



Sachplan Velo Kanton Graubünden

Piano settoriale percorsi ciclabili Cantone dei Grigioni

Mitwirkungsbericht zur Vernehmlassung

(5. April – 8. Juni 2018)

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione

(5 aprile – 8 giugno 2018)

2. Juli 2019 / 2 luglio 2019



Indice

1.	Breve descrizione del Piano settoriale percorsi ciclabili	3
2.	Invito a prendere posizione	3
3.	Panoramica dei risultati della consultazione	4
4.	Richieste principali e relativa valutazione	4
4.1	Testo	4
4.2	Direttiva di progettazione per percorsi ciclabili della mobilità quotidiana	7
4.3	Piano della rete di percorsi ciclabili con schede dei comuni	8
5.	Approvazione del Piano settoriale percorsi ciclabili	9

Allegato

Valutazione delle prese di posizione



1. Breve descrizione del Piano settoriale percorsi ciclabili

Il traffico ciclistico acquista sempre maggiore importanza per il Cantone dei Grigioni. Di conseguenza, con la revisione parziale dell'ordinanza stradale (OStra; CSC 807.110), entrata in vigore il 1° gennaio 2016, il Governo ha previsto un piano settoriale per la rete di piste ciclabili.

Il Piano settoriale percorsi ciclabili è strutturato in un testo, una direttiva di progettazione per i percorsi ciclabili della mobilità quotidiana e un piano della rete di percorsi ciclabili con le schede tecniche relative ai comuni.

Testo

Nel testo vengono stabiliti i parametri per la pianificazione della rete ciclabile cantonale – suddivisa in mobilità quotidiana e del tempo libero di importanza cantonale diversa – e definiti i criteri per la determinazione dei sussidi cantonali. Viene inoltre spiegata la procedura per l'ampliamento della rete ciclabile cantonale, in particolare l'inserimento del Piano settoriale percorsi ciclabili nei processi della pianificazione del territorio.

Direttiva di progettazione Percorsi ciclabili della mobilità quotidiana

La direttiva di progettazione contiene i requisiti edilizi vincolanti per lo stanziamento di sussidi cantonali per i percorsi ciclabili della mobilità quotidiana. Il rispetto di questa direttiva di progettazione è un presupposto per la concessione di sussidi cantonali per piste ciclabili della mobilità quotidiana. La direttiva stabilisce i requisiti posti alla configurazione edilizia di corsie ciclabili, ciclopiste e strade pedonali combinate a ciclopiste e disciplina inoltre la realizzazione di ponti, sottopassaggi o gallerie che servono al traffico ciclistico e pedonale. Sono possibili deroghe motivate in seguito a una ponderazione degli interessi, che devono però essere approvate dall'autorità aggiudicante.

Piano della rete di percorsi ciclabili con schede dei comuni

Il piano della rete di percorsi ciclabili indica tutti i collegamenti e i percorsi della rete ciclabile cantonale in un piano corografico (scala 1:130'000). I percorsi ciclabili della mobilità quotidiana vengono rappresentati in modo dettagliato in schede tecniche riferite ai comuni e basate sul piano corografico (scala di rappresentazione più grande). I tratti mancanti o che non corrispondono ai requisiti posti dalla direttiva di progettazione vengono indicati come punti deboli.

2. Invito a prendere posizione

Con la pubblicazione nel Foglio ufficiale cantonale del 5 aprile 2018 è stata avviata la consultazione in merito al progetto del Piano settoriale percorsi ciclabili, che è durata fino all'8 giugno 2018. I relativi documenti erano disponibili sulla homepage del Cantone.

Comuni, organizzazioni regionali, Dipartimenti cantonali e Cancelleria dello Stato come pure singoli uffici federali, associazioni e organizzazioni di interesse sono inoltre stati invitati a esprimersi in merito al progetto.



3. Panoramica dei risultati della consultazione

Nel quadro della consultazione a livello cantonale, 90 rappresentanti di comuni, regioni e associazioni, uffici cantonali, singoli privati e un partito politico si sono espressi in merito al Piano settoriale percorsi ciclabili. Con in totale 766 osservazioni, in parte identiche, sono state presentate indicazioni, suggerimenti e richieste relative ai singoli capitoli del piano settoriale. Tutte le argomentazioni sono state valutate dal Servizio per il traffico non motorizzato (STNM) in collaborazione con il Segretariato del Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste (DCTF) come pure con l'ufficio di pianificazione dei trasporti incaricato. Questi servizi hanno anche proceduto a rispondere alle argomentazioni.

