

Conclusione



PVP



Piano dei trasporti
del Luganese
**Piano della viabilità
del Polo**

**Misure,
costi,
priorità**

SETTEMBRE 2007

Committenti

Dipartimento del territorio
Commissione regionale
dei trasporti del Luganese

Delegazione delle Autorità

Marcello Bernardi,
Riccardo De Gottardi,
Dipartimento del territorio

Emanuele Gianini,
Commissione regionale
dei trasporti del Luganese

Rappresentanti
dei 15 Comuni del Polo

Direzione di progetto

Martino Colomba,
Daniele Brusacoram,
Sezione della mobilità

Nicola Klainguti,
Sezione dello sviluppo
territoriale

Brunello Arnaboldi,
Commissione regionale
dei trasporti del Luganese

Concetto grafico

Studio grafico Steiger Felder
Impaginazione
Veriza Galati
Esecuzione cartine
Clichés Color 2000 Sagl

Dati delle carte

PK 50 e PK 25
© 2001
Ufficio federale di topografia

1	Introduzione	pag. 4
2	Misure	pag. 5
3	Costi e ripartizione	pag. 7
3.1	Finanziamento dei costi d'investimento	
3.2	Partecipazione della Confederazione	
3.3	Costi di investimento	
3.4	Chiave di ripartizione tra i Comuni	
3.5	Costi per Comune	
4	Priorità e tempistica	pag. 16
5	Prossimi passi e procedure	pag. 17

1 Introduzione

Questa scheda si occupa di:

- riassumere le misure di intervento sviluppate nelle differenti schede comprensoriali e settoriali;
- indicare la stima dei costi di ogni misura;
- proporre una chiave di ripartizione dei costi tra i diversi attori coinvolti;
- definire le priorità realizzative, tenendo conto in particolare dei tempi di costruzione della galleria Vedeggio – Cassarate.

2 Misure

Del PVP fanno parte le misure seguenti:

Scheda	Opera/Intervento	Descrizione
C3	Uscita AS Lugano Sud – Brentino	Formazione di un nuovo incrocio – filtro all'altezza del Brentino (alla confluenza delle vie Casserinetta e Zorzi) e riqualifica della tratta autostradale a monte dello stesso
C3	Brentino – Geretta	Riqualifica completa della tratta Brentino – Geretta con la trasformazione in strada a carattere urbano
C3	Geretta – Lago	Riqualifica della tratta Geretta – Lago
C2	Via Ciani 1. tappa	Adeguamento della via Ciani con adattamento delle corsie e degli incroci in funzione della nuova situazione di traffico
C2	Via Ciani 2. tappa	Riqualifica completa della via Ciani
C2	Via Trevano	Adeguamento della via Trevano con adattamento delle corsie e degli incroci in funzione della nuova situazione di traffico
C2	Via Ceresio / via delle Scuole	Adeguamento della via Ceresio e della via delle Scuole con adattamento delle corsie e degli incroci in funzione della nuova situazione di traffico
C4	Via San Gottardo Massagno, 2. tappa ¹ : Cappella Due Mani – Sole + Rotonda Arizona	Riqualifica della via San Gottardo a Massagno lungo la tratta compresa tra la Cappella delle Due Mani e l'incrocio con via Selva (Sole) e realizzazione della rotonda "Arizona" all'incrocio con via Tesserete
C4	Via San Gottardo Massagno, 3. tappa: Sole – Arizona	Riqualifica della via San Gottardo lungo la tratta compresa tra l'incrocio con via Selva e la rotonda Arizona, con formazione della corsia preferenziale bus
C4	Via San Gottardo Vezia	Riqualifica della via San Gottardo a Vezia tra il Motel Vezia e l'incrocio ex Villa Recreatio
C4	Incrocio Cappella Due Mani	Ristrutturazione completa dell'incrocio – filtro della Cappella delle Due Mani
C1-C5	Altre strade	Interventi puntuali in altre tratte e incroci della rete stradale principali in funzione della nuova viabilità
S3	Rotonda Cossio (Cadro/Lugano)	Realizzazione di una rotonda all'incrocio tra le strade Sonvico – Cornaredo e Sonvico – Davesco – Pregassona
S3/S4	Corsia bus Canobbio – Trevano	Corsia preferenziale per il trasporto pubblico tra Canobbio e il Centro studi di Trevano in direzione di Lugano
S3/S4	Corsia bus Cadempino	Corsia preferenziale bus da Cadempino in direzione di Vezia (tra l'incrocio con via Ronchetto e la diramazione verso la vecchia strada cantonale)
S4	Fermata Lugano Centro	Adeguamento della fermata
S4	Fermate TP regionale	Realizzazione/modifica di fermate del trasporto pubblico regionale
S4	Fermate TP urbano	Realizzazione/modifica di fermate del trasporto pubblico urbano
S7	Semafori	Realizzazione di nuovi semafori, modifica di incroci e impianti semaforici esistenti, realizzazione della nuova centrale semaforica, riprogrammazione degli impianti
S5	Itinerario ciclabile cantonale*	Realizzazione dell'itinerario ciclabile cantonale
S5	Itinerari ciclabili regionali*	Realizzazione di sei percorsi ciclabili regionali
S7	Infoposteggi	Sistema telematico di guida ai posteggi
S7	Infoviabilità	Sistema telematico di informazione sulla viabilità in tempo reale
S8	SiGE	Sistema di informazione e gestione dell'esercizio dei trasporti pubblici

