



Sitzung vom
5 luglio 1994

Mitgeteilt den
4. AUG. 1994

Protokoll Nr.
1720

A

L'assemblea dei delegati dell'**Organizzazione Regionale della Mesolcina** si è riunita il 19 novembre 1992 e ha varato il "Piano Direttore Regionale 1^a fase", costituito dai seguenti progetti risp. fogli d'oggetto:

- 14.301 Ampliamento aree sciistiche San Bernardino
- 14.302 Concetto impianti d'innevamento artificiale San Bernardino
- 14.511 Concetto trasporti pubblici regionali
- 14.512 Prolungamento binario industriale Grono-Lostalio/Cabbiolo
- 14.521 Collegamento Valchiavenna
- 14.522 Svincolo di Mesocco
- 14.523 Svincolo di Cama
- 14.524 Provvedimenti per il traffico a San Bernardino
- 14.525 Concetto ripari antirumore
- 14.541 Eliporti
- 14.551 Piste ciclabili

I singoli fogli d'oggetto sono corredati di un commento e in parte di una planimetria 1:25'000. Si tratta della 1^a fase del Piano Direttore Regionale della Mesolcina ai sensi dell'art. 50 sgg. della legge sulla pianificazione territoriale del Cantone dei Grigioni del 20 maggio 1973 (LPTC) e dell'art. 53 della relativa ordinanza del 26 novembre 1986 (OPTC). I seguenti progetti del piano direttore possono essere coordinati secondo un programma di massima del Governo per completare il Piano direttore cantonale nei seguenti piani direttori parziali (campi settoriali):

- Piano direttore parziale turismo (fogli d'oggetto 14.301, 14.302)
- Piano direttore parziale traffico (fogli d'oggetto 14.511, 14.512, 14.521, 14.522, 14.523, 14.524, 14.541, 14.551)

Con scritto del 28 settembre 1993 l'Organizzazione Regionale della Mesolcina (ORM) ha sottoposto al Governo la richiesta formale di approvazione risp. di prendere nota in senso positivo della 1ª fase del Piano Direttore Regionale. La procedura di consultazione all'interno dell'Amministrazione ha avuto luogo dal 19 ottobre al 19 novembre 1993.

B

Esame formale

1. Procedura

La 1ª fase del Piano Direttore Regionale della Mesolcina è stata emanata sulla scorta dello statuto organico deciso dall'ORM il 17.5.1988 e approvata dal Governo il 14.8.1989 ai sensi dell'art. 53 OPTC.

Il piano direttore è stato presentato per la consultazione alle autorità comunali della Regione dal 19.11.1991 al 17.2.1992. Il rapporto sull'esame preliminare dell'Ufficio di pianificazione data del 31.3.1992. Dal 26.6. al 27.7.1992 ha avuto luogo l'esposizione pubblica in tutti i comuni e in data 28.10.1992 ne è seguita la decisione del comitato dell'ORM circa le osservazioni inoltrate. In base all'approvazione dell'assemblea dei delegati dell'ORM in data 19.11.1992 in merito ai singoli oggetti del piano direttore, nel periodo dal 22.4 all'11.6.1993 ogni singolo comune ha provveduto alla decisione. Nella pratica d'approvazione allegata sono stati raccolti e documentati i relativi atti ad opera della Regione. Si ha quindi tenuto conto in modo esauriente ed esemplare del requisito di informare e coinvolgere i comuni e la popolazione.

Come citato, le delibere dei comuni in merito ai singoli oggetti del piano direttore hanno avuto luogo nel periodo tra il 22.4 e l'11.6.1993. Contrariamente alle chiare direttive dell'ORM, nel Comune di Leggia non si ha votato sui singoli oggetti del piano direttore, bensì in blocco. In occasione dell'assemblea comunale vi è stato un diniego generale. In tutti gli altri comuni si ha votato separatamente sui singoli oggetti del piano direttore. Il risultato può essere riassunto come segue: i 6 oggetti del piano direttore 14.301, 14.511, 14.522, 14.524, 14.525 e 14.551 sono stati accettati in 8 comuni, vale a dire in tutti i comuni eccetto Leggia; 2 oggetti (14.512, 14.523) sono stati accettati da 7 comuni; 2 oggetti (14.302, 14.521) sono stati accolti da 6 comuni. L'oggetto del piano direttore 14.541 "eliporti" è stato accettato soltanto da 5 comuni.

L'art. 10 cpv. 3 dello statuto organico per l'allestimento di un Piano Direttore Regionale della Mesolcina (statuto organico), deciso dall'ORM il 17 maggio 1988 e approvato dal Governo in data 11 giugno 1991, ha il seguente tenore:

“Nel caso in cui il Piano Direttore Regionale viene approvato non da tutti, ma almeno da sei comuni, il Comitato Regionale invita il Governo cantonale a eseguire la procedura di conciliazione”.

Tale prescrizione va interpretata nel seguente modo: se un determinato foglio d'oggetto viene accettato da meno di sei comuni, dal punto di vista della Regione vale come allestito ai sensi dell'art. 50 LPT e il Governo nella procedura di approvazione deve eseguire una procedura di conciliazione con quel o quei comuni che l'hanno respinto. Se un foglio d'oggetto viene per contro accettato soltanto da cinque comuni o ancora meno, esso vale come non allestito ai sensi dell'art. 50 LPT. In caso contrario l'art. 10 cpv. 3 dello statuto organico avrebbe dovuto prevedere una procedura di conciliazione anche per questo caso.

In riferimento alla presente pratica d'approvazione tale interpretazione ha le seguenti conseguenze:

- Il foglio d'oggetto no. 14.541 (campi d'aviazione per elicotteri) non può essere considerato riuscito, siccome è stato accolto soltanto da cinque comuni (Mesocco, Soazza, Lostallo, Cama e Grono). Tale constatazione non assume tuttavia grande importanza, poiché in data 29 giugno 1992 il Governo ha decretato di rinunciare all'esecuzione di un piano direttore concernente gli eliporti nel Cantone dei Grigioni. L'oggetto del piano direttore no. 14.541 (campi d'aviazione per elicotteri) va quindi tolto in ogni caso dal Piano Direttore Regionale della Mesolcina.
- Per quanto concerne gli altri fogli d'oggetto il Governo giusta l'art. 10 cpv. 3 dello statuto organico deve eseguire speciali trattative di conciliazione con quei comuni (compreso Leggia), che hanno respinto l'approvazione. In relazione ai fogli d'oggetto no. 14.511, 14.512, 14.521, 14.522, 14.523, 14.524 e 14.525 il Governo considera però superflua l'attuazione di simili trattative di conciliazione, poiché, come verrà ancora esposto, con il presente decreto si prende soltanto nota di tali fogli d'oggetto. Per quanto concerne i fogli d'oggetto no. 14.301 (ampliamento aree sciistiche San Bernardino) e no. 14.551 (piste ciclabili) va ritenuto che questi sono stati respinti soltanto dal Comune di Leggia. Dato che il Comune di Leggia

non ha ritenuto necessario occuparsi in modo dettagliato e serio dei singoli oggetti del piano direttore, il Governo non vede neppure il motivo di avviare colloqui conciliatori con questo comune. Riguardo al foglio d'oggetto no. 14.302 (concetto impianti d'innevamento artificiale San Bernardino) va ritenuto che questo non è stato respinto soltanto dal Comune di Leggia, bensì anche dai due Comuni di Roveredo e San Vittore. In merito a questo foglio d'oggetto il Governo ritiene giustificato in via eccezionale rinunciare all'esecuzione di trattative di conciliazione, poiché ambedue di Comuni di Roveredo e San Vittore non sono direttamente interessati dall'oggetto "concetto impianti d'innevamento artificiale San Bernardino". Il problema energetico, che costituisce cioè il motivo di rifiuto del Comune di Roveredo, va senz'altro tenuto in considerazione e osservato nei limiti delle procedure successive ancora da eseguirsi in vista della realizzazione degli impianti d'innevamento a San Bernardino. Dal punto di vista del Governo è infine importante ritenere che almeno sei comuni hanno approvato il foglio d'oggetto, dichiarandolo quindi valido.

2. Concordanza con il programma di massima del Governo per completare il piano direttore cantonale

Con decreto del 6 dicembre 1982 il Consiglio federale approvò il piano direttore del Cantone dei Grigioni con riserve. Allo stesso tempo esso ha dovuto esortare il Cantone ad apportare complementi in determinati settori specifici (agricoltura, paesaggio, svago, insediamento, infrastrutture turistiche, approvvigionamento sovralocale, edifici e impianti pubblici nonché ambiente).

Secondo il concetto della ^{GOVERNO}~~Regione~~ i complementi necessari dovranno essere eseguiti successivamente e prevalentemente tramite le regioni. Le basi necessarie per l'integrazione di regioni sono state create nel 1986/87 con la revisione della LPTC (art. 50 sgg.) e con l'emanazione dell'OPTC (art. 53).

Con decreto no. 464 del 19 febbraio 1991 il Governo ha stabilito un programma di massima 1991 - 1995 per i lavori necessari al completamento del piano direttore cantonale. Tale programma serve al coordinamento con le pianificazioni specifiche dei vari dipartimenti e le pianificazioni delle organizzazioni regionali. Si parte dal presupposto che i complementi del piano direttore vengono eseguiti a seconda del settore specifico risp. del progetto o attraverso la sistemazione del piano direttore regionale (cosiddetta procedura a doppio livello) o direttamente nel piano direttore cantonale

(cosiddetta procedura a un livello). In particolare il programma di massima prevede per una prima fase completa i seguenti punti principali:

- regioni sciistiche e impianti turistici di trasporto (procedura a doppio livello)
- impianti d'innevamento (procedura a doppio livello)
- agricoltura (procedura a un livello)
- protezione del paesaggio (procedura a doppio livello)
- protezione della natura (procedura a un livello)
- estrazione di materiale, discariche e depositi di materiale (procedura a doppio livello)
- trasporti pubblici (a seconda del progetto procedura a doppio o a un livello)

Il presente Piano Direttore Regionale della Mesolcina 1^a fase, inoltrato per l'approvazione, comprende i piani direttori parziali inerenti al turismo (regioni sciistiche, innevamento) nonché al traffico. E' urgentemente necessario un complemento nei settori paesaggio (zone di protezione del paesaggio) e approvvigionamento (estrazione di materiale, discariche e depositi di materiale). L'Organizzazione Regionale della Mesolcina (ORM) ha inoltrato in data 27.9.1993 una relativa richiesta di sussidio per la 2^a fase del piano direttore regionale, accolta dal Dipartimento dell'interno e dell'economia pubblica il 18.4.1993. Il Governo spera e si attende che la 2^a fase del progetto del piano direttore venga elaborata dall'ORM giusta le condizioni e gli oneri per la richiesta di sussidio e inoltrata per l'esame in tempo utile. Si raccomanda inoltre alla Regione di elaborare un progetto di piano direttore per le zone regionali dell'industria e l'artigianato.