La maggior parte delle richieste concerneva il piano della rete di percorsi ciclabili con le schede dei comuni. Quest'ultimo è stato completato con numerose osservazioni dettagliate. Nel testo e nella direttiva di progettazione per i percorsi ciclabili della mobilità quotidiana sono stati effettuati nove adeguamenti sostanziali.

In allegato al presente rapporto sono indicate dettagliatamente tutte le prese di posizione con la relativa valutazione.

4. Richieste principali e relativa valutazione

Molte osservazioni e richieste si riferiscono ad ambiti tematici concreti.

Di seguito sono state riassunte e suddivise per gruppi tematici le principali richieste e la relativa valutazione.

4.1. Testo

Inserimento della bicicletta da corsa

Numerose prese di posizione chiedono l'inserimento nel piano settoriale del ciclismo da corsa o di una relativa rete di itinerari. Questo sport sarebbe una parte importante e crescente dell'utilizzazione turistica estiva.

Vista l'importanza del ciclismo da corsa documentata nella consultazione, la rete ciclabile cantonale della mobilità del tempo libero viene completata con la «rete di base bicicletta da corsa» (testo, nuovo capitolo 3.2.2).

Poiché gli appassionati della bicicletta da corsa circolano di regola sulle strade cantonali (in particolare sulle strade dei passi), la rete di base bicicletta da corsa è rappresentata di principio dalla rete di strade cantonali. In caso di circonvallazioni con divieto di circolazione per biciclette, in via eccezionale anche le strade comunali possono essere parte della rete per biciclette da corsa. In caso di progetti di manutenzione e di ampliamento di una strada appartenente a questa rete, il Cantone e i comuni verificano se è sensato aggiungere corsie ciclabili a quella a monte. Questo vale di principio a partire da una pendenza del 6% e da un traffico giornaliero medio (TGM) di oltre 2'500 veicoli/giorno. Nel corso della verifica devono però essere considerati possibili percorsi alternativi equivalenti attraverso la rete di strade comunali, inventari e zone di protezione interessati, come pure l'economicità e l'intervento nel paesaggio. La rete di base bicicletta da corsa non viene segnalata separatamente, visto che la segnaletica è garantita dalla quella di base della rete stradale.

Poiché la rete di base bicicletta da corsa corrisponde di principio alla rete di strade cantonali, si rinuncia a una rappresentazione nel piano della rete di percorsi ciclabili. In caso contrario ciò renderebbe più difficile la leggibilità del piano della rete di percorsi ciclabili.



Coesistenza/separazione di escursionisti e ciclisti

Quando dei segmenti di strade o sentieri vengono usati sia da escursionisti, sia da ciclisti, spesso nascono dei conflitti. Diversi partecipanti alla consultazione hanno chiesto di affrontare questa problematica nel Piano settoriale percorsi ciclabili.

Le infrastrutture destinate a escursionisti e ciclisti possono essere di principio sfruttate da entrambi i gruppi di utenti. In caso di conflitti occorre tuttavia mirare a una separazione dell'utilizzazione. Questa tematica viene evidenziata in diversi punti del testo. Tra le altre cose si rende infatti attenti al fatto che già durante la pianificazione e la progettazione di piste ciclabili devono essere considerati eventuali conflitti con sentieri escursionistici. Nel quadro di una ponderazione degli interessi devono essere presi in considerazione i sentieri escursionistici esistenti. Inoltre, le misure che mirano a togliere il traffico di biciclette o mountain bike da sentieri escursionistici vengono ponderate in modo particolare nel calcolo del sussidio cantonale (capitoli 1.5, 5.2.1 e 6.1.2).

Conflitti con zone di protezione e inventari

Dei conflitti sono ipotizzabili anche con altri interessi, ad esempio con zone di protezione o inventari. Nella consultazione è stata chiesta una menzione esplicita degli inventari e delle zone di protezione (IVS, ISOS, IFP, ecc.).