* Questi interventi si estendono oltre il perimetro del PVP, sono tuttavia qui integrati a motivo dell'effetto rete che hanno.

1 Per la 1. tappa cfr: più avanti.

Le seguenti opere non fanno parte del PVP, ma sono coordinate con lo stesso:

- Nodo intermodale di Cornaredo (in particolare posteggio P+R e fermata di interscambio del trasporto pubblico): intervento di PTL;
- via Sonvico (compresa la nuova tratta a sud dello stadio e i relativi impianti semaforici): intervento di PTL;
- pianificazione comparto NQC: competenza pianificatoria comunale;
- progetto StazLu (Stazione di Lugano): intervento di PTL;
- pianificazione StazLu2 e Città Alta (inclusa la copertura della trincea ferroviaria di Massagno): competenza pianificatoria comunale;
- nodo intermodale di Vezia e riqualifica del comparto Villa Negroni: P+R Vezia compreso il tratto stradale Rotonda – Motel Vezia: intervento di PTL/ Comparto Villa Negroni: pianificazione locale;
- via S. Gottardo Massagno, 1. tappa, tratta Arizona – Stazione (corsia bus): questa tratta fa parte del credito OTPLu (Offerta di TP del Luganese, 1. tappa) di 10.5 Mio Fr votato nel 1997 e verrà realizzata nel 2008;
- via S. Gottardo Savosa, corsia bus e riqualifica: questa tratta fa parte di un Piano di pronto intervento (PPI VI) e si trova attualmente allo stadio di progetto definitivo;
- corsia bus Trevano – Cornaredo e corsia ciclabile Cornaredo – Trevano: questa tratta fa parte dei crediti OTPLu (Offerta di TP del Luganese, 1. tappa) e PPI VI e si trova attualmente allo stadio di progetto definitivo;
- progetto di riqualifica del Lungolago: competenza comunale.

In generale, gli interventi di stretta competenza comunale non sono inseriti nell'elenco delle opere di PVP; ad esempio:

- moderazioni del traffico;
- zone 30;
- arredo urbano;
- messa in sicurezza degli incroci;
- interventi su strade comunali (salvo interventi a favore del trasporto pubblico di interesse cantonale).

