

**Rapporto della Commissione della gestione sul MM 3/2016 accompagnante la richiesta di un credito complessivo di fr. 668'000 per la realizzazione di un collegamento pedonale/ciclabile – percorso regionale R6 Manno-Bioggio**

Signor presidente,  
Signore consigliere comunali  
Signori consiglieri comunali,

la Commissione della gestione ha esaminato nel dettaglio il MM 3/2016 e formula qui di seguito alcune considerazioni:

Sebbene i firmatari del Rapporto siano assolutamente favorevoli a incrementare piani e interventi orientati verso la mobilità lenta e che si dichiarano altresì favorevoli alla creazione di collegamenti pedonali ciclabili sul territorio comunale, anche in collaborazione con Comuni limitrofi, non si possono esimere dal formulare alcune obiezioni circa lo specifico progetto contenuto nel MM. Obiezioni che andiamo ad elencare qui di seguito:

1. Il **tratto B**, di competenza del Cantone che prevede la costruzione di un sottopasso dal costo preventivato di fr. 1'459'364.00 di cui fr. 197'000.00 a carico del Comune di Manno, non è ritenuto necessario per le seguenti ragioni:

1a. Esiste già un'alternativa comoda e percorribile in bicicletta per passare sotto la trafficata via Lugano (Crespera). Il percorso alternativo già esistente, partendo dalla stazione FLP di Molinazzo, si snoda su via della Posta e via Industria fino ad arrivare alla rotatoria FFS. Il tragitto alternativo già esistente, percorre una strada asfaltata poco trafficata, in quanto non è una via di grande transito ma serve solo alcune aziende dislocate lungo il percorso.

1b. E' vero che, rispetto al tracciato previsto, il percorso alternativo compie una leggera deviazione quantificata, sulla base di un rilevamento specifico\*, in 510 metri supplementari e in 2 minuti di percorrenza supplementare. I firmatari si sono posti la domanda se valesse veramente la pena spendere 1'459'364.00 di cui fr. 197'000.00 a carico del Comune di Manno solo per evitare di far percorrere agli utenti 510 metri supplementari e far loro risparmiare 2 minuti in tempo di percorrenza. Inoltre, i firmatari si sono posti anche la domanda se fosse sensato costruire un sottopasso che dista solo 220 m da un sottopasso già esistente. La risposta che si sono dati i firmatari è che la soluzione proposta nel MM è inopportuna e inaccettabile dal profilo costi/benefici. Infine, i firmatari tengono a sottolineare che, il tratto di via Industria che costeggia il fiume Vedeggio e che rientra nel tratto di deviazione descritto sopra, fa già parte del percorso ciclabile del fiume Vedeggio.

*rilevamento specifico\*: effettuato il giorno 4.10.2016 tra le ore 17:30 e le ore 18:00 con una bicicletta elettrica con motore disinserito. Tratta su via industria, dall'altezza del torrente Barboi fino all'altezza del fiume Vedeggio = 220 metri / 1 minuto / velocità 13.3.Km/h. Tratta su via della Posta, dall'altezza del fiume Vedeggio fino all'imbocco del tratto pedonale di recente costruzione = 290 metri / 1 minuto / velocità 17.4 Km/h.*

1c. Per quanto riguarda il percorso prettamente pedonale, valgono di principio le stesse riflessioni espresse ai punti 1a e 1b. In questo caso, anche i pedoni si possono avvalere di un tracciato alternativo già esistente. Sempre partendo dalla stazione FLP di Molinazzo si percorre il tratto pedonale di recente costruzione che costeggia in parte via Longa fino ad arrivare al passaggio pedonale per l'attraversamento di via Lugano (Crespera). Dopodiché si può utilizzare un comodo e protetto percorso pedonale addirittura fino a Suglio. Rispetto al tracciato proposto nel MM, non ci sono nemmeno significative deviazioni a carico dei pedoni rispetto al tracciato alternativo già esistente.

1d. Originariamente, il Cantone aveva previsto la realizzazione del percorso pedonabile/ciclabile lungo la strada d'argine del Vedeggio. Dopo l'intervento dei due Comuni, il Cantone si è detto disponibile allo spostamento del percorso all'interno della zona industriale e ad assumere i costi di realizzazione del sottopasso in zona Crespera, originariamente non programmato, fino all'importo massimo previsto per la realizzazione del progetto iniziale lungo la strada d'argine. Questo significa che il Cantone non provvederà più alla sistemazione della strada d'argine del Vedeggio che, a conti fatti, poteva rappresentare una sorta di "autostrada" ciclabile, alla quale i Comuni avrebbero potuto raccordarsi con tratti di collegamento verso le zone strategiche, senza dover spendere cifre importanti. Ora, per costruire un'opera inutile come il sottopasso, si dovrà rinunciare a questa interessante opportunità.

2. Il **tratto C**, di competenza del Comune di Bioggio che prevede la costruzione di un collegamento pedonale/ciclabile dal costo preventivato di fr. 287'930.00 di cui fr. 115'000.00 a carico del Comune di Manno, non è ritenuto necessario per le seguenti ragioni:

2a. Si tratta di una comoda strada asfaltata già esistente e percorribile in bicicletta con sufficiente sicurezza in quanto non è una via di grande transito ma serve solo alcune aziende dislocate lungo il percorso. Per dare una veste di percorso ciclabile, sarebbe sufficiente disporre la segnaletica riservata ai percorsi ciclabili.