3. Allestimento, rappresentazione

Il presente piano direttore regionale 1^a fase, inoltrato per l'approvazione, i cui piani sono completati delle necessarie note d'approvazione, corrispondono ora sia per quanto riguarda l'allestimento (fogli d'oggetto, carte piano direttore, commento) che la rappresentazione alle relative direttive del cantone.

I progetti del piano direttore mostrano i seguenti gradi diversi di concretizzazione:

- Principi:

Se vengono formulati semplici criteri, manca ancora qualsiasi relazione territoriale.

- Concetti:

Se i progetti del piano direttore vengono elaborati sottoforma di concetti, in questo caso sussiste una relazione diretta inerente al territorio. Al riguardo trattasi però soltanto di una relazione generale relativa al territorio in cui si informa unicamente su una ripartizione territoriale di massima di possibili ubicazioni.

- Piani dello sfruttamento preliminare:

Se i progetti del piano direttore vengono rappresentati su ampia scala in base a un riferimento dettagliata con il territorio in modo che tutti gli interessi e i conflitti in gioco possano essere ponderati e coordinati l'uno con l'altro, la sistemazione del piano direttore assume un carattere di una pianificazione preliminare delle utilizzazioni.

Si raccomanda alla Regione di prestare l'attenzione necessaria a questi tre diversi gradi di concretizzazione nella sua futura sistemazione del piano direttore, vale a dire di mirare nell'interesse di un'economia procedurale a una sistemazione del piano direttore ai sensi della "pianificazione preliminare delle utilizzazioni" nei progetti inerenti alle discariche, ai depositi di materiale, all'estrazione di materiale, alle zone di protezione del paesaggio, alle zone di conservazione nonché ai paesaggi con sostanza edificata degna di protezione.

4. Attribuzione e stati di coordinamento

Il piano direttore è uno strumento pianificatorio e di coordinamento per progetti d'importanza sovracomunale risp. per attività che hanno probabilmente notevoli ripercussioni sull'insediamento e sullo sfruttamento del terreno. Dovranno quindi essere oggetto del piano direttore quei progetti che nel quadro dell'orizzonte pianificatorio stanno in primo piano per quanto riguarda la loro **realizzazione**. Per il piano direttore parziale sul turismo nella sistemazione del piano direttore occorre partire da un orizzonte pianificatorio di 10-15 anni. Per contro, in base alla sua maggiore portata e fase pianificatoria a lunga scadenza, per il piano direttore parziale sul traffico si può partire da un orizzonte pianificatorio di 15-30 anni. I progetti che vanno oltre da questi lassi di tempo e rappresentano mere richieste e idee, non possono essere assunti nel piano direttore.

Giusta l'art. 6 LPT il piano direttore indica i risultati essenziali della pianificazione in vista dello sviluppo territoriale auspicato con indicazioni per l'attribuzione delle utilizzazioni del suolo e per la coordinazione dei singoli ambiti settoriali. Inoltre esso definisce l'indirizzo dell'ulteriore pianificazione nonché la relativa collaborazione necessaria con gli uffici competenti.

Indicando gli stati di coordinamento di cui all'art. 5 cpv. 2 dell'ordinanza federale sulla pianificazione del territorio (OPT) si manifesta il risultato momentaneo del processo di coordinamento per quanto concerne un progetto del piano direttore.

Per stato di coordinamento definito come **informazioni preliminari** s'intendono quelle intenzioni di sviluppo generali o specifiche del territorio, per le quali è comprovato il fabbisogno nei limiti dell'orizzonte del piano direttore, vale a dire che la richiesta di fabbisogno relativo a un progetto si pone in primo piano. In seguito a mancanti appuramenti relativi all'ubicazione o in base a esistenti conflitti le attività d'incidenza territoriale non possono ancora essere circoscritte nella misura necessaria per il coordinamento.

Con lo stato di coordinamento definito come **risultati intermedi** sono designati progetti specifici, per i quali il fabbisogno è sostanzialmente comprovato e quindi si situa in primo piano l'importanza degli appuramenti nel campo della questione inerente all'ubicazione e alla rettifica dei conflitti d'utilizzazione. Inoltre occorre indicare quali attività d'incidenza territoriale non sono ancora coordinate tra di loro e come si debba procedere per coordinarle tempestivamente.

Nell'ambito dello stato di coordinamento definito come **dati acquisiti** è determinata l'ubicazione per un'utilizzazione prioritaria e stabilito il coordinamento con altre intenzioni di sfruttamento. In primo piano vi è la realizzazione del progetto nonché, se risulta rilevante, l'inserimento nel paesaggio.

Se per ragioni di coordinamento appare opportuno fare delle asserzioni sulla determinazione delle utilizzazioni prioritarie che vanno oltre l'orizzonte del piano direttore, queste possono essere definite come **opzioni**. Le opzioni non devono essere tuttavia considerate come stato di coordinamento ai sensi dell'art. 5 cpv. 2 OPT e nemmeno i progetti da classificare come opzioni possono essere definiti come argomento effettivo del piano direttore. Le opzioni possono quindi essere integrate soltanto nel commento, ma non contenute nel foglio d'oggetto e nella planimetria. Ciò significa che le opzioni non sono vincolanti né per i comuni né per le autorità cantonali ai sensi

dell'art. 9 LPT. Esse non costituiscono **nemmeno** oggetto dell'approvazione governativa e non rappresentano pregiudizio per pianificazioni future.

C

Esame materiale

1. Piano direttore parziale sul turismo

Il piano direttore parziale inerente al turismo comprende i due progetti no. 14.301 "Ampliamento aree sciistiche San Bernardino" e no. 14.302 "Concetto impianti d'innevamento artificiale San Bernardino".

1.1 Progetto del Piano Direttore no. 14.301: aree sciistiche a San Bernardino

San Bernardino è l'unica località sciistica della Regione. Al fine di sviluppare il turismo sciistico il progetto del Piano Direttore prevede da un lato l'ampliamento e il rinnovamento degli impianti di trasporto nella regione sciistica già urbanizzata e dall'altro l'ampliamento dell'area sciistica. Oltre alle esistenti zone sciistiche "Pian Cales" e "Confin" (status quo) nel Piano Direttore è previsto un ampliamento in direzione "Alp Vigon" (dati acquisiti) e "Alpe de Mucia" (informazioni preliminari).

La base più importante per la valutazione delle zone sciistiche è l'inventario turistico 1987, il quale è stato allestito sulla base di un'inchiesta presso i comuni e le imprese degli impianti di risalita. Dalla valutazione delle istanze e proposte è risultato che la somma di tutti i progetti non rappresenta ancora alcuna base pianificatoria opportuna. Per tale motivo l'Ufficio di pianificazione ha elaborato d'intesa con il Dipartimento dell'interno e dell'economia pubblica una variante di potenziamento V1 e coordinato al riguardo tra di loro dal profilo qualitativo i singoli elementi dell'inventario, vale a dire le aree sciistiche e la rispettiva capacità, gli impianti di trasporto e le loro prestazioni nonché l'offerta di parcheggi, di ristoro e di attrezzature. La variante di potenziamento V1 si riferisce a un orizzonte pianificatorio di 10-15 anni. Per quanto riguarda l'estensione delle aree sciistiche l'inventario turistico espone in sostanza tre aspetti. Da un lato viene determinata per area sciistica la dimensione delle superfici appropriate per lo sci (=superficie di manovra). Dall'altro viene determinata quella superficie che al momento Z1 può essere urbanizzata (variante V1). Inoltre si determina se

dovranno essere sfruttate e in che misura le cosiddette zone di ampliamento e di urbanizzazione nuova per l'area sciistica da ampliare.

San Bernardino abbraccia una superficie sciistica di 285 ha (senza l'esistente superficie sciistica "Pian Cales" di ca. 46 ha). Nel piano direttore regionale è previsto l'ampliamento dell'area sciistica a circa 800 ha, senza calcolare la zona "Pian Cales". L'intera superficie di manovra per l'area sciistica a San Bernardino è di 497 ha. Grazie all'urbanizzazione di ulteriori 450 ha, prevista dalla Regione entro un orizzonte del piano direttore di 10-15 anni, il valore indicativo stabilito giusta la variante d'ampliamento V1 dell'inventario turistico 1987 viene superato di 211 ha di potenziali superfici d'ampliamento e d'urbanizzazione nuova. Il fabbisogno di ampliamento nel settore previsto non può essere considerato come comprovato. Nella valutazione che segue si entrerà nel merito della richiesta di riduzione della superficie globale prevista, segnatamente per quanto riguarda la nuova urbanizzazione in località "Alpe de Mucia".

1.1.1 Area sciistica "Pian Cales"

La zona "Pian Cales" è un'area sciistica urbanizzata, designata nel piano direttore come punto di partenza. Nel foglio d'oggetto è prevista inoltre quale dato acquisito un'eventuale seconda **sciovia** in questa zona. La determinazione di un nuovo impianto turistico di trasporto richiede l'esame di possibili conflitti delle utilizzazioni. Se si prevedono tali conflitti, è necessario inserire nel piano la localizzazione del progetto. La zona "Pian Cales" comprende una parte dell'oggetto KLN no. 3.82. "Paludi del San Bernardino". Inoltre vi è una palude d'importanza regionale (oggetto no. 1642). Occorre comprovare che l'allestimento della sciovia non si oppone a questi interessi di tutela nonché ad altri interessi d'utilizzazione. Un'ulteriore sciovia in località "Pian Cales" non può quindi essere approvata per ora quale dato acquisito, bensì soltanto con lo stato di coordinamento di **risultato Intermedio**. La determinazione dell'ubicazione dell'impianto è possibile se esistono i chiarimenti relativi ai prevedibili conflitti delle utilizzazioni.

