazione popolare.

Proposte e preavvisi

Il Municipio, la Commissione di gestione e revisione e la Commissione edilizia, acqua potabile e protezione civile, preavvisano favorevolmente la concessione di un credito di **fr. 980'000.00** necessario per finanziare i lavori di realizzazione descritti.

MUNICIPIO DI ROVEREDO

Il Sindaco ad interim
Claudio Lardi

Il Segretario
Luca Bonanomi

COMMISSIONE DI GESTIONE E REVISIONE

Il Presidente
f.f. Renata Rigassi

Il Segretario
Giovanni Duca

COMMISSIONE EDILIZIA ACQUA POTABILE E PROTEZIONE CIVILE

Il Presidente
Michel Conti

Il Segretario
Nicola Perri