3 Costi e ripartizione

3.1 Finanziamento dei costi d'investimento

3.1.1 Basi

La ripartizione dei costi di investimento delle opere di PVP si appoggia sulle basi seguenti:

- legge cantonale sulle strade del 23 marzo 1983 (LStr);
- legge cantonale sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTP);
- messaggi governativi e relativi decreti legge (DL) concernenti il PTL, le sue opere e il suo finanziamento, tra cui vale la pena citare:
 - messaggio no. 4664 dell'8 luglio 1997 e DL del 1. dicembre 1997 concernente lo stanziamento di un credito quadro di franchi 10.5 milioni per le infrastrutture necessarie all'attuazione dei trasporti pubblici postulata dal PTL;
 - messaggio no. 4839 del 14 gennaio 1999 e complemento del 10 febbraio 1999 e DL dell'11 marzo 1999 concernente l'approvazione dell'indirizzo operativo per le opere della prima fase di attuazione del PTL e attribuzione dei relativi mezzi finanziari di franchi 810 milioni, di cui franchi 800 milioni a favore delle opere della prima fase di attuazione del PTL e franchi 10 milioni a favore di Piano di pronto intervento (PPI);
 - messaggio no. 5108 del 13 aprile 2001 e DL del 18 settembre 2001 concernente un credito di franchi 18.57 milioni per la progettazione delle opere prioritarie di prima fase del PTL nell'ambito del credito quadro di franchi 800 milioni;
 - messaggio no. 5350 dell'8 gennaio 2003 e DL del 12 marzo 2003 concernente - fra gli altri - un credito suppletorio di franchi 105 milioni a complemento del credito quadro di franchi 800 milioni concesso a favore delle opere della prima fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL);
- la prassi adottata negli scorsi anni in merito al finanziamento di opere di PTL e di investimenti in ambito stradale e di percorsi ciclabili.

3.1.2 Principio

Le misure del PVP non fanno parte delle opere cosiddette di PTL, non fanno parte cioè degli interventi finanziati tramite il credito quadro del PTL deciso dal Gran Consiglio (905 mio fr); vi è tuttavia una posizione all'interno dello stesso credito quadro che prevede contributi alle misure fiancheggiatrici alla galleria, contributi che possono venir utilizzati per il PVP.

Vi sono differenti approcci utili a definire la ripartizione dei costi di investimento tra i diversi Enti. Sulla base di quanto avvenuto in passato si propone di suddividere i costi secondo la tipologia di intervento (strada, trasporto pubblico, percorsi ciclabili, ecc.). Ciò anche a motivo delle diverse leggi che regolano il finanziamento di ogni tipo di investimento.

Gli Enti chiamati a finanziare gli interventi del PVP sono i proprietari delle infrastrutture, principalmente il Cantone e i Comuni. In alcuni casi particolari vi possono essere altri partner coinvolti (quali la Confederazione nel caso delle strade nazionali, per es. l'uscita Lugano Sud, oppure i gestori privati di autosili nel caso del sistema Infoposteggi).

La proposta di suddivisione dei costi tra Cantone e Comuni è illustrata nella tabella seguente con l'indicazione della ripartizione dell'onere tra cantone e comuni, dei comuni coinvolti, e della suddivisione tra i comuni della quota a loro carico.

	Tipologia di intervento	Base	Proposta di suddivisione	
			Cantone	Comune
1	Interventi stradali su strade cantonali (esclusi interventi per trasporto pubblico)	<ul style="list-style-type: none"> ● Art. 13 LStr: i Comuni possono essere chiamati a contribuire alle spese fino ad un massimo del 50% ● Prassi: PPI 	50%	50%
2	Interventi per il trasporto pubblico (corsie bus, fermate, telematica)	<ul style="list-style-type: none"> ● Finanziamento con crediti di PTL, analogamente al credito 10.5 Mio fr del 1997. ● LTP 	85%	15%
3	Semafori / Telematica stradale	<ul style="list-style-type: none"> ● Strade cantonali: art. 29 LStr; il Cantone partecipa fino al massimo al 50% ● Strade comunali: art. 23 e 30 LTP; suddivisione 50%/50% qualora vi siano linee di trasporto pubblico d'interesse cantonale 	50%	50%
4	Percorsi ciclabili	<ul style="list-style-type: none"> ● Art. 29 LStr: ● Prassi relativa ai percorsi cantonali e regionali 	Percorso cantonale 70%	30%
			Percorsi regionali 15%	85%

Gli interventi su strade comunali vengono cofinanziati dal Cantone se si tratta di interventi a favore del trasporto pubblico d'interesse cantonale.