1.1.2 Area sciistica "Confin"

La regione "**Confin**" comprende pure una zona sciistica già urbanizzata (punto di partenza). La delimitazione della superficie dell'area sciistica rappresentata nella planimetria del piano direttore (piano no. 14.301) si estende parzialmente oltre l'esistente zona vigente per gli sport invernali. Il punto di partenza giusta il piano diret-

tore comprende da un lato un certo ampliamento nella parte alta ("Cantun de l'Ungheres"), che in parte corrisponde alla zona di ampliamento conformemente alla variante di potenziamento V1 dell'inventario turistico 1987. Dall'altro la delimitazione inserita quale punto di partenza accanto alla zona per gli sport invernali comprende nella parte inferiore della regione sciistica anche area boschiva. La pianificazione locale del Comune di Mesocco si trova in fase di revisione. Occorre attirare l'attenzione sul fatto che un'estensione della zona per sport invernali non è possibile se non è stata rilasciata una relativa autorizzazione di dissodamento. Inoltre per l'area sciistica "Confin", come pure per le zone "Alp Vigon" e "Alpe de Mucia", sono state assunte zone di pericolo che in precedenza erano state delimitate soltanto a titolo generale. L'elaborazione delle zone di pericolo è in corso. In base a queste questioni in sospeso il Governo si riserva eventuali adeguamenti all'atto di approvare la pianificazione delle utilizzazioni che segue in riferimento alla delimitazione della zona per gli sport invernali "Confin".

Nel settore "Cantun de l'Ungheres" è previsto l'allestimento di un nuovo **impianto turistico di trasporto** quale impianto occupazionale (stato di coordinamento: dati acquisiti). Come menzionato nel foglio d'oggetto (cifre 5.1.b, 5.2.a) in questo contesto occorre procedere all'elaborazione delle zone di pericolo delimitate a titolo generale. L'approvazione dei dati acquisiti avviene quindi su riserva dell'osservanza delle disposizioni relative alle zone di pericolo.

1.1.3 Area sciistica "Alp Vigon"

In zona "Alp Vigon" il piano direttore comprende una nuova area sciistica di ca. 120 ha con lo stato di coordinamento di dati acquisiti, che può essere urbanizzata dall'area esistente. La variante di potenziamento V1 dell'inventario turistico 1987 prevede per questa regione una nuova superficie urbanizzata. In base all'esistente numero elevato di sciatori durante il finesettimana è comprovata la necessità per una nuova urbanizzazione in questa regione.

Nel quadro della pianificazione regionale del piano direttore oltre alle questioni inerenti al fabbisogno e all'ubicazione devono essere valutati anche la compatibilità territoriale, i conflitti d'utilizzazione nonché l'urbanizzazione e l'infrastruttura delle zone sciistiche. Come già menzionato nell'esame preliminare i conflitti d'utilizzazione elencati nel relativo piano devono essere rettificati. Dal profilo della protezione della natura e del paesaggio si teme che la torbiera alta d'importanza nazionale "Pian Casoletta" venga pregiudicata dalla zona sciistica progettata. La realizzazione di una sciovia

da "Pian Casoletta" all'"Alp Vigon" non risulta quindi privo di problemi. Dal profilo della protezione della natura e del paesaggio sarebbe auspicabile l'urbanizzazione solo della parte superiore della zona, convogliando gli sciatori attraverso l'esistente area sciistica, come previsto anche nella variante di potenziamento V1 dell'inventario turistico 1987. L'osservanza degli interessi di tutela concernenti la citata torbiera alta deve e può essere garantita nelle pianificazioni successive tenendo conto del presente concetto. Come menzionato nel foglio d'oggetto della regione, la delimitazione delle zone di pericolo eseguita solo a titolo generale nel 1972 nel quadro della delimitazione BMR delle zone di protezione provvisorie necessita in base alla prassi di una rielaborazione e di un adeguamento delle direttive vigenti del Governo. Come esposto sopra la rielaborazione è in corso e inoltre occorre menzionare che la zona "Alp Vigon" è un territorio turistico non ancora urbanizzato. Il progetto della nuova urbanizzazione Vigon costituisce quindi nel suo complesso un impianto soggetto a EIA. Per la regione "Alp Vigon" sono inoltre necessarie le autorizzazioni di dissodamento. L'autorizzazione di dissodamento costituisce un presupposto per l'approvazione della pianificazione delle utilizzazioni.

Nella presente situazione devono essere ponderati accuratamente l'uno con l'altro gli interessi degni di protezione, vale a dire le utilizzazioni che conservano e quelle che modificano il terreno. Per quanto riguarda la nuova urbanizzazione prevista nella valutazione globale si tratta dell'unica possibilità d'ampliamento realizzabile a media scadenza, la quale funga da complemento opportuno dell'esistente area sciistica. Il fabbisogno è comprovato. Non esistono alternative ragionevoli. L'osservanza risp. la rettifica definitiva dei conflitti esistenti può essere debitamente garantita nel quadro delle pianificazioni successive. Su riserva dell'esame formale dell'impatto sull'ambiente da eseguire nonché delle necessarie autorizzazioni di dissodamento nel caso dell'utilizzazione di bosco, la "nuova urbanizzazione Vigon" può essere approvata sottoforma di dati acquisiti.

Per la **discesa a valle** dalla zona "Alp Vigon" nel piano direttore sono contenuti due tracciati diversi non attribuiti ad alcun stato di coordinamento. Sono ancora aperte varie questioni inerenti alla protezione delle torbiere, a eventuali dissodamenti, territori di passaggio della selvaggina ecc.. La pianificazione e il coordinamento non sono ancora maturi per la determinazione. Le discese a valle devono quindi essere classificate varianti con lo stato di coordinamento di **risultati intermedi**.

1.1.4 Area sciistica "Alpe de Mucia"

Per quanto riguarda la prevista urbanizzazione nuova della zona "Alpe di Mucia" (informazioni preliminari) di ca. 300 ha trattasi di un territorio finora non urbanizzato per un turismo intensivo. Conformemente al commento (segnatamente cifra 4d/pag. 6) ci si prefigge di mantenere una possibilità a lunga scadenza. Come menzionato, unitamente al progetto di urbanizzare l'esistente area sciistica di San Bernardino all'interno dell'orizzonte del piano direttore con complessivi 450 ha di superficie sciistica complementare, deve essere superato il valore indicativo di 211 ha di superficie d'ampliamento e d'urbanizzazione nuova predefinito conformemente alla variante di potenziamento V1 dell'inventario turistico. In base a queste esposizioni attualmente il fabbisogno per un ampliamento della zona "Alpe de Mucia" non può ancora essere considerato comprovato.

La zona "Alpe de Mucia" è situata all'interno della zona contrattuale "piazza di tiro per la fanteria zona passo San Bernardino" (MO 33). Il progetto del piano direttore cantonale no. 04.02 "Migliorie alle infrastrutture sulla piazza di tiro per carri armati a Hinterrhein" prevede tra l'altro un appianamento dei conflitti tra l'utilizzazione militare e lo svago turistico intensivo. D'intesa con il Comune di Mesocco e l'ORM (colloquio del 30 novembre 1993) si toglie quindi la prevista area sciistica "Alp Vigon" dalla zona interessata dal profilo militare. La zona "Alpe de Mucia" dovrà invece rimanere ulteriormente nell'area della piazza di tiro (dati acquisiti previsti; è stata eseguita la relativa procedura d'esposizione dei piani e di consultazione).

La zona "Alpe de Mucia" è un territorio intatto dal profilo paesaggistico e importante quale regione per l'escursionismo sciistico. La prevista area sciistica si trova nelle immediate vicinanze dell'oggetto dell'inventario federale no. 1907 "Zona sorgenti dell'Hinterrhein e all'altezza del passo del San Bernardino" nonché della torbiera d'importanza nazionale no. 53 "San Bernardino". Dal profilo della protezione del paesaggio la nuova urbanizzazione deve essere respinta. Nella variante di potenziamento V1 dell'inventario turistico 1987 non è prevista la regione "Alpe de Mucia".

In base al fabbisogno non comprovato all'interno dell'orizzonte del piano direttore e dell'utilizzazione militare convenuta contrattualmente, l'area sciistica "Alpe de Mucia" deve essere **tolta** dal piano direttore. Siccome per quanto riguarda questa regione trattasi tuttavia a lunga scadenza di un'unica possibilità realistica di ampliamento per l'area sciistica di San Bernardino, la nuova urbanizzazione può essere conservato quale **opzione** per un relativo fabbisogno che va oltre l'orizzonte del piano direttore.

La situazione potrà essere riesaminata a tempo debito nella procedura relativa al piano direttore.

1.2 Progetto del piano direttore no. 14.302: Concetto impianti d'innevamento artificiale San Bernardino

Ai sensi della direttiva per impianti d'innevamento del 14 maggio 1988 tali impianti devono essere coordinati a livello regionale. L'innevamento delle superfici a garanzia di una discesa a valle durante la stagione invernale o per assicurare in una regione sciistica un'offerta adeguata di piste per l'inizio della stagione presuppone in considerazione del relativo spazio un concetto regionale, il quale costituisce oggetto del piano direttore regionale, nonché una pianificazione delle utilizzazioni. Giusta la prassi del Governo un'offerta di piste innevate è adeguata se la superficie innevata risulta del 5% circa. L'esistente concetto d'innevamento prevede a San Bernardino un innevamento di una superficie di 4 ha quale dato acquisito nonché di 11,2 ha quali informazione preliminare. La lunghezza delle piste esistenti a San Bernardino ammonta complessivamente a 39 km giusta l'inventario turistico, edizione 1993. Considerando una larghezza delle piste di 50 m risulta un'attuale offerta di piste di circa 195 ha. La quota di superfici innevate nell'esistente offerta di piste a San Bernardino ammonterebbe quindi al 7,8 %. Un modo di vedere differenziato risulta dal fatto che è compreso un innevamento della pista utilizzata dalle scuole di sci nelle vicinanze dell'agglomerato. Rispetto ad altre regioni si può inoltre far valere che sia le condizioni climatiche che topografiche sono sfavorevoli nel presente caso. In base alla particolare situazione, in casu può entrare in linea di conto una deroga al valore indicativo sviluppato nella prassi.