Il testo, la direttiva di progettazione e il piano della rete di percorsi ciclabili vengono precisati nella misura in cui la pianificazione e la progettazione devono avvenire in considerazione delle zone di protezione e degli inventari. Si rende inoltre attenti al fatto che inventari e zone di protezione possono rappresentare dei motivi per una deroga dalla direttiva di progettazione.

Procedura

In seguito a diversi riscontri, in tutto il testo sono state inserite delle precisazioni relative alla procedura. La procedura per l'ampliamento della rete ciclabile cantonale viene inoltre presentata con un diagramma nel nuovo capitolo 7 (nuova numerazione del precedente capitolo 6.2) – dall'elaborazione del piano direttore regionale, per passare all'adeguamento del piano generale di urbanizzazione e alla procedura comunale per il rilascio della licenza edilizia fino alla decisione in merito al versamento di sussidi cantonali.

Vengono spiegate in modo più dettagliato anche le competenze per il calcolo dei sussidi e per la decisione relativa ai sussidi cantonali. Viene tra l'altro stabilito che il Governo – che approva il piano settoriale con il sistema a punti stabilito (art. 5 cpv. 1 della legge stradale del Cantone dei Grigioni, LStra; CSC 807.100) – deve decidere in merito all'inserimento, alla soppressione o allo spostamento di segmenti di strade o sentieri solo se il nuovo tracciato non è conforme al piano della rete di percorsi ciclabili del piano settoriale. Questo vale anche se, in seguito a un interesse cantonale predominante, il Cantone partecipa alle spese computabili in misura superiore al 50 per cento: approvando il piano della rete di percorsi ciclabili – conformemente all'art. 58 cpv. 3 LStra – il Governo ha già decretato quali collegamenti e percorsi ricevono un'aliquota contributiva superiore al 50 per cento.

Misure di promozione

Il ciclismo turistico nel Cantone dei Grigioni (bicicletta e MTB) dispone già di un buon marketing, compito assunto dalle organizzazioni turistiche e dai fornitori di prestazioni turistiche. Negli ultimi anni il Cantone ha inoltre lanciato alcuni programmi di promozione attuandoli con successo (graubündenHIKE, graubündenBIKE, graubündenE-MTB).

Per la promozione della bicicletta quale alternativa al traffico motorizzato individuale è però sempre più importante anche un marketing dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana. Il Cantone deve garantire che gli impianti cofinanziati vengano utilizzati nel migliore dei modi. Il Servizio per il traffico non motorizzato dei Grigioni ha già realizzato alcune misure di marketing. Il testo, capitolo 5.2.4,



viene completato con l'indicazione che il Cantone si assumerà anche in futuro il marketing della mobilità quotidiana.

Priorizzazione di punti deboli, orizzonte di realizzazione

Diversi partecipanti alla consultazione auspicano una priorizzazione dei punti deboli della rete ciclabile della mobilità quotidiana indicati nelle schede tecniche.

Poiché i comuni sono competenti per la realizzazione della rete ciclabile, spetta a loro decidere di assegnare la priorità a progetti previsti nel quadro delle relative risorse personali e finanziarie – eventualmente in coordinamento con altri risanamenti necessari (ad esempio canalizzazioni, potenziamenti di percorsi o pavimentazioni). I comuni sono liberi di decidere se, come e quando eliminare i punti deboli indicati nelle schede tecniche. Di conseguenza non è sensato prescrivere orizzonti temporali o priorizzare i punti deboli nel Piano settoriale percorsi ciclabili. Tuttavia, nel nuovo capitolo 3.3 vengono indicate alcune spiegazioni di fondo relative all'orizzonte di realizzazione previsto. Si rende anche attenti allo scadenziario della Confederazione per quanto riguarda i programmi d'agglomerato.

Competenza per la rete ciclabile cantonale

In alcuni riscontri si chiede la costruzione e la manutenzione della rete di base e/o della rete complementare da parte del Cantone.

