



## COMUNE DI SAN VITTORE

---

MM 13/2021

### **PISTA CICLABILE INTERCOMUNALE SAN VITTORE-ROVEREDO-GRONO**

**Richiesta di un credito di CHF 2'090'000.-- per la realizzazione della  
pista ciclabile intercomunale San Vittore-Roveredo-Grono  
(tratta sul territorio di San Vittore)**

#### **Trattanda n° 3 – Assemblea comunale straordinaria del 24.08.2021**

##### 1. 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 San Vittore, Roveredo e Grono hanno rilanciato la propria sfida per una mobilità sostenibile con il progetto di valorizzazione dell'ex tracciato ferroviario.

##### 2. 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 sovra cantonale, 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 immissioni 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).

### 3. 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.

### 4. 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 Ticino-Grigioni

Fine 2022: Prevista entrata in esercizio della tratta dalla stazione TILO di Arbedo-Castione al confine Ticino-Grigioni.

### 5. 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'.

## 6. Spostamenti intermodali per pendolari, scolari e turisti

Il Comune di San Vittore, assieme a quelli di Roveredo e Grono, ha incaricato l'Ufficio tecnico di Roveredo 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 con 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 e la mobilità lenta. Essa porta vantaggi in termini di sicurezza e favorisce l'accessibilità con mobilità lenta ai diversi centri comunali di San Vittore, Roveredo e Grono.

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 San Vittore, Roveredo e Grono 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 Roveredo e Grono, in sella verso nuove forme di mobilità individuale.

## 7. Tracciato sul territorio di San Vittore

Il tracciato, che si snoda a partire dal confine con il Cantone Ticino fino al confine con il Comune di Roveredo presso il ponte sulla Moesa in zona Sassello, è largo 3.0 metri, presenta uno sviluppo complessivo di ca. 2.985 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 corre a sud della strada cantonale e a nord del Fiume Moesa. Essa ricalca fedelmente in percorso della ex linea ferroviaria denominata Ferrovia Retica (RhB), che collegava il paese di Castione (TI) a Mesocco (GR). L'altitudine varia da circa 263 m s.l.m. a circa 286 m s.l.m.

Il confine tra il Comune di Lumino e San Vittore è il punto di partenza della pista ciclabile prevista e il percorso sarà costruito come prolungamento della pista ciclabile prevista nel territorio di Lumino (TI). Da questo punto si prosegue lungo il percorso definitivo della ex Ferrovia Retica, attraversando la zona agricola, industriale e residenziale di San Vittore, fino a raggiungere il confine con il Comune di Roveredo. In questo punto, il ponte Al Sassello sarà modificato nella sua piattabanda al fine di accogliere il percorso ciclabile. Verrà edificata una piattabanda in calcestruzzo armato sul corpo del ponte esistente.

In corrispondenza della rotonda Al Sassello sono previsti due attraversamenti della strada cantonale. Essi saranno realizzati secondo gli standard di sicurezza, atti a rendere il percorso sicuro agli utenti.

In corrispondenza della zona agricola e industriale (aerodromo) il tracciato nella nuova pista ciclabile ricalcherà un tratto di strada agricola, fruibile ai mezzi atti a questo scopo.

Le larghezze della sezione trasversale restano costanti in tutto il tracciato. La larghezza della pavimentazione, come già detto, è di 3.0 m. Le banchine laterali avranno una larghezza di 0.50 m su entrambi i lati. La pendenza trasversale è del 2.0 %, sia nei tratti rettilinei che nelle curve.

La pendenza longitudinale varia e ha una pendenza massima del 3.0 % nel tratto della zona Al Sassello. Il gradiente longitudinale minimo è del 0.0 %.

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.

Lungo il tracciato non è prevista la posa di nuove linee di servizio. 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 dei candelabri sarà definito in una prossima fase di progetto e sulla base di una perizia illuminotecnica.

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

In zona Al Sassello sono necessari degli acquisti di terreno per lo svolgimento del cantiere, corrispondenti a circa 10'800 mq.

Il progetto si trova al di fuori delle zone di protezione delle acque. Non ci sono zone o aree di protezione delle acque sotterranee sotto il progetto. 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.



L'acqua superficiale accumulata viene drenata lateralmente tramite le banchine e infiltrata lungo tutta la lunghezza della pista ciclabile. L'inquinamento delle acque reflue della viabilità della pista ciclabile è basso.