	Comuni coinvolti	Suddivisione tra i Comuni	Commento
	Comuni che traggono un beneficio dall'intervento, sulla base della Legge cantonale sulle strade (LStr), analogamente alla prassi adottata finora con i Piani di pronto intervento (PPI).	Chiave di ripartizione da definire di volta in volta (analogamente ai PPI).	Gli interventi stradali contemplano rotonde, ampliamenti, restringimenti. Fino ad oggi questi interventi sono stati finanziati secondo la LStr con il "titolo" PPI. Si ritiene opportuno operare tramite PPI come finora, chiamando a pagare i Comuni toccati dal progetto.
	Tutti i Comuni del PTL.	Chiave di ripartizione del PTL.	Gli investimenti infrastrutturali e di telematica relativi al TP sono da considerare di interesse regionale per l'effetto rete che essi comportano e si propone quindi la chiave di riparto PTL. Ad eccezione di quelle principali (Lugano Centro, Cornaredo), le fermate invece vengono finanziate sulla base della LTP (coinvolgimento dei Comuni toccati senza contributo cantonale).
	Comuni coinvolti nell'organismo di gestione della mobilità (cfr. scheda S2).	Chiave di ripartizione in funzione della distribuzione degli impianti semaforici sul territorio.	I semafori e gli altri strumenti della telematica (Infoposteggi, Infoviabilità) operano in rete e vengono gestiti da una centrale. Per questo motivo è opportuna la suddivisione dei costi tra i Comuni coinvolti dalla gestione di questi sistemi.
	Comuni all'interno del comprensorio servito dai percorsi ciclabili.	Chiave di ripartizione in funzione della popolazione e dell'indice di forza finanziaria (IFF).	Il territorio sul quale si sviluppano i percorsi ciclabili è più ampio di quello coperto dal PVP. La ripartizione tra Cantone e Comuni viene definita secondo la LStr e la prassi adottata dal DT (percorsi cantonali: 70%/30%; percorsi regionali: la quota a carico del Cantone varia tra 10% e 50% ed è calcolata sulla base dell'IFF dei Comuni coinvolti).

3.2 Partecipazione della Confederazione

Il PVP fa parte del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL) che verrà sottoposto alla Confederazione a fine 2007. Sulla base della Legge sul Fondo infrastrutturale per il traffico negli agglomerati (LFIT) votata nel 2006 dal Parlamento federale, la Confederazione dispone di 6 miliardi di franchi per investimenti in infrastrutture dei trasporti all'interno degli agglomerati. Sulla base dei programmi d'agglomerato essa deciderà quali interventi e in quale misura interverrà finanziariamente.

Le opere del PAL realizzate a partire dal 2011 e che rispettano determinati criteri di efficacia possono beneficiare di un sussidio compreso tra il 30% e il 50%. Dedotta l'eventuale partecipazione della Confederazione agli investimenti del PVP, la chiave di ripartizione tra Cantone e Enti locali resterà la medesima.

3.3 Costi di investimento

Per ogni misura prevista nelle schede sia comprensoriali che settoriali sono stati stimati i costi sulla base di progetti esistenti, progetti preliminari, stime o valutazioni basate su progetti analoghi. Il margine di precisione è generalmente del +/- 25%.

Di ogni misura sono stati valutati i costi di investimento, escludendo eventuali costi supplementari quali manutenzione stradale ordinaria o straordinaria oppure interventi di infrastrutture (canalizzazioni, ecc).

La tabella seguente presenta il costo lordo, dedotta la parte legata ad interventi di tipo urbanistico (per esempio arredi urbani), e la suddivisione tra Cantone e Comuni. Non sono compresi oneri di progettazione e IVA.

2 Questa tratta è di proprietà della Confederazione (autostrada), cui compete la realizzazione e il finanziamento al 100% secondo la nuova perequazione finanziaria (in vigore dal 2008).

3 I costi di questo sistema sono coperti dagli introiti dei posteggi e autosili.

4 Costo di investimento dedotta la parte urbanistica (arredi, ecc.), esclusi costi di progettazione e IVA. In alcuni casi questi importi non coincidono con quanto indicato nelle singole schede comprensoriali o settoriali, poiché nelle schede sono compresi i costi legati all'urbanistica.