2b. Per quanto riguarda il percorso prettamente pedonale, valgono le stesse riflessioni espresse al punto 1c.

3. Il **tratto D**, l'unico di competenza del Comune di Manno che prevede la costruzione di un collegamento pedonale/ciclabile dal costo preventivato di fr. 356'000.00, è giudicato troppo oneroso rispetto alle reali necessità, per le seguenti ragioni:

3a. Per quanto riguarda il tratto compreso dallo stabile che ospita il Ristorante Piper fino alla rotatoria FFS, esso si snoda su una comoda strada asfaltata già esistente e percorribile in bicicletta con sufficiente sicurezza, in quanto non è una via di grande transito ma serve solo alcune aziende dislocate lungo il percorso. Per dare una veste di percorso ciclabile, sarebbe sufficiente disporre la segnaletica riservata ai percorsi ciclabili.

3b. Per quanto riguarda il tratto di aggiramento della stazione di servizio Agip, siamo concordi sulla necessità di rispettare le norme di sicurezza imposte dal Cantone. Riteniamo però che ci si possa limitare ad aprire e delimitare un tratto di percorso ciclabile, senza interventi edificatori importanti.

3c. Per quanto riguarda il percorso prettamente pedonale, valgono le stesse riflessioni espresse al punto 1c.

#### 4. **Considerazioni di ordine generale:**

4a. Analizzando la tabella riassuntiva presente nelle conclusioni del MM, risulta che l'85% dell'investimento complessivo per l'intera opera è a beneficio del comune di Bioggio, il quale deve sostenere spese per Fr. 538'000. Per contro, il Comune di Manno, che beneficia solo del 15% dell'investimento complessivo, è chiamato a sostenere spese pari a fr. 668'000. In pratica, il Comune di Manno a fronte di un 15% di beneficio, spende più di quanto spende il Comune di Bioggio che, a fronte di un beneficio dell'85% spende solo fr. 538'000. Si tenga inoltre presente che il moltiplicatore di Bioggio è al 59%, mentre quello di Manno è appena stato aumentato al 65%.

4b. Per quanto riguarda le collaborazioni con i comuni limitrofi, i firmatari sono assolutamente favorevoli al loro mantenimento e al loro ulteriore sviluppo.

Tuttavia, queste buone intenzioni non devono portare a un rapporto di sussidiarietà tra Comuni. Il progetto contenuto nel MM risulta essere non solo sconsigliato per il Comune di Manno ma pone il Comune di Manno in una posizione quasi sussidiaria nei confronti del Comune di Bioggio e questo lo riteniamo inaccettabile.

- 4c. I firmatari sono pienamente consapevoli che, un rifiuto da parte del CC di Manno al progetto contenuto nel MM, possa avere delle conseguenze nei rapporti con il Comune di Bioggio e anche con il Cantone. Tuttavia, siamo anche dell'opinione che i cittadini di Manno non debbano assumersi un onere sproporzionato solo per mantenere buoni rapporti con i Comuni limitrofi e con il Cantone. D'altra parte, non sarebbe la prima volta che il Comune di Bioggio rompe un accordo con il Comune di Manno (vedasi la vicenda del Direttore delle Scuole).

## 5. Emendamenti suggeriti per il tratto D

- 5a. I firmatari richiedono che venga realizzato l'aggiramento della stazione di servizio Agip, limitando al massimo l'investimento necessario.
- 5b. Limitarsi a disporre la segnaletica necessaria per la definizione di percorso ciclabile sul tratto compreso dallo stabile che ospita il Ristorante Piper fino alla rotatoria FFS.
- 5c. Rivedere e riproporre una richiesta di credito che tenga conto di quanto espresso ai punti 5a. e 5b.

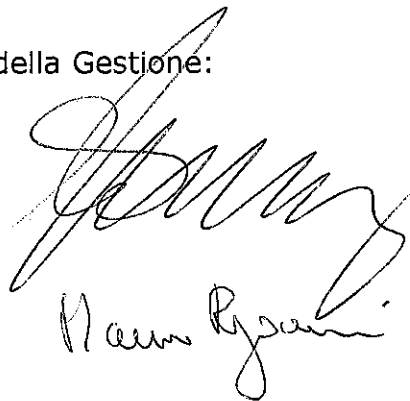
Per le ragioni suddette, i firmatari invitano quindi questo consesso a voler deliberare:

1. Sono approvati il progetto e l'esecuzione degli interventi relativi al tracciato del percorso pedonale ciclabile compreso tra l'incrocio Suglio e il confine giurisdizionale di Bioggio (tratta D) in base agli emendamenti suggeriti.
2. È respinto un credito di fr. 356'000 per la realizzazione del percorso ciclabile di cui al punto 1 (tratta D).
3. È respinto un credito di fr. 197'000, quale quota parte del 13.5% sul costo di realizzazione per il sottopasso su territorio di Bioggio (tratta B).
4. È respinto un credito di fr. 115'000, quale quota parte del 40% sul costo di realizzazione del percorso su territorio di Bioggio (tratta C).

Per la Commissione della Gestione:

Bruno Sturzenegger

Mauro Regazzoni



Manno, 05 ottobre 2016