La legge stradale cantonale assegna ai comuni la costruzione e la manutenzione degli impianti del traffico non motorizzato (art. 6 cpv. 3 LStra). L'auspicata assunzione della rete di base e/o della rete complementare da parte del Cantone richiederebbe una modifica della legge stradale da parte del Gran Consiglio. Il Piano settoriale percorsi ciclabili non può derogare da questa suddivisione dei compiti sancita nella legge. Su richiesta dei comuni, il Cantone può però occuparsi della progettazione degli impianti del traffico non motorizzato (art. 5b cpv. 2 OStra). Inoltre, il Cantone può fungere da committente in caso di impianti lungo strade cantonali che servono a sgravare queste ultime (art. 6 cpv. 4 LStra). La pianificazione e la costruzione di corsie ciclabili lungo le strade cantonali sono già compiti del Cantone (art. 5 cpv. 1 lett. a LStra).

Parcheggi per biciclette

In diversi casi si chiede una partecipazione finanziaria del Cantone alla realizzazione di parcheggi per biciclette accessibili pubblicamente. I parcheggi sarebbero una parte importante dell'intera infrastruttura destinata alle biciclette.

Il Piano settoriale percorsi ciclabili serve al Governo quale base per la concessione di sussidi in quanto determina le reti ciclabili di interesse cantonale o di interesse cantonale predominante che possono ricevere sussidi. La determinazione delle ubicazioni dei parcheggi per biciclette rientra per contro – in analogia ai parcheggi nel traffico stradale – nell'ambito di competenza dei comuni. Di conseguenza il Piano settoriale percorsi ciclabili non considera posteggi per biciclette, posteggi custoditi, impianti bike and ride e stazioni di ricarica. In altre parole, i parcheggi per biciclette non sono un impianto del traffico ciclabile mobile ai sensi dell'art. 58 cpv. 1 lett. a LStra e di conseguenza, conformemente alla legge stradale, non hanno diritto a sussidi. In virtù della legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (LTP; CSC 872.100), il Cantone può tuttavia versare sussidi per la costruzione di impianti bike and ride situati nelle o presso le stazioni (art. 27 LTP). Il testo è stato completato di conseguenza (capitolo 2.5).

Ammontare dei sussidi cantonali



Alcuni partecipanti alla consultazione criticano l'ammontare massimo dei sussidi cantonali o chiedono sussidi identici per la rete della mobilità quotidiana e del tempo libero.

I limiti contributivi per la rete complementare (da un minimo del 5 a un massimo del 50 per cento) vengono fissati nell'art. 58 cpv. 1 lett. a LStra. Un aumento di questi limiti richiederebbe una modifica della legge stradale da parte del Gran Consiglio e non può dunque avvenire nel quadro del Piano settoriale percorsi ciclabili.

I limiti contributivi per la rete di base risultano dall'art. 58 cpv. 3 LStra. Questa disposizione concede al Governo la competenza di conferire sussidi cantonali superiori al 50 per cento in presenza di un interesse cantonale predominante. Approvando il Piano settoriale percorsi ciclabili (art. 5 cpv. 2 OStra), il Governo fissa i limiti massimi di questi sussidi cantonali (80 per cento rete di base della mobilità quotidiana / 60 per cento rete di base della mobilità del tempo libero) e stabilisce lo schema di calcolo (già applicato oggi) in modo trasparente. Con un massimo dell'80 per cento a favore della rete di base della mobilità quotidiana, il sostegno cantonale è già molto ampio. Per questa ragione si è rinunciato a un adeguamento delle aliquote contributive.

Il fatto che la mobilità quotidiana della popolazione locale debba essere sostenuta con sussidi cantonali più generosi rispetto alla mobilità del tempo libero è dovuto a una ponderazione svolta dal Gran Consiglio durante il dibattito relativo alla revisione parziale della legge stradale. Tale ponderazione è stata inserita nell'art. 31 cpv. 1^{bis} OStra. La rete esistente della mobilità del tempo libero è di principio sufficientemente grande e di buona qualità. Con aliquote di sussidio più elevate a favore della rete della mobilità quotidiana si mira a creare degli incentivi per l'attuazione delle esigenze di collegamento della popolazione locale nella mobilità quotidiana. Questa distinzione viene mantenuta.

4.2 Direttiva di progettazione per percorsi ciclabili della mobilità quotidiana

Principi per il traffico misto

Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono un principio per la riduzione della velocità in caso di traffico misto (introduzione generale del limite di velocità massimo di 30 km/h) o un principio per la separazione dei ciclisti al di fuori dell'abitato (ciclopista come regola).