Le acque reflue dei cantieri vengono trattate e smaltite in conformità alle normative e direttive vigenti in materia e secondo le regole dell'arte. A causa della natura del cantiere (costruzione di una pista ciclabile) e della piccola quantità di lavori di betonaggio (bauletto in calcestruzzo per illuminazione pubblica e innalzamento della piattabanda del ponte Al Sassello) vengono prodotte solo piccole quantità di acque reflue di cantiere, alcaline o torbide. Lo smaltimento delle acque reflue di cantiere viene effettuato in conformità alla raccomandazione SIA 431.

La pista ciclabile non è soggetta all'ordinanza sugli incidenti rilevanti. L'operazione è da classificare come innocua in termini di rischio, poiché sulla pista ciclabile non vengono trasportate merci pericolose. Le quantità abituali di stoccaggio delle sostanze rilevanti sul sito, come gasolio o benzina, saranno esigue. Si applicherà l'usuale dovere di cura (tenere pronto l'equipaggiamento di emergenza), specialmente per liquidi pericolosi per l'acqua in prossimità delle acque superficiali.

Il perimetro del progetto non si trova nell'area delle fonti di inquinamento secondo la scheda informativa UNA GR "Perimetro di prova per l'inquinamento chimico del suolo". Non sono state effettuate indagini sul suolo per quanto riguarda i carichi inquinanti. Tuttavia in occasione dello smantellamento della linea ferroviaria RhB, è stato restituito il tracciato non inquinato. Le prove di verifica del grado di inquinamento sono state svolte a suo tempo.

Il cantiere della pista ciclabile si trova in un'area urbana (agglomerato) e durerà circa un anno. Pertanto, secondo le direttive dell'UFAM sulla costruzione area e l'aiuto all'esecuzione della Svizzera orientale, si applica il livello di misura B.

Nel livello B si deve tenere conto dei requisiti di base e delle misure supplementari. Le misure di controllo dell'inquinamento atmosferico sono elencate nella gara d'appalto per la costruzione e la loro attuazione concreta è garantita durante la costruzione.

### 8. 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, 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 San Vittore, Roveredo e Grono: 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 (2020-2021-2022), ma anche per altre proficue e più intense collaborazioni regionali.

## 9. Costi

Le spese complessive, inclusi illuminazione pubblica e condotte, imprevisti e progettazione/DL, secondo la stima ammontano a:

| <b>Totale</b>       |            | <b>San Vittore</b>  | <b>Roveredo</b>   | <b>Grono</b>        |
|---------------------|------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| <b>4'895'000.00</b> | <b>CHF</b> | <b>2'421'000.00</b> | <b>961'000.00</b> | <b>1'513'000.00</b> |

I costi di realizzazione del tratto di pista ciclabile sul nostro territorio si possono riassumere come segue:

|  | <b>San Vittore</b>  | <b>TOTALE</b>       |
|--|---------------------|---------------------|
| <b>A. OPERE</b>  |                     |                     |
| Costi di costruzione: Pista ciclabile  | 1'394'000.00        | 2'627'200.00        |
| Costi di costruzione: Illuminazione pubblica (secondo progetto CHF 408'785.00) | 100'000.00          | 1'043'161.90        |
| <b>TOTALE parziale</b>   | <b>1'494'000.00</b> | <b>3'670'361.90</b> |
| <b>B. IMPREVISTI</b>   | <b>180'313.50</b>   | <b>367'036.19</b>   |
| <b>C. SPESE GENERALI</b><br>(progettazione, procedure, direzione lavori)       | <b>234'407.55</b>   | <b>477'147.05</b>   |
| <b>D. ESPRORI (stima)</b>  | <b>30'000.00</b>    | <b>30'000.00</b>    |
| <b>TOTALE IVA escl.</b>  | <b>1'938'721.05</b> | <b>4'544'545.14</b> |
| IVA 7.7%   | 149'281.52          | 349'929.98          |
| <b>TOTALE IVA incl.</b>  | <b>2'088'002.57</b> | <b>4'894'475.12</b> |
| <b>TOTALE ARROTONDATO IVA incl.</b>  | <b>2'090'000.00</b> | <b>4'895'000.00</b> |
| <b>SUSSIDIO CANTONALE</b>  | <b>1'203'000.00</b> | <b>2'244'000.00</b> |
| <b>RIMANENZA</b>   | <b>887'000.00</b>   | <b>2'651'000.00</b> |

## 10. Sussidi

L'ammontare del sussidio cantonale si conforma all'importanza del relativo collegamento ciclabile.