Giusta il concetto viene attribuita la prima priorità all'**innevamento delle piste 1** (dati acquisiti) nella zona urbanizzata "Pian Cales". Esso comprende una superficie di 4 ha e serve a garantire l'offerta minima di piste per le scuole di sci. Esiste una comprova di massima sull'approvvigionamento idrico. Nei limiti della pianificazione delle utilizzazioni va chiarito se sono rispettati i valori limite giusta l'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF). L'innevamento della torbiera bassa "Pian Cales" (oggetto no. 1642) va esplicitamente vietato nel quadro della pianificazione delle utilizzazioni. Tenendo conto di questa riserva l'innevamento delle piste 1 può essere approvato.

Gli **innevamenti di piste 2-4** (informazioni preliminari) all'interno dell'area sciistica "Confin" avente una superficie complessiva d'innevamento di 11,2 ha devono essere considerati come progetto contiguo. Occorre osservare che tale progetto è soggetto

all'esame dell'impatto sull'ambiente (EIA) giusta l'art. 9 della legge sulla protezione dell'ambiente (LPA). Nel quadro del rapporto dell'impatto sull'ambiente occorre allestire anche una rappresentazione cartografica relativa alla vegetazione. Può essere approvata l'assunzione nel piano direttore regionale di questo progetto quale informazione preliminare.

2. Piano direttore parziale trasporti

Il piano direttore parziale sul traffico comprende nel settore dei trasporti pubblici i progetti del piano direttore "Concetto trasporti pubblici regionali" e "Prolungamento binario industriale Grono-Lostallo/Cabbiolo". Il settore "Traffico privato" include i progetti del piano direttore "Collegamento Valchiavenna", "Svincolo di Mesocco", "Svincolo di Cama", "Provvedimenti per il traffico a San Bernardino" e il "Concetto misure antirumore". Inoltre il piano direttore parziale sui trasporti contiene i progetti del piano direttore "Campi di aviazione per elicotteri" e "Piste ciclabili".

2.1 Dati acquisiti di massima

Giusta la legge sui trasporti pubblici (LTP), accettata dal popolo il 7 marzo 1993, il Governo determina in collaborazione con la Regione l'offerta finanziata dal Cantone inerente ai servizi pubblici di trasporto su strada (PTT e imprese concessionarie di trasporto ICT) nei trasporti pubblici interregionali e regionali. Il progetto del piano direttore regionale "Trasporti pubblici regionali" non può perciò essere inteso come concetto d'offerta vincolante per il Cantone. Con ciò il valore e l'utilizzazione del progetto del piano direttore non dovranno tuttavia essere assolutamente messi in discussione. La regione dovrà definire e perseguire concretamente delle finalità di sviluppo. Il presente progetto è quindi importante anche per tale motivo, poiché esso chiarisce le aspettative della regione in merito al potenziamento dei trasporti pubblici.

Per il settore del "Traffico privato", in base alla legislazione esistente, le competenze non possono essere annullate a loro volta. In questo settore ad es. la determinazione dell'urgenza dei progetti e l'assegnazione dei mezzi necessari per la relativa realizzazione rientrano nella competenza del Gran Consiglio e del Governo. Per tali istanze le intenzioni espresse dagli organizzatori delle sistemazioni dei piani direttori regionali non possono essere vincolanti. Dal profilo della legislazione stradale tali disegni

corrispondono quindi a raccomandazioni e dichiarazioni d'intenzione della regione all'indirizzo del Cantone.

In base a tale punto di partenza conforme alle finanze e di diritto speciale il Governo determina nel quadro del programma di massima citato per il complemento del piano direttore cantonale la competenza per i singoli settori dei trasporti. Il concetto generale sui trasporti, la rete stradale e ferroviaria nonché speciali impianti per i trasporti devono quindi essere elaborati in una procedura a un solo livello direttamente nel piano direttore cantonale; alle regioni spetta naturalmente il diritto di determinare precedentemente nel quadro della sistemazione del piano direttore regionale le priorità e i concetti regionali ai sensi di dichiarazioni d'intenzione. I settori specifici suddetti, i quali costituiscono oggetto della sistemazione del piano direttore regionale, non possono quindi essere approvati dal Governo. Si prenderà tuttavia atto di tali settori quale primo esito di collaborazione ai sensi dell'art. 47 cpv. 2 LPTC.

La determinazione dell'ulteriore rete dei sentieri avviene per contro mediante una procedura e doppio livello. Ciò significa che questi progetti possono essere elaborati dalla regione nei limiti della sistemazione del piano direttore regionale e trasmessi al Governo per l'approvazione. Per quanto necessario essi verranno trascritti a tempo debito nel piano direttore cantonale.

L'elaborazione dei trasporti pubblici, vale a dire la rete dei trasporti con i punti di cambiamento del mezzo di trasporto e di collegamento nonché l'offerta base e supplementare di prestazioni dei trasporti, avviene parimenti in una procedura a doppio livello. In base alla speciale competenza finanziaria nonché al punto di partenza di diritto speciale si può dapprima prendere soltanto atto del presente progetto del piano direttore regionale. L'approvazione governativa verrà conferita soltanto una volta che sarà disponibile il progetto del concetto cantonale risp. dopo che il concetto regionale sarà conforme al piano direttore cantonale.

Facendo riferimento al modello inoltrato dall'ORM per l'approvazione ciò significa che il Governo può prendere soltanto atto dei progetti del piano direttore 14.511 "Concetto trasporti pubblici regionali", 14.512 "Prolungamento binario industriale Grono-Lostallo/Cabbiolo" e dei progetti del piano direttore relativi al settore traffico privato (14.521 - 14.525). Per contro il progetto no. 14.551 "Piste ciclabili" può essere effettivamente approvato. Per quanto riguarda il progetto del piano direttore no. 14.541 "Campi di aviazione per elicotteri" fanno stato le argomentazioni di cui alla cifra 2.9.

2.2 Progetto del piano direttore no. 14.511: Concetto trasporti pubblici regionali

L'oggetto del piano direttore comprende la determinazione di un concetto per i trasporti pubblici nella Regione Mesolcina che parte in sostanza da due finalità: da un lato dovranno essere garantiti i collegamenti fuori dalla Mesolcina con mezzi pubblici di trasporto e contemporaneamente dovranno essere assicurati buoni collegamenti interni. Tali obiettivi della pianificazione dei trasporti corrispondono alle finalità preposte del Cantone.

Il **concetto dell'offerta** definito nell'oggetto del piano direttore prevede oltre ai collegamenti di base mediante trasporti pubblici anche collegamenti supplementari su diverse tratte, tra l'altro anche in Val Calanca, corse supplementari per distanze più lunghe, autobus pendolari per Bellinzona, un collegamento via autobus tra Grono e Roveredo nonché un'offerta autobus per sciatori con destinazione San Bernardino. Il previsto potenziamento deve essere suddiviso in due gradi di priorità. In base all'esercizio deficitario e all'attuale politica di risparmio l'azienda della PTT prevede tuttavia una limitazione delle prestazioni, dove l'offerta degli autobus viene sfruttata in modo insufficiente, segnatamente durante i finesettimana. Il potenziamento dell'offerta dei collegamenti autopostali presuppone perciò che le ulteriori prestazioni vengano coperte dal profilo finanziario dal Cantone e dai comuni interessati. Come già esposto alla cifra 2.1, giusta la legge sui trasporti pubblici (LTP) l'offerta di servizi pubblici di trasporto (PTT e ICT) finanziata dal Cantone concernente i trasporti pubblici regionali e interregionali viene definita dal Governo in collaborazione con la Regione. Il presente oggetto del piano direttore "Trasporti pubblici regionali" non può quindi essere inteso come concetto d'offerta vincolante per il Cantone. Inoltre va eseguito un coordinamento con il concetto sui trasporti della Regione Bellinzona.

Grono costituisce un importante nodo viario per i trasporti pubblici. Il concetto prevede la costruzione di un nuovo **terminale autopostale** da parte delle PTT, sotto la direzione del Comune di Grono. Da parte delle PTT si precisa al riguardo che le aziende stesse non dispongono di un relativo piano di finanziamento.

A titolo di complemento dell'offerta delle linee autopostali il concetto regionale prevede nelle località Grono, Lostallo e Mesocco degli **impianti park and ride**. Al riguardo trattasi di una determinazione concettuale; le ubicazioni e il genere e dimensione degli impianti non sono tuttavia precisati. Un cofinanziamento degli impianti P+R dovrà essere esaminato e valutato soltanto nell'ambito di una richiesta concreta.

Con tali limitazioni il Governo può prendere atto dell'oggetto del piano direttore no. 14.511 ai sensi delle argomentazioni esposte alla cifra 2.1 senza pregiudicare le future pianificazioni cantonali.

2.3 Progetto del piano direttore no. 14.512: Prolungamento binario industriale Grono-Lostallo/Cabbiolo

Il progetto costituisce parte integrante del Piano Direttore Cantonale 1982 (Progetto del piano direttore 14.05 "Binario industriale Castione-Grono-Lostallo/Cabbiolo"). Il tratto Castione-Grono è classificato come dato acquisito (DG no. 2497 del 3.9.1991, approvato dal Consiglio federale in data 2.3.1992). Lo spazio della Bassa Mesolcina è predestinato e previsto per una certa industrializzazione. Il binario industriale serve al collegamento di questo territorio alla rete ferroviaria merci nonché all'aumento delle premesse d'ubicazione per le aziende industriali e artigianali in Mesolcina. Per la tratta Grono-Lostallo/Cabbiolo sussiste tuttora l'intenzione a lunga scadenza di potenziare ulteriormente il binario industriale. Il presente progetto regionale del piano direttore classifica il prolungamento del binario industriale da Grono a Lostallo/Cabbiolo (in conformità con il piano direttore cantonale) quale informazione preliminare. In linea di massima occorre approvare il potenziamento risp. il mantenimento del binario industriale creando un raccordo con le zone industriali regionali. Al fine di garantire il necessario coordinamento si consiglia alla Regione di elaborare in questo contesto un progetto del piano direttore per le zone industriali e artigianali regionali.