Non è possibile completare la direttiva di progettazione con i principi auspicati. I limiti generali di velocità possono essere ridotti solo in determinati casi eccezionali disciplinati a livello legislativo (art. 108 cpv. 2 dell'ordinanza sulla segnaletica stradale, OSStr; RS 741.21). Anche la forma di conduzione adatta dei ciclisti va esaminata per ogni singolo progetto in base a diversi fattori. Il capitolo 1.1 della direttiva di progettazione viene tuttavia completato nella misura in cui, per ragioni di sicurezza, il traffico ciclistico – laddove possibile e sensato – viene condotto su strade o ciclopiste separate.

Significato dei segnali di prescrizione per le biciclette elettriche

In diversi casi si chiede una spiegazione dei segnali stradali e del loro significato per le biciclette elettriche.

Le ciclopiste segnalate sono aperte alle biciclette elettriche con pedalata assistita sia fino a 25 km/h, sia fino a 45 km/h («biciclette elettriche veloci»). Una segnaletica di ciclopiste con un divieto per biciclette elettriche veloci va applicata solo in casi eccezionali. Il capitolo 3.6 della direttiva di progettazione viene riorganizzato e completato di conseguenza.

Requisiti relativi alla manutenzione



La manutenzione di corsie ciclabili lungo le strade cantonali è compito del Cantone, quella di altre corsie ciclabili, ciclopiste e percorsi è compito dei comuni (art. 5 cpv. 1 lett. a LStra e art. 6 cpv. 3 LStra).

In base a diversi riscontri, a titolo di novità la direttiva di progettazione stabilisce i requisiti posti alla manutenzione di ciclopiste dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana (capitolo 3.9). A titolo complementare, nel testo viene stabilito che con la domanda di sussidi cantonali deve essere presentato anche un piano di manutenzione (capitolo 7.2). Grazie a queste prescrizioni si mira a garantire una qualità uniforme della manutenzione della rete ciclabile cantonale della mobilità quotidiana.

Carattere vincolante della direttiva di progettazione

Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono che si rinunci a degli standard di progettazione. In singoli casi dovrebbe essere possibile una deroga dalla direttiva di progettazione per i percorsi ciclabili della mobilità quotidiana.

Conformemente all'art. 31 cpv. 1^{bis} dell'ordinanza stradale del Cantone dei Grigioni (OStro; CSC 807.110), i versamenti di sussidi del Cantone sono tra l'altro vincolati al rispetto delle «direttive cantonali». La configurazione edilizia delle piste ciclabili deve corrispondere alle direttive di progettazione cantonali. Una determinazione uniforme per tutto il Cantone è imperativa per una qualità minima della rete ciclabile cantonale. Una rinuncia alla formulazione di simili standard sarebbe contraria alla direttiva emanata dal Governo.

La direttiva di progettazione dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana si orienta ai requisiti minimi delle norme vigenti; in alcuni casi si rimane addirittura sotto tali requisiti minimi. I principi valgono soprattutto per i tratti al di fuori dell'abitato. Sono possibili delle deroghe a seguito di una ponderazione degli interessi, esse richiedono tuttavia una motivazione nella relazione tecnica. Questo vale anche per la richiesta che vuole una rete della mobilità quotidiana completamente asfaltata. Di principio per i collegamenti dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana deve essere prevista una pavimentazione in asfalto, affinché possano essere utilizzati anche nel semestre invernale e in caso di pioggia.

Progetti pilota

In alcuni casi si chiede l'elaborazione di progetti pilota. Si auspica ad esempio lo sviluppo di rivestimenti rispettosi dell'ambiente o uno studio relativo a superfici di circolazione separate con differenze di livello.

Progetti pilota e incarichi di ricerca sono ancora possibili e auspicati. Essi dovrebbero avvenire d'accordo con il STNM e in collaborazione con gli istituti di ricerca (università, scuole universitarie professionali, VSS, SVI, ecc.). Nella direttiva di progettazione vengono però inserite solo soluzioni dimostrate valide. Se determinate soluzioni previste da progetti pilota dovessero trovare conferma, la direttiva di progettazione può essere aggiornata in un secondo momento.

4.3 Piano della rete di percorsi ciclabili con schede dei comuni

Tracciato dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana e punti deboli

Numerosi riscontri concernono i tracciati dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana e i punti deboli individuati.

