

Canobbio, 6 giugno 2025

**Messaggio Municipale n° 1034 del 11 novembre 2024**

accompagnante

**LA RICHIESTA DI APPROVAZIONE DEL PREVENTIVO DI SPESA E DEL CREDITO DI CHF 246'000.00 (iva inclusa) PER LA PROGETTAZIONE E FORMAZIONE DI UN NUOVO MARCIAPIEDE CICLOPEDONALE TRATTO NUCLEO DI CANOBBIO – CENTRO STUDI TREVANO, NUOVE FERMATE SERVIZIO PUBBLICO IN ZONA “CANVETTO”, MANUTENZIONE E SISTEMAZIONE CANALIZZAZIONE PUBBLICA ACQUE MISTE SU VIA TREVANO E ILLUMINAZIONE PUBBLICA.**

Gentile Presidente,  
gentili colleghe, egregi colleghi,

Il progetto d'intervento lungo via Trevano a Canobbio è parte integrante del Percorso ciclabile cantonale Tesserete-Cassinone. L'intervento è contenuto nella scheda di piano direttore cantonale (PD) M3 adottata dal Consiglio di Stato il 20 maggio 2009 denominata Piano dei trasporti del Luganese (PTL).

L'opera progettata prevede la realizzazione di un nuovo marciapiede ciclopedonale lungo Via Trevano (strada cantonale P399.1) ottenuto attraverso l'allargamento del marciapiede lato valle per ottenere una larghezza minima di 3.70 m. Per poter garantire il calibro di transito stradale conforme alle VSS, di dimensioni 7.00 m al minimo, è necessario eseguire lo spostamento del muro di sostegno esistente a monte della carreggiata per una lunghezza di 125.00 m. Lo stesso viene eseguito come richiesto dallo studio Tocchetti Architetti e Ingegneri di Lugano, ovvero con pietre di Caprino, in continuità con gli altri muri in pietra presenti nel comparto.

L'opera permetterà modo di continuare il “Percorso ciclabile cantonale Tesserete-Cassinone”, ed in particolare di fornire una via di transito preferenziale e sicura anche per gli studenti diretti verso le scuole.

Il costo totale dell'opera è di circa CHF. 2'081'657.50 (IVA 8.1% inclusa), inclusivo di onorario, espropri e oneri da iscrivere a RF e diviso principalmente nel progetto stradale di CHF. 1'835'657.50 (IVA 8.1% inclusa), suddiviso al 58% - 42% tra DT e CRTL, e nell'arredo urbano e eventuali lavori sulle canalizzazioni esistenti, al 100% a carico del Comune di Canobbio di CHF. 246'000.00 (IVA 8.1% inclusa).

**Analisi commissionale**

Lo studio del progetto ha evidenziato le tre seguenti criticità:

1. pericolo di collisione tra le biciclette in discesa e le uscite di automobili dai parcheggi di privati;
2. pericolosità per le biciclette in provenienza da via Circonvallazione nel trasferimento sul marciapiede ciclopedonale;
3. criticità nell'incrocio tra via Circonvallazione e via Trevano, sia in discesa sia in salita, per la convivenza automobili, pedoni biciclette/trotinettes.

### **1. Pericolo di collisione tra le biciclette in discesa e le uscite di automobili dai parcheggi di privati (v. immagine a p. 4 e freccia 1).**