La planimetria indica un tracciato che a partire da Grono corre in sostanza parallelamente alla N13, vale a dire lungo la riva sinistra del fiume. Tale tracciato non consente quasi un raccordo ferroviario diretto con gli agglomerati di Lostallo e Cabbiolo; a partire da Sorte occorre quindi esaminare anche un tracciato lungo la sponda destra del fiume. I tracciati indicati nel progetto del piano direttore si trovano in conflitto con i vari oggetti e regioni della protezione della natura e del paesaggio:

- vegetazione di golena in località Bosciul, Leggia (importanza nazionale giusta l'inventario)
- ubicazione di una specie estremamente rara di orchidee nelle vicinanze di Norantola, Cama
- stagno-biotopo sussidiato dalla Confederazione e dal Cantone in località Rebolgin, Lostallo

- oggetti golenali d'importanza regionale in località Tec Longh/Novena, Gra-vea/Corsetana/Pasque e Pondron, Lostalio.

Per quanto riguarda il tracciato al momento attuale si dovrà partire da due varianti: quale prima variante si dovrà mantenere ulteriormente il tracciato sulla linea esistente, che dovrà rimanere libera a tal scopo anche in futuro. Quale seconda variante entra in linea di conto il nuovo tracciato proposto dalla Regione. Il tracciato non è quindi ancora definito. Lo stato di coordinamento di informazione preliminare appare pertanto corretto. Quale base per la scelta del tracciato e della relativa determinazione territoriale è auspicata l'elaborazione di uno studio di fattibilità. Per il momento l'obiettivo consiste nel mantenere libero il tracciato dal profilo pianificatorio del territorio. Fintanto non saranno disponibili decisioni definitive e approvate concernenti le questioni fondamentali sulla realizzazione e sul tracciato, a livello di sistemazioni delle pianificazioni comunali delle utilizzazioni devono essere presi in considerazione sia un tracciato del binario industriale lungo la sponda sinistra della Moesa, come pure uno sulla sponda destra del fiume lungo l'itinerario dell'ex Ferrovia Retica. Occorre impedire che il tracciato venga pregiudicato da edifici e impianti.

Il progetto regionale del piano direttore no. 14.512 funge da base e da suggerimento per l'adeguamento del piano direttore cantonale. Il Governo può prendere atto del progetto in parola ai sensi delle argomentazioni esposte alla cifra 2.1 senza pregiudicare le future pianificazioni cantonali. Si chiede alla Regione di inserire nel piano direttore regionale l'itinerario del tracciato ferroviario esistente quale ulteriore variante.

2.4 Progetto del piano direttore no. 14.521: Collegamento Valchiavenna

Il progetto del piano direttore no. 14.521 riguarda la creazione di un nuovo collegamento con la Valchiavenna, sia tramite un tunnel automobilistico o mediante collegamento ferroviario con treni navetta (stadio di informazioni preliminari). Il progetto non è né definito per quanto riguarda il territorio né precisato più dettagliatamente; giusta il foglio d'oggetto (cifra 1.3) non è prevista un'ulteriore elaborazione da parte della Regione. La necessità di tale collegamento è motivata soprattutto da motivi legati alla cultura e alla tradizione, che richiedono la creazione di rapporti più stretti con la Valtellina, le Valli grigionitaliane e l'Engadina Alta.

Dal profilo della pianificazione territoriale un collegamento trasversale diretto con la zona di Chiavenna e oltre con le Valli grigionitaliane ha indubbiamente degli effetti

positivi. La documentazione disponibile non prevede tuttavia ulteriori indicazioni sul tipo del collegamento da realizzare (strada o ferrovia), sulla necessità, sulla fattibilità e su possibili ripercussioni. Un nuovo **collegamento stradale** attirerebbe maggior traffico, tra l'altro anche traffico pesante, provocando maggiori immissioni e risulterebbe estremamente problematico dal profilo dell'igiene dell'aria. Già allo stato attuale in Mesolcina i valori limite delle immissioni sono chiaramente superati. Un **collegamento ferroviario** potrebbe migliorare in modo evidente l'offerta di trasporti pubblici nella Bassa Mesolcina, dare impulsi positivi per un esercizio rispettoso dell'ambiente (elettrico) del binario industriale e servire anche all'esportazione di legname. Attualmente sono ancora in sospeso questioni essenziali. Il progetto del piano direttore non può essere valutato nella forma presentata. La realizzazione del progetto può quindi essere definita soltanto a lunga scadenza. Il Governo ha esposto più volte chiaramente sia nei confronti dell'ORM che della Pro Grigioni Italiano in connessione con la risposta all'interrogazione scritta del Deputato al Gran Consiglio Fabrizio Keller (protocollo no. 129 del 18 gennaio 1994) che il progetto inerente il collegamento con la Valchiavenna è difficilmente realizzabile per ragioni finanziarie. Già lo studio di fattibilità richiede la collaborazione della Confederazione.

Per motivi di coordinamento appare tuttavia opportuno definire tale progetto, la cui realizzazione oltrepassa l'orizzonte del piano direttore, almeno come **opzione** (nota nel rapporto relativo al piano direttore). Esso non può essere definito quale oggetto effettivo del piano direttore, vale a dire che non risulta vincolante né per i comuni né per le autorità cantonali ai sensi dell'art. 9 LPT. Il progetto del piano direttore "Collegamento Valchiavenna" non costituisce oggetto della presa in atto da parte del Governo e non crea alcun pregiudizio per ulteriori pianificazioni.

2.5 Progetto del piano direttore no. 14.522: Svincolo di Mesocco

Mesocco dispone attualmente di due semisvincoli a nord e a sud del villaggio. Il progetto del piano direttore prevede la trasformazione del semisvincolo sud a svincolo completo (livello dati acquisiti). Si prevede contemporaneamente la ristrutturazione delle esistenti aree di parcheggio con miglioramento degli accessi.

L'attuale situazione di Mesocco con due semisvincoli non è soddisfacente a causa dell'attraversamento stretto e difficoltoso del paese. Trasformando il semisvincolo a sud in uno svincolo completo si mira a una migliore accessibilità per la parte meridionale del paese e quindi a uno sgravio del traffico per la località. Nelle immediate vici-

nanze del semisvincolo a sud sorge inoltre il Castello di Mesocco. Si tratta del più importante maniero dei Grigioni e una delle più grandi roccaforti della Svizzera. La collina su cui sorge il castello unitamente all'ex chiesa parrocchiale di S. Maria del Castello costituiscono, oltre a un immenso valore culturale, una grande attrazione turistica. Con la realizzazione di uno svincolo completo si migliora l'accessibilità di questo settore contribuendo in tal modo ad alleviare il traffico all'interno dell'abitato. Inoltre per lunghi tratti la N13 offre poche possibilità di sosta. Il complemento dello svincolo a sud consentirebbe un piccolo spazio di sosta con i relativi impianti accessori. Al riguardo è auspicabile una rivalutazione del Castello in relazione all'accessibilità e alla realizzazione di un'area di parcheggio. Il Comune di Mesocco ha effettuato relativi appuramenti in relazione alla revisione in corso della pianificazione locale. L'esistente svincolo potrà essere probabilmente trasformato in svincolo completo a costi relativamente vantaggiosi. In base a tale situazione è data l'opportunità per il progetto del piano direttore.

Si tratta di un settore molto sensibile sia dal profilo paesaggistico (zona di protezione del paesaggio) che della tutela dei monumenti, di cui occorre tenerne conto mediante una strutturazione accurata. Per tale motivo a livello di pianificazione locale è necessaria l'elaborazione di un piano generale delle strutture. Per quanto riguarda l'ideazione dello svincolo devono essere regolati ancora i dettagli, segnatamente rispettate le necessarie condizioni di polizia di sicurezza. Inoltre si rinvia al fatto che infine occorre esaminare l'obbligo EIA in base al progetto d'esposizione. La realizzazione dipende infine dall'approvazione ad opera del Consiglio federale e dal finanziamento da parte della Confederazione. Il progetto potrà essere trascritto a tempo debito nel piano direttore cantonale.

Il progetto del piano direttore regionale no. 14.522 vale da base e suggerimento per l'adeguamento del piano direttore cantonale. Il Governo ne prende atto ai sensi delle argomentazioni esposte alla cifra 2.1.

2.6 Progetto del piano direttore no. 14.523: Svincolo di Cama

Il progetto di un nuovo svincolo lungo la N13 a Cama costituisce parte integrante del Piano Direttore Cantonale 1982 (progetto del piano direttore 14.02 "svincolo N13 Cama") a livello di informazione preliminare. Il presente progetto del piano direttore regionale classifica un futuro semisvincolo a sud quale risultato intermedio; la trasformazione successiva in svincolo completo quale informazione preliminare.

Occorre esaminare l'importanza di uno svincolo diretto della N13 per l'insediamento e l'accessibilità del traffico della media Mesolcina nonché a livello locale in relazione allo sgravio del traffico di transito a Grono, Leggia e Cama. La Regione motiva inoltre la necessità per tale svincolo rinviando alle possibili zone industriali future d'importanza intercomunale giusta il piano direttore comunale di Cama. In base all'insediamento odierno in zona Cama nonché alla convenzione sul traffico attualmente non è comprovato il fabbisogno per uno svincolo supplementare lungo la N13. Una zona industriale da realizzare a livello regionale richiede un concetto sugli insediamenti coordinato a livello regionale e che coordini anche l'urbanizzazione del binario industriale (cfr. progetto piano direttore 14.512). In questo contesto si raccomanda alla Regione di elaborare un concetto e un progetto del piano direttore per le zone regionali industriali e artigianali. Non sussistono ancora i presupposti per la determinazione e la realizzazione di una zona industriale regionale. Indipendentemente da questo fabbisogno l'opportunità di uno svincolo può essere data da un miglioramento determinante del comfort, dalla posizione degli accessi nonché eventualmente dal miglioramento della sicurezza. La distanza fra Cama e gli svincoli di Roveredo e di Lostallo ammontano tuttavia soltanto a ca. 5 risp. 6 km. La rete degli esistenti svincoli va ritenuta sufficiente. Al momento attuale è quindi ancora incerta la necessità di un nuovo svincolo.