Sono state verificate tutte le differenze notificate e le proposte di modifica. Laddove possibile, il piano della rete di percorsi ciclabili è stato adeguato di conseguenza. È stato inoltre già possibile definire singoli nuovi collegamenti e ampliare in modo puntuale la rete.



Complementi della rete della mobilità del tempo libero

Diversi partecipanti alla consultazione chiedono l'inserimento di determinati percorsi nel piano della rete di percorsi ciclabili.

Non ogni percorso inserito in un piano generale di urbanizzazione (PGU) come tracciato per mountain bike o bicicletta soddisfa i criteri per essere incluso nel piano settoriale. Sono considerati di importanza cantonale e dunque degni di essere inseriti nel piano settoriale solo i percorsi destinati al tempo libero conformemente alla norma SN 640 829a. Questi tracciati suddivisi in percorsi nazionali, regionali o locali hanno un punto di partenza e una destinazione, così come una determinata importanza per la rete globale.

Per questa ragione i nuovi percorsi pianificati devono essere previamente presentati al STNM per il coordinamento con la rete globale e inseriti nei PDRReg e/o nei PGU. Nella procedura di approvazione del PDRReg/PGU il Governo può quindi conferire un incarico per l'aggiornamento del percorso nel piano della rete di percorsi ciclabili. Il STNM può aggiornare nel piano della rete di percorsi ciclabili modifiche di poco conto relative al tracciato di percorsi esistenti.

Piani direttori regionali invece di un piano della rete di percorsi ciclabili

In alcuni casi si temono dei doppioni con i piani direttori regionali e una limitazione della libertà d'azione dei comuni. Di conseguenza si chiede di rinunciare al piano della rete di percorsi ciclabili vincolante per le autorità. Andrebbero piuttosto inserite le reti del traffico non motorizzato dei piani direttori regionali (PDRReg).

Il Piano settoriale percorsi ciclabili illustra la rete della mobilità quotidiana «cantonale» e la rete della mobilità del tempo libero «cantonale». Si tratta di collegamenti e percorsi di interesse cantonale o di interesse cantonale predominante. Solo questi hanno diritto a sussidi conformemente all'art. 58 LStra e all'art. 31 cpv. 1^{bis} OStra. Per l'inserimento di un collegamento/percorso nel piano della rete di percorsi ciclabili valgono i requisiti stabiliti nel testo: il raggiungimento di un valore soglia definito nel modello dei potenziali per la mobilità quotidiana e la categorizzazione e segnaletica conformemente alla norma SN 640 829a per i percorsi della mobilità del tempo libero. Con il piano settoriale – che può essere aggiornato in modo relativamente semplice a seconda della necessità – viene garantito che il Governo disponga di uno strumento attuale, trasparente e valido in tutto il Cantone per il conferimento di sussidi. I PDRReg sono stati un'importante base per la determinazione della rete ciclabile cantonale. Non sussiste tuttavia alcun diritto a una ripresa completa nel piano settoriale con relativo cofinanziamento del Cantone. Le competenze e gli obblighi del Governo conformemente all'art. 6 cpv. 2 LStra e all'art. 5 cpv. 1 OStra non possono essere delegate alle regioni attraverso i PDRReg.

La libertà d'azione dei comuni rimane in ogni caso garantita. I tracciati delle reti ciclabili meramente comunali non vengono rilevati nel piano settoriale. I comuni sono liberi di stabilire collegamenti e percorsi comunali o che interessano solo delle frazioni e completare di conseguenza la rete cantonale nei piani direttori regionali. Lo stesso vale per i collegamenti e i percorsi che interessano più frazioni: anche in questo caso i comuni sono liberi di determinarli, se non dovessero corrispondere al piano settoriale decade tuttavia il diritto a sussidi cantonali.

5. Approvazione del Piano settoriale percorsi ciclabili

L'approvazione del Piano settoriale percorsi ciclabili spetta al Governo. Esso decide l'approvazione del piano settoriale in considerazione dei risultati della consultazione (art. 5 cpv. 1 OStra).

Dopo l'approvazione, tutti i documenti del Piano settoriale percorsi ciclabili (ad eccezione delle schede tecniche dei comuni) saranno pubblicati su internet e aggiornati.