Le indicazioni fornite a questo proposito nel messaggio sono le seguenti: *«L'intervento previsto lungo Via Trevano ha una lunghezza di circa 220 m come attualmente la pendenza media della strada è del 9.00%. Per il presente progetto sono state controllate le distanze di visibilità, secondo VSS, per tutti gli accessi privati e per i passaggi pedonali. Si segnala che la verifica della visibilità ha dato esito positivo per quanto concerne il miglioramento della visibilità per il caso veicolo-veicolo, in quanto, allargando il marciapiede, la strada è posta più esternamente rispetto agli accessi di quanto sia allo stato attuale, ma, per il nuovo caso di transito delle biciclette, in uscita dagli accessi privati, la stessa non sempre è verificata, visti gli ostacoli presenti a causa delle siepi, in direzione di Tesserete. In questo senso vengono segnalate le zone dove le siepi vanno rimosse per garantire la sicurezza di tutti gli utenti. Per mitigare il più possibile la situazione si è concordato con gli uffici cantonali su suggerimento dell'Ufficio tecnico comunale e preavvisato favorevolmente dall'esecutivo, di procedere, nella pista ciclopedonale, a demarcare una corsia esterna per le biciclette in discesa, in modo da tenerle il più possibile lontano dagli accessi privati. La visibilità in questa corsia, vista la pendenza della carreggiata >8%, deve essere a 60 m di distanza e per il marciapiede ciclopedonale in salita deve essere di 10 m. In alcuni casi la visibilità è ostacolata per lo più per via della presenza di siepi, le quali sono più alte di 0.60 m. La soluzione scelta consiste nell'imporre la messa a norma della situazione nei confronti della visibilità, per cui le aree di conflitto, saranno soggette al seguente onere sul Registro Fondiario: "Divieto di piantagione (alto e basso fusto) e di qualsiasi costruzione/edificazione (anche di recinzione)". (...) È importante ribadire che allontanando il ciglio stradale di ca. +2.20 m dagli accessi/uscite dei vari privati, rispetto all'attuale situazione, la distanza di visibilità, nel rispetto dei veicoli, è aumentata. Per quanto concerne invece la tematica della visibilità sul marciapiede ciclopedonale, vengono imposte le rimozioni delle siepi come onere a registro fondiario e le bici in discesa, le più veloci, sono posizionate lungo il lato esterno del marciapiede, con una corsia a loro dedicata di 1.50 m».*

Queste misure non sono tuttavia ritenute sufficienti a escludere incidenti con drammatiche conseguenze. Il progetto non ci convince. Si fa qui dunque appello al **PRINCIPIO DI PRECAUZIONE** e a quello della **TUTELA DEI PIÙ DEBOLI** onde evitare anche il minimo incidente con ferimenti e altri danni gravi alle persone.

### **2. Pericolosità per le biciclette in provenienza dalla rotonda su via Tesserete in transito su via Circonvallazione nel trasferimento sul marciapiede ciclopedonale (v. immagine a p. 4 e freccia 2)**

Nel messaggio si può leggere: *«è prevista la posa di una nuova isola spartitraffico in calcestruzzo armato (...) L'isola mantiene lo scopo di suddivisione in due passaggi dell'attraversamento pedonale sicuro, a cui viene integrato l'attraversamento ciclabile per*

*chi proviene da monte, conformemente alle linee guida fornite dal committente. In questo senso le strisce pedonali, che potranno essere demarcate solamente una volta verificato il calcolo dei passaggi giornalieri, sono previste di 3.00 m di larghezza e l'attraversamento ciclabile di 1.50 m, per un totale di 4.50 m di passaggio. La soluzione proposta dal progetto è tracciata a tavolino e non rispecchia la realtà dei fatti di chi utilizza la bicicletta giornalmente».*

Per la commissione si tratta di un progetto disegnato a tavolino che non rispecchia le necessità di chi utilizza regolarmente la bicicletta. Inoltre non tiene conto dell'intenso traffico che si verifica su questo tratto di strada ogni mattina tra le 7:30 e le 8:15.

### **3. Criticità nell'incrocio tra via Circonvallazione e via Trevano, sia in discesa sia in salita, per la convivenza automobili, pedoni biciclette/ trotinettes (v. immagine a p. 4 e freccia 3).**

Il progetto mette in conflitto tra di loro il transito di biciclette/trotinettes, automobili e pedoni in un'area molto ristretta ma molto frequentata. Nel messaggio non si fa riferimento a come organizzare la convivenza dei vari attori della mobilità e non vi sono indicazioni sulla segnaletica.