La prevista ubicazione dello svincolo ravvisa diversi conflitti in sospeso delle utilizzazioni. Si tratta al riguardo sia di conflitti con la zona particolarmente adatta all'agricoltura che di danni alla riva della Moesa. Dal profilo agricolo e naturalistico occorre rinviare ai vecchi vivai di Roalta, che sono definiti nell'inventario cantonale quali superfici degne di protezione d'importanza regionale. Giusta il piano è attendibile un serio conflitto con una zona molto bella caratterizzata da sorgenti, circoscritta dalla N13. In generale la zona tra Al Pont e Norantola è strutturata in modo molteplice e relativamente ben conservata dal profilo agricolo. L'ubicazione è inoltre evidentemente in conflitto con il progetto del piano direttore regionale no. 14.512 "Prolungamento binario industriale Grono-Lostallo" (stato di informazione preliminare).

Ai sensi e in ragione di questi considerandi si prende atto del progetto del piano direttore no. 14.523 "Svincolo Cama" senza pregiudizi per le successive pianificazioni cantonali.

2.7 Progetto del piano direttore no. 14.524: Provvedimenti per il traffico a San Bernardino

Il progetto del piano direttore riguarda la circonvallazione e/o altre misure per risolvere i problemi legati al traffico a San Bernardino. Esso è stato classificato dalla Regione come informazione preliminare.

Nel foglio d'oggetto alla cifra 1.1.2 viene menzionato che si tratta di un progetto di importanza piuttosto locale, il quale dovrà essere risolto mediante la pianificazione locale e in relazione al concetto turistico di sviluppo. La circonvallazione con una valorizzazione della località turistica rientra tuttavia anche nell'interesse regionale.

San Bernardino dispone di uno svincolo completo della N13 con cui sono garantiti i collegamenti regionali. Una circonvallazione è di conseguenza principalmente d'interesse locale. Sia dal profilo pianificatorio che anche per ragioni di protezione dell'ambiente le misure per la regolamentazione dei problemi del traffico devono essere valutati in linea di massima come positivi. Per riflessioni di massima va pure valutata positivamente la richiesta di sgravare il nucleo della località di San Bernardino dal traffico, di regolare le aree di parcheggio e di migliorare l'attrattiva della località turistica. Occorre tuttavia rinviare al fatto che il Cantone non prevede nemmeno a lunga scadenza misure edili a San Bernardino. Nel foglio d'oggetto la Regione stessa ritiene che una circonvallazione giusta il progetto generale del 1976 non è possibile (cfr. cifra 1.1.1). La comprova della necessità di misure edili nonché l'appuramento dell'opportunità e della realizzazione tecnica premettono l'attuazione di relativi studi di base. Il Comune deve provvedere all'elaborazione e alla determinazione di un concetto sul traffico per la località di San Bernardino nonché alla trasposizione nella pianificazione locale (segnatamente nel piano generale delle ~~strutture~~). Le possibilità di provvedimenti organizzatori per il traffico possono essere esaminati più dettagliatamente in base a un concetto comunale sul traffico.

↓ D'URBANIZZAZIONE

In base a quanto esposto lo stato di coordinamento di informazioni preliminari è adeguato. Il Governo può prendere atto del progetto del piano direttore no. 14.524 quale informazione preliminare ai sensi delle argomentazioni di cui alla cifra 2.1 senza pregiudicare successive pianificazioni cantonali.

2.8 Progetto del piano direttore no. 14.525: Concetto misure antirumore

Il progetto inerente alle misure di protezione fonica costituisce parte integrante del piano direttore cantonale del 1982 (progetto del piano direttore 14.03 "misure antirumore lungo la N13"). I ripari antirumore a Roveredo sono classificati come dati acquisiti, a Sorte/Lostallo come risultati intermedi e gli altri come informazioni preliminari.

Il presente progetto del piano direttore regionale comprende 4 diversi tipi di misure antirumore, classificate come dati acquisiti:

- Variante A: pareti antirumore in legno, fonoassorbenti
- Variante B: muri a secco, ricoperti di verde, fonorepellenti
- Variante C: terrapieni, parzialmente fonoassorbenti
- Variante D: pareti antirumore in legno, fonorepellenti

Le presenti argomentazioni aventi lo scopo di coordinare le misure di protezione antirumore integrandole nella caratteristica locale e paesaggistica della Mesolcina e il concetto che ne risulta per possibili misure di protezione fonica sono molto importanti. Essi possono servire da base per la realizzazione di necessarie misure attraverso progetti di costruzioni stradali nonché da fondamento per la messa in pratica nell'ambito delle pianificazioni d'utilizzazione. Al riguardo trattasi di un concetto che non comprende alcuna attribuzione a un determinato tipo di protezione fonica. La determinazione di misure presuppone a titolo aggiuntivo un concetto territoriale avente delle priorità.

Per strade esistenti soggette a risanamento sono determinanti le disposizioni dell'art. 19 sgg. dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF). In caso di risanamento vengono adottate le misure di protezione fonica nei limiti dei relativi programmi. La configurazione concreta dev'essere infine determinata nel quadro di progetti in base ai gradi di sensibilità al rumore nonché al catasto dei rumori.

Giusta il programma 1991-1995 avente lo scopo di completare il Piano Direttore Cantonale 1982, per il progetto inerente alla protezione fonica è prevista una procedura a un livello, vale a dire una determinazione diretta del piano direttore cantonale. Inoltre occorre rinviare esplicitamente al fatto che secondo la situazione giuridica la strutturazione tecnica dei singoli progetti non rientra nei compiti della Regione. Per contro le regioni possono naturalmente proporre in anticipo, nell'ambito della siste-

mazione del piano direttore regionale, le priorità e i concetti per la configurazione tecnica. Il Governo può quindi prendere atto del progetto del piano direttore regionale no. 14.525 quale risultato della collaborazione ai sensi dell'art. 47 cpv. 2 LPTC.

2.9 Progetto del piano direttore no. 14.541: Campi d'aviazione per elicotteri

Il progetto del piano direttore riguarda da un lato l'esistente eliporto di San Vittore (avente lo stato di coordinamento di dati/acquisiti) e dall'altro un nuovo campo d'aviazione per elicotteri da realizzarsi a Cabbio-Lostallo (avente lo stato di coordinamento di risultato intermedio).

Con decreto no. 1672 del 29 luglio 1992 il Governo ha rinunciato ad eseguire una procedura relativa al piano direttore nel settore "aviazione civile" (cifra 3 dei considerandi). Nell'ambito dello "Studio cantonale sugli eliporti e le aree di atterraggio in montagna" dell'aprile 1992/febbraio 1993 è stato appurato dettagliatamente il fabbisogno di nuovi eliporti a seconda del tipo di trasporto e della ripartizione territoriale tenendo conto degli eliporti già esistenti nel Cantone e nelle regioni vicine. Il Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste ha eseguito al riguardo un'ampia procedura di consultazione e valutato le prese di posizioni inoltrate. Con decreto no. 501 del 1° marzo 1993 il Governo ha preso atto delle conclusioni dedotte dallo studio "eliporti e aree di atterraggio in montagna", approvandole. Alla cifra 1 dei considerandi il Governo ritiene che l'approvvigionamento garantito dal campo d'aviazione di Samedan e dagli (esistenti) eliporti di Untervaz e San Vittore è considerato buono e non è contestato. Alla cifra 2 si rinvia al fatto che è comprovata un'ulteriore necessità di eliporti nel territorio di Davos, nella Surselva nonché in Val Monastero. Per ulteriori campi d'aviazione non sussiste alcuna necessità. Alla cifra 3 dei considerandi del decreto in parola il Governo ritiene infine che nel caso di eliporti nuovi ed esistenti occorre mirare a una contenza da parte di terzi.

Con decreto no. 539 del 9 marzo 1993 il Governo si è già occupato dettagliatamente della richiesta concreta della Heli Rezia AG per il rilascio della licenza edilizia e d'esercizio per un eliporto sul territorio del Comune di Lostallo. In questo decreto il Governo ritiene che in Mesolcina non sussiste il fabbisogno per un ulteriore eliporto e che la richiesta della Heli Rezia non può quindi essere sostenuta dal Governo per riflessioni di fondo. Se possibile si dovrà tuttavia concedere all'Heli Rezia AG, contro il pagamento di un indennizzo adeguato, un diritto di contenza per l'esistente eliporto di San Vittore.

Come già esposto nel capitolo sull'esame formale (cfr. capitolo di cui alla cifra 1 del presente scritto), il progetto del piano direttore no. 14.541 "Campi d'aviazione per elicotteri" va inoltre considerato non realizzabile, dato che è stato approvato soltanto da cinque (su nove) comuni.

2.10 Progetto del piano direttore no. 14.551: Piste ciclabili

Il progetto del piano direttore regionale "Piste ciclabili" prevede un collegamento ciclabile continuo tra il confine cantonale fino a Mesocco. Oltre alla rete delle esistenti piste ciclabili esposte nel tratto intermedio della Mesolcina da Oltra (Grono) fino Al Pont (Soazza) esso comprende a titolo di complemento a livello regionale i tratti da Oltra a Roveredo (stato di dato acquisito), con un ulteriore tratto attraverso Grono (stato di informazione preliminare), nonché un complemento da Roveredo fino al confine del Cantone (stato di dato acquisito). Nel tratto superiore della valle si prevede inoltre di completare il tracciato da Al Pont fino a Mesocco (stato di dati acquisiti).