Il sussidio cantonale per i collegamenti che vengono realizzati per soddisfare le esigenze della mobilità quotidiana è compreso tra il 30 % e il 50 % delle spese computabili (art. 58 cpv. 1 lett. a LStra in unione con l'art. 31 cpv. 1bis lett. a Ostra). Se prevale l'interesse del Cantone alla realizzazione di un impianto, il Governo può aumentare adeguatamente questi sussidi (art. 58 cpv. 3 LStra).

Nel caso specifico il sussidio cantonale superiore si giustifica poiché:

- il tracciato previsto fa integralmente parte della rete di base della mobilità quotidiana nel piano settoriale "Percorsi ciclabili";
- la pista ciclabile presenta un 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, comodo e sicuro;
- l'ex tracciato ferroviario si presta molto bene per una riconversione in pista ciclabile.

Tramite decreto governativo del 1. settembre 2020 è stato deciso di concedere un sussidio cantonale per la realizzazione della pista ciclabile intercomunale San Vittore-Roveredo-Grono pari a CHF 2'244'000.--, che equivale al 75% delle spese computabili.

Il sussidio è ripartito sui Comuni come segue:

|                          |            | <b>Totale</b>       | <b>San Vittore</b>  | <b>Roveredo</b>   | <b>Grono</b>      |
|--------------------------|------------|---------------------|---------------------|-------------------|-------------------|
| <b>Sussidio</b>          | <b>CHF</b> | <b>2'244'000.00</b> | <b>1'203'000.00</b> | <b>448'000.00</b> | <b>593'000.00</b> |
| <b>Spese computabili</b> | <b>CHF</b> | <b>2'992'000.00</b> | <b>1'604'000.00</b> | <b>597'000.00</b> | <b>791'000.00</b> |

### 11. Finanziamento

|   |            |                     |
|---|------------|---------------------|
| Costi di costruzione: pista ciclabile                     | CHF        | 1'394'000.00        |
| Costi di costruzione: illuminazione pubblica parte Comune | CHF        | 100'000.00          |
| Progettazione e DL, parte Comune                          | CHF        | 235'000.00          |
| Imprevisti  | CHF        | 181'000.00          |
| Espropri  | CHF        | 30'000.00           |
| IVA 7.7%  | CHF        | 150'000.00          |
| <b>Totale uscite</b>                                      | <b>CHF</b> | <b>2'090'000.00</b> |
| ./ Sussidio cantonale, 75% dei costi computabili          | CHF        | 1'203'000.00        |
| Investimento netto  | CHF        | 887'000.00          |

### Costi di gestione:

|   |            |                  |
|---|------------|------------------|
| Ammortamento 2,5 % (40 anni, su CHF 887'000.00) | CHF        | 22'175.00        |
| Interessi passivi (1%, su CHF 2'000'000.00)     | CHF        | 20'000.00        |
| Spese diverse, spese di manutenzione            | CHF        | 30'000.00        |
| <b>Totale</b>                                   | <b>CHF</b> | <b>72'175.00</b> |

### 12. 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 – luglio 2022
- inaugurazione nuova pista ciclabile : estate 2022

### 13. 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.

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.

### 14. Competenze finanziarie

In base all'art. 37 dello Statuto comunale, le spese non previste nel preventivo uguali o superiori a CHF 1'000'000.-- sottostanno obbligatoriamente al voto del popolo.

### 15. Iter politico

L'approvazione del credito di CHF 2'090'000.-- (IVA incl.) per la realizzazione della nuova pista ciclabile intercomunale San Vittore-Roveredo-Grono (tratta sul territorio di San Vittore):

- viene sottoposta all'Assemblea comunale in data 24 agosto 2021 per il preavviso al popolo;
- verrà sottoposta al voto popolare in data 26 settembre 2021.

### 16. Preavviso

Considerato quanto sopra, il Municipio propone all'Assemblea comunale di preavvisare favorevolmente l'approvazione del progetto concernente la realizzazione della nuova pista ciclabile intercomunale San Vittore-Roveredo-Grono (tratto sul territorio di San Vittore), incluso il relativo credito di CHF 2'090'000.-- (IVA incl.), così come presentati.

Con stima.

PER IL MUNICIPIO

La Sindaca:   
N. Noi

Il Segretario:   
R. Frizzo



San Vittore, 12 agosto 2021