Riportiamo infine alcuni estratti di una lettera a firma Fiorenzo Malaguerra, apparsa su LaRegione lo scorso 25 aprile 2025 intitolato "Bici e sicurezza": *«Sarebbe stato auspicato che tu, a bordo di una VW blu scuro-nera, il 18 aprile alle 14.22, zona AlpTransit di Pollegio, dopo che hai effettuato un sorpasso senza senso, ti fossi fermato e tornato indietro a scusarti. Minimo. Hai messo in pericolo seriamente la mia vita, mentre circolavo correttamente in bici sulla mia parte di carreggiata. Hai rischiato di investirmi frontalmente a più di 80 all'ora. Hai spaventato l'autista di Autopostale e gli altri automobilisti che hanno assistito mentre li sorpassavi. (...) Ne approfitto di questo spazio per una considerazione sugli spazi ciclabili. Ben venga la volontà politica di estendere sempre più la rete. Bisogna pur dire che alcuni, se sulla carta pianificata dai funzionari del DT, sono pertinenti in teoria, nella pratica non funzionano e sono molto pericolosi. Cito ad esempio il marciapiede a Castione lungo l'uscita dei centri commerciali. Purtroppo, nonostante gli stop, la maggior parte della gente li infrange e tende ad uscire fino al marciapiede. Ho assistito ad alcune situazioni critiche, e vissute un paio in prima persona, con il rischio di incidenti per colpa di automobilisti indisciplinati. La tratta è da rivedere».*

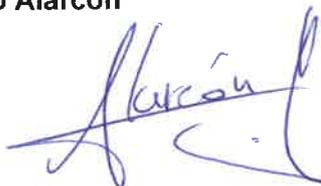
### **Conclusioni**

A mente della commissione queste criticità possono essere risolte, semplicemente **togliendo dal progetto la traccia ciclabile in discesa**. Pertanto, la minoranza della Commissione opere pubbliche, evocando il principio di precauzione, vi invita a voler risolvere:

➤ al Municipio è confidato il compito di chiedere al Cantone la modifica del progetto in modo che il transito di biciclette e trotinette sul nuovo marciapiede ciclo pedonale sia possibile unicamente in salita, dal comparto scolastico di Trevano verso la collina.

Con ogni ossequio.

**Mario Alarcon**



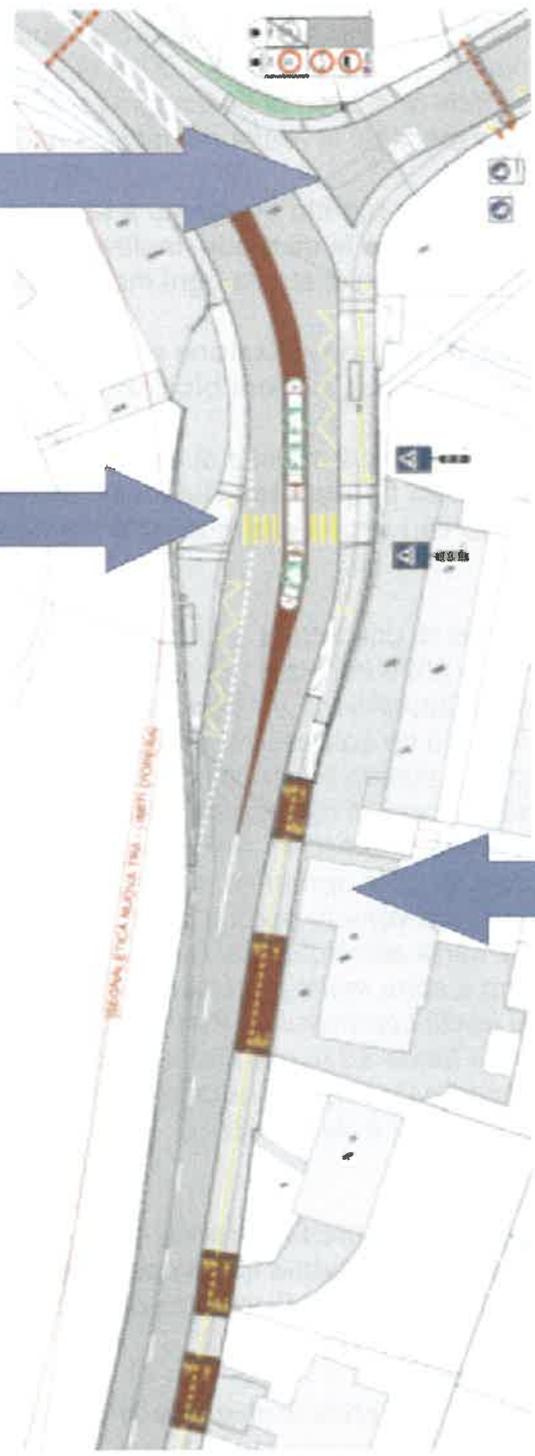
3



2



1



TRONN, ETCA, MAJUS, TRU, JAHN, DRONN, GA