A livello regionale la determinazione di tracciati per piste ciclabili è opportuna dal profilo della pianificazione territoriale. La determinazione della rete dei sentieri avviene come citato in una procedura a doppio livello. Ciò significa che tali progetti possono essere elaborati dalle regioni nell'ambito della sistemazione dei piani direttori regionali e sottoposti al Governo per l'approvazione. Nella misura in cui non si oppongono alle pianificazioni settoriali della Confederazione e del Cantone, essi possono essere trascritti a tempo debito anche nel piano direttore cantonale.

In virtù degli art. 17 e 87 della legge stradale cantonale l'Ufficio tecnico e il Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste (DCTF) hanno elaborato un concetto cantonale delle piste ciclabili, il quale è disponibile sottoforma di disegno e serve da base per il versamento di contributi per tali piste. Le piste ciclabili possono essere sussidiate se viene migliorata la sicurezza dei ciclisti e vengono sgravate le strade cantonali. Determinanti per l'assunzione nella rete di ciclopiste sussidiabili sono l'aggravio attuale delle strade cantonali, la densità della popolazione, la ripartizione dei posti di lavoro, i percorsi per andare a scuola e i pernottamenti. La competenza relativa alla pianificazione delle piste ciclabili non spetta solo al Cantone, bensì anche alle regioni e ai comuni. Le basi giuridiche sono costituite in modo particolare dagli art. 3 cpv. 3 LPT, art. 18, 19, 32 LPTC e dall'art. 19 OPTC. Per i diversi obiettivi e compiti dei piani direttori regionali da un lato e il concetto cantonale sulle piste ciclabili dall'altro è stato

integrato nel concetto cantonale soltanto una piccola parte del piano direttore relativo alle piste ciclabili.

In Mesolcina i relativi valori limite per il sussidiamento cantonale sono adempiti soltanto per il tratto dal confine cantonale fino a Cama.

Inoltre occorre ricordare che con decreto no. 2468 del 24 settembre 1990 il Governo ha approvato il piano dell'inventario della rete dei sentieri nonché le direttive per la regolamentazione provvisoria della legge federale sui percorsi pedonali e sentieri nel Cantone dei Grigioni. In seguito il Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste ha delimitato a titolo provvisorio la rete dei sentieri inserita nell'inventario. In linea di massima occorre partire dal presupposto che questa rete di sentieri deve essere garantita. L'utenza comune della rete di sentieri da parte di ciclisti e pedoni deve essere esaminata caso per caso. I conflitti possono risultare in primo luogo in seguito a una forte intensità di sfruttamento, sia questa da parte di pedoni o di ciclisti, in secondo luogo però anche da diverse richieste di strutturazione nel caso di un'utenza comune dei sentieri.

Occorre garantire di conseguenza un coordinamento di tale livello pianificatorio. L'obiettivo e il compito del piano direttore nel settore dei sentieri consiste nel coordinare la rete dei sentieri in relazione alla configurazione della stessa. Nei limiti della sistemazione del piano direttore devono essere coordinate anche le varie funzioni risp. le utilizzazioni multiple dei sentieri. All'atto di determinare le piste ciclabili occorre tener conto in primo luogo delle necessità dei pendolari e degli scolari, soprattutto nella Bassa Mesolcina. Per questo scopo specifico sono necessari sentieri con un fondo consolidato e privo di polvere, con buona visuale e un tracciato possibilmente diretto. In secondo luogo si deve tener conto delle necessità del ciclista escursionista risp. dello svago con la bicicletta nelle vicinanze. Al riguardo in primo piano vi sono l'attrattiva nonché un tracciato separato da strade molto frequentate. A tale scopo non è necessaria una pavimentazione dura. Una rete completa e contigua di piste ciclabili escursionistiche è di grande importanza per lo sviluppo turistico della Mesolcina.

Nel tratto da **Al Pont (Soazza) fino a Mesocco** è prevista la realizzazione di una nuova pista ciclabile (stato di coordinamento di dati acquisiti). Una separazione del traffico ciclabile dalla strada cantonale su questa tratta è auspicabile per motivi di sicurezza come pure dell'attrattiva. Il progetto del piano direttore prevede di utilizzare il sedime attuale della Ferrovia Retica. Tale tratta costituisce contemporaneamente l'importante collegamento con il "Sentiero della Valle". Un'utilizzazione combinata

quale pista ciclabile e sentiero escursionistico non è possibile per l'insufficiente larghezza (conflitto con gli escursionisti). Nel progetto del piano direttore la Regione parte inoltre dal presupposto non corretto che sul territorio comunale di Soazza è previsto una nuova pavimentazione nell'ambito di un progetto forestale. Occorre quindi riesaminare il previsto tracciato della pista ciclabile e il coordinamento con il sentiero escursionistico. Attualmente entra in linea di conto soltanto un'approvazione allo stato di informazione preliminare.

Sul tratto **Oltra (Grono) fino a Roveredo** il piano direttore regionale prevede un collegamento lungo la sponda sinistra della Moesa (stato di dati acquisiti). A tale scopo si prevede di riattare l'esistente sentiero. Il fabbisogno è comprovato sulla scorta del concetto cantonale sulle piste ciclabili. Tale tratto costituisce parimenti parte integrante dell'unico collegamento con la valle tramite la rete di sentieri. Sussiste quindi un conflitto con il sentiero. Gli interventi necessari per il potenziamento a pista ciclabile nel paesaggio quasi intatto ai piedi del versante risultano problematici dal profilo della protezione della natura e del paesaggio. Nei pressi di Roveredo vi è da attendersi inoltre un conflitto con il progettato tracciato della N 13. Il tracciato previsto deve quindi essere riesaminato anche alla luce di questi conflitti delle utilizzazioni. Per lo stesso tratto (Oltra fino a Roveredo) nel piano direttore è inoltre contenuto un nuovo collegamento per il traffico ciclistico prevalentemente locale lungo il vecchio sedime della FR (stato di informazione preliminare). Nel concetto sulle piste ciclabili del DCTF del novembre 1993 (disegno), in coordinamento a quanto esposto, è prevista una nuova pista ciclabile avente diritto a sussidio per pendolari e scolari con lo stesso tracciato. Questo nuovo tratto necessita in modo particolare ancora del coordinamento con il binario industriale. Il progetto della Regione può essere approvato quale informazione preliminare.

Nel tratto da **Roveredo fino al confine cantonale** il progetto del piano direttore regionale prevede un collegamento sulla sponda sinistra della Moesa (stato di dato acquisito). Il concetto cantonale sulle piste ciclabili (disegno) prevede per tale tratta una nuova pista ciclabile avente diritto a sussidio per pendolari e scolari sulla sponda destra della Moesa lungo il vecchio sedime della FR. È comprovata la necessità per questa tratta. Il tracciato previsto del piano direttore regionale si snoda, come menzionato, lungo la sponda sinistra della Moesa. Anche su questa tratta il tracciato si trova quindi in conflitto con l'unico collegamento con la valle tramite la rete di sentieri escursionistici. L'attuale sentiero conduce da Valasch fino al confine cantonale lungo una gola d'importanza nazionale. Un potenziamento del sentiero esistente in una pista ciclabile asfaltata e uno sfruttamento più intensivo di questo ambiente è proble-

matico dal profilo della protezione della natura e del paesaggio. Sulla sponda destra della Moesa sussistono possibilità alternative di tracciati. Oltre al citato tracciato lungo il sedime della FR eventualmente anche esistenti sentieri di bonifica potrebbero essere ristrutturati in opportuni collegamenti ciclistici. Il tracciato dovrà offrire in primo luogo un collegamento opportuno tra gli agglomerati per le necessità dei pendolari e degli scolari e inoltre per lo svago. Al riguardo anche San Vittore dovrà essere allacciato alla rete di piste ciclabili. Inoltre occorre coordinare il collegamento al confine con il Canton Ticino. Il tracciato necessita per tanto di ulteriori chiarimenti e non può ancora essere determinato. Il collegamento da Roveredo fino al confine cantonale non può quindi essere approvato come dato acquisito, bensì come **informazione preliminare**.

Il piano direttore no. 14.551 "Piste ciclabili" può essere approvato come informazione preliminare. Sono esplicitamente riservati il necessario coordinamento con il concetto cantonale sulla piste ciclabili nonché la rettifica dei conflitti con la rete di sentieri contemplata nell'inventario.

D

Collaborazione con i cantoni e le regioni limitrofi

Il Canton Ticino nonché la limitrofa Regione Calanca e l'Hinterrhein sono stati invitati ad esprimere il loro parere. Le prese di posizione inoltrate riguardano in sostanza i seguenti punti:

a) Canton Ticino

Nella presa di posizione del 7 aprile 1994 e nel complemento del 25 aprile 1994 il Canton Ticino fa riferimento al progetto del piano direttore 14.512 "Prolungamento del binario industriale Grono-Lostallo/Cabbiolo" e rinvia al fatto che nel piano direttore cantonale del Ticino il tratto Castione-Lumino è contenuto come dato acquisito. Il progetto 14.511 "Concetto trasporti pubblici regionali" viene valutato positivamente dal Canton Ticino per quanto riguarda i trasporti e gli orari. Tuttavia si rinvia al fatto che in base alla richiesta generalmente limitata è necessario un coordinamento e una concentrazione delle offerte. All'atto di procedere ulteriormente si auspica un coordinamento con il concetto previsto nel corso del 1994 riguardante i trasporti della Regione Bellinzona. Inoltre occorre osservare che sarebbe opportuna un'eventuale integrazione della Mesolcina in una futura unione tariffaria per il Sopraceneri.

b) Regione Val Calanca

Nella sua presa di posizione del 26 gennaio 1994 l'Organizzazione Regionale della Calanca (ORC) rinvia al fatto che il nodo stradale di Grono riveste una grande importanza per i collegamenti dei trasporti pubblici per la Val Calanca. Il relativo progetto del piano direttore dell'ORC è in elaborazione e dovrà completare il progetto in questione del piano direttore della Mesolcina.

c) Regione Hinterrhein

Nella presa di posizione del 2 novembre 1993 l'organizzazione regionale di pianificazione di Hinterrhein considera dato un fabbisogno di coordinamento lungo il confine della Mesolcina soltanto per quanto riguarda i settori paesaggio e militare.

E

Comunicazione del decreto e documentazione ai comuni e uffici interessati

In virtù dell'art. 9 LPT e dell'art. 53 cpv. 2 e 3 LPTC il piano direttore è vincolante per le autorità. Di conseguenza si attribuisce una grande importanza al fatto di comunicare senza lacune il presente decreto e specialmente a fornire una documentazione completa ai comuni e agli uffici interessati in considerazione dell'esecuzione e della trasposizione vincolante per i proprietari fondiari a livello di pianificazione delle utilizzazioni. La comunicazione del decreto nonché l'invio della documentazione ai comuni e agli uffici interessati si basano sul principio della cointeressenza diretta. Vengono adottate le seguenti regolamentazioni:

- a) Il presente decreto viene comunicato tramite la Cancelleria di Stato in ragione della cifra 15 del dispositivo.
- b) L'Ufficio di pianificazione provvede a fornire la documentazione all'ORM, agli uffici cantonali nonché agli altri enti conformemente all'appendice II.
- c) L'Organizzazione Regionale della Mesolcina (ORM) provvede a fornire la documentazione ai comuni della Regione Mesolcina in base all'appendice I. Le spese che ne risultano sono sussidiabili.

F

Trascrizione del piano direttore regionale della Mesolcina i quello cantonale

Il Dipartimento dell'interno e dell'economia pubblica viene incaricato di trascrivere a tempo debito nel piano direttore cantonale e di sottoporre all'approvazione del Consiglio federale i progetti del piano direttore dichiarati vincolanti per le autorità cantonali, i quali costituiscono oggetto del piano direttore giusta l'art. 8 LPT (contenuto minimo).

In virtù dell'art. 53 cpv. 1 LPTC

Il Governo decreta:

1. Il progetto del piano direttore no. 14.301 "Aree sciistiche San Bernardino" viene approvato ai sensi dei considerandi e dichiarato vincolante con le seguenti riserve e osservazioni:
 - a) Si approva un'ulteriore sciovia in località "Pian Cales" con lo stato di coordinamento di risultato intermedio (invece di dato acquisito).
 - b) In riferimento alla delimitazione dell'area sciistica "Confin" il Governo si riserva eventuali adeguamenti all'atto di approvare la pianificazione delle utilizzazioni che segue. La determinazione di un nuovo impianto di sciovia in zona "Cantun de l'Ungheres" viene approvata con la riserva che siano rispettate le disposizioni relative alle zone di pericolo.
 - c) La progettata nuova urbanizzazione dell'"Alp Vigon" viene approvata quale dato acquisito ai sensi dei considerandi (riserva dell'EIA formale; rispetto per la torbiera alta Pian Casoletta; riserva di eventuali autorizzazioni di dissodamento). Le discese a valle dalla regione "Alp Vigon" vengono approvate quali varianti con lo stato di coordinamento di esito intermedio.
 - d) La prevista nuova urbanizzazione dell'"Alpe de Mucia" non viene approvata. Per un fabbisogno che va oltre l'orizzonte del piano direttore la nuova urbanizzazione può essere conservata come opzione (osservazione nel rapporto sul piano direttore).

2. Il progetto del piano direttore no. 14.302 "Concetto impianti d'innevamento artificiale San Bernardino" viene approvato ai sensi dei considerandi (riserva dell'osservanza dei valori limite inerenti ai rumori e della conservazione della torbiera bassa "Pian Cales" per l'innevamento no. 1).
3. Il Governo prende atto del progetto del piano direttore no. 14.511 "Concetto trasporti pubblici regionali" ai sensi dei considerandi e senza pregiudizi per successive pianificazioni cantonali.
4. Si prende atto del progetto del piano direttore no. 14.512 "Prolungamento binario industriale Grono-Lostallo/Cabbiolo" ai sensi dei considerandi senza pregiudizi per successive pianificazioni cantonali.
5. Si prende atto del progetto del piano direttore no. 14.521 "Collegamento Valchiavenna" ai sensi dei considerandi e senza pregiudizi per successive pianificazioni cantonali.
6. Si prende atto del progetto no. 14.522 "Svincolo di Mesocco" ai sensi dei considerandi.
7. Si prende atto del progetto del piano direttore no. 14.523 "Svincolo di Cama" ai sensi dei considerandi e senza pregiudizi per successive pianificazioni cantonali.
8. Si prende atto del progetto del piano direttore no. 14.524 "Provvedimenti per il traffico a San Bernardino" ai sensi dei considerandi e senza pregiudizi per successive pianificazioni cantonali.
9. Si prende atto del progetto del piano direttore no. 14.525 "Concetto misure anti-rumori" ai sensi dei considerandi.
10. Si prende atto del progetto del piano direttore no. 14.541 "Campi di aviazione per elicotteri" ritenendo che lo stesso non è da considerarsi realizzabile e che anche altrimenti esso non è adeguato a pregiudicare pianificazioni e decreti cantonali.
11. Il progetto del piano direttore no. 14.551 "Piste ciclabili" viene approvato globalmente quale informazione preliminare (invece di parziali dati acquisiti) ai sensi dei considerandi (riserva del coordinamento necessario con il concetto cantonale

sulle ciclopiste nonché della soluzione dei conflitti con la rete dei sentieri contemplata dall'inventario).

12. Il Governo spera e si attende che i progetti del piano direttore della 2^a fase vengano elaborati e inoltrati tempestivamente per l'esame da parte dell'ORM giusta le condizioni e gli oneri della garanzia di sussidiamento del 18.4.1994. Si raccomanda inoltre alla Regione di elaborare un progetto del piano direttore per le zone industriali e artigianali regionali.
13. Si invita l'Organizzazione Regionale della Mesolcina (ORM) a documentare i comuni della Regione Mesolcina giusta l'appendice I (foglio d'oggetto, planimetria, commento).
14. L'Ufficio di pianificazione viene incaricato di apportare le annotazioni necessarie nella documentazione d'approvazione in base al presente decreto e di provvedere alla documentazione giusta l'appendice II.
15. Comunicazione all'Organizzazione Regionale della Mesolcina (ORM), all'att. Signor R. Storni, Presidente, 6534 San Vittore, al Segretariato ORM, Ca' Rossa, 6537 Grono, al Municipio di 6563 Mesocco, al Municipio di 6562 Soazza, al Municipio di 6558 Lostallo, al Municipio di 6557 Cama, al Municipio di 6556 Leggia, al Municipio di 6538 Verdabbio, al Municipio di 6537 Grono, al Municipio di 6535 Roveredo, al Municipio di 6534 San Vittore, all'Organizzazione Regionale della Calanca, Segretariato, Ca' Rossa, 6537 Grono, alla Pianificazione regionale di Hinterrhein, Segretariato, Casella postale 88, Rathaus, 7430 Thusis, al Canton Ticino, Cancelleria di Stato, 6500 Bellinzona, all'Ufficio federale della pianificazione del territorio, Eigerstrasse 65, 3003 Berna, all'Ufficio di pianificazione Huser Lang Werder AG, Tittwiesenstrasse 55, 7000 Coira, al Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste, al Dipartimento dell'educazione, della cultura e della protezione dell'ambiente, all'Ufficio per l'economia e il turismo, all'Ufficio di agricoltura, all'Ufficio della bonifica e misurazione fondiaria, al Servizio archeologico, casella postale, Schloss, 7023 Haldenstein, all'Ufficio per la protezione della natura e del paesaggio, all'Ufficio per la protezione dell'ambiente, al Servizio percorsi pedonali e sentieri, al Servizio trasporti pubblici, all'Ufficio dell'energia, all'Ufficio tecnico, all'Ispettorato forestale, all'Ispettorato della caccia e della pesca, alla Direzione di circondario postale, Gürtelstr. 11, 7000 Coira, alla Direzione di circondario postale di Bellinzona, alla Direzione della Ferrovia Retica, al Dipartimento militare federale, Divisione territorio e ambiente, all'att. Signor H. Stampfli, Bernastrasse 28,

3003 Berna, in triplice copia all'Ufficio cantonale di pianificazione (unitamente agli atti), alla Cancelleria di Stato e al Dipartimento dell'interno e dell'economia pubblica.



In nome del Governo

Il Presidente:

L. Bärtsch

Il Cancelliere:

Dr. Riesen

Allegati:

- Destinatari (appendici I e II)

PIANO DIRETTORE REGIONALE DELLA MESOLCINA 1.FASE; APPROVAZIONE

APPENDICE II

Documentazione agli uffici cantonali e ad altri enti interessati, ai Cantoni, alle Regioni e comuni con planimetria, foglio d'oggetto e commento

Progetti PDR	14.301	14.302	14.511	14.512	14.521	14.522	14.523	14.524	14.525	14.541	14.551
Uffici interessati											
Organizzazione Regionale della Mesolcina	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ufficio di pianificazione Huser Lang Werder AG	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Organizzazione Regionale della Calanca			1								
Pianificazione regionale Hinterrhein	1										
Canton Ticino			1	1							1
Ufficio federale della pianificazione del territorio	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dip. educazione, cultura e protezione dell'ambien.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ufficio per l'economia e il turismo	1	1									
Ufficio di agricoltura	1			1		1				1	
Ufficio della bonifica e misurazione fondiaria	1	1									1
Servizio archeologico						1					
Ufficio protezione della natura e del paesaggio	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ufficio per la protezione dell'ambiente	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Servizio percorsi pedonali e sentieri	1										1
Servizio trasporti pubblici			1	1	1						
Ufficio dell'energia	1	1									
Ufficio tecnico					1	1	1	1	1	1	1
Ispettorato forestale	1	1		1		1	1	1	1	1	1
Ispettorato della caccia e della pesca	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1
Direzione di circondario postale Coira			1								
Direzione di circondario postale Bellinzona			1								
Direzione della Ferrovia Retica			1	1							
DMF, Divisione territorio e ambiente	1										
Ufficio di pianificazione	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Dipartimento dell'interno e dell'economia pubblica	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cancelleria di Stato	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1