5 La ripartizione è il risultato di un calcolo in funzione della suddivisione dell'intervento tra le diverse tipologie definite in precedenza (es: intervento di tipo stradale ma con una parte di interesse TP).

Costi di investimento

Scheda	Opera/Intervento	Costo ⁴	Cantone		Comuni	
		[Mio CHF]	[%] ⁵	[Mio CHF]	[%] ⁵	[Mio CHF]
C2	Via Ciani 1. tappa	2.00	50%	1.00	50%	1.00
C2	Via Ciani 2. tappa	0.80	50%	0.40	50%	0.40
C2	Via Trevano	2.00	25%	0.50	75%	1.50
C2	Via Ceresio/via delle Scuole	0.50	50%	0.25	50%	0.25
C3	Uscita AS Lugano Sud – Brentino ²	(1.50)	–	–	–	–
C3	Brentino – Geretta	1.63	59%	0.96	41%	0.67
C3	Geretta – Lago	1.25	59%	0.74	41%	0.51
C4	Via San Gottardo Massagno, 2. tappa: Cappella Due Mani – Sole + Rotonda Arizona	3.00	68%	2.04	32%	0.96
C4	Via San Gottardo Massagno, 3. tappa: Sole – Arizona	3.90	76%	2.96	24%	0.94
C4	Via San Gottardo Vezia	1.25	59%	0.74	41%	0.51
C4	Incroccio Cappella Due Mani	1.80	50%	0.90	50%	0.90
C1-C5	Altre strade (interventi minori)	2.00	50%	1.00	50%	1.00
S3	Rotonda Cossio (Cadro/Lugano)	2.00	50%	1.00	50%	1.00
S3/S4	Corsia bus Canobbio –Trevano	1.00	85%	0.85	15%	0.15
S3/S4	Corsia bus Cadempino	0.50	85%	0.42	15%	0.08
S4	Fermata Lugano Centro	0.50	85%	0.42	15%	0.08
S4	Fermate TP regionale	1.50	50%	0.75	50%	0.75
S4	Fermate TP urbano	1.00	50%	0.50	50%	0.50
S7	Semafori	4.76	47%	2.24	53%	2.52
S5	Itinerario ciclabile cantonale	8.45	70%	5.92	30%	2.53
S5	Itinerari ciclabili regionali	9.94	15%	1.49	85%	8.45
S7	Infoposteggi ³	(3.00)	–	–	–	–
S7	Infoviabilità	2.00	50%	1.00	50%	1.00
S8	SiGE	2.00	85%	1.70	15%	0.30
	Totale	53.78	52%	27.78	48%	26.00

Base 2006, precisione +/- 25%, esclusi: oneri di progettazione, IVA e costi per infrastrutture.

3.4 Chiave di ripartizione tra i Comuni

Per ogni tipo di intervento, in questo capitolo è indicata la chiave di ripartizione dei costi a carico dei Comuni.

3.4.1 Interventi stradali

L'importo a carico dei Comuni viene ripartito su ogni singolo Comune in funzione dell'interesse alla singola opera, come da LStr:

3.4.2 Interventi per il trasporto pubblico

Per questo tipo di interventi si applica la chiave di ripartizione del PTL, sono quindi tenuti a pagare tutti i Comuni del PTL. Nella tabella seguente è riportata unicamente la chiave tra i Comuni del PVP.

Comune	Quota [%]
Cadempino	1.95%
Cadro	0.96%
Canobbio	1.28%
Collina d'Oro	2.93%
Comano	1.46%
Cureglia	0.78%
Lamone	1.12%
Lugano	41.26%
Massagno	3.44%
Muzzano	1.03%
Paradiso	3.10%
Porza	0.94%
Savosa	1.44%
Sorengo	1.21%
Veza	1.10%
Totale Comuni PVP	64.00%
Altri Comuni PTL	36.00%
Totale Comuni	100.00%

3.4.3 Semafori / telematica stradale

La chiave di ripartizione tra i 10 Comuni proposti per l'Organismo di gestione del traffico (cfr. cheda S2) è stata definita considerando la suddivisione del costo dei singoli impianti sulla base dell'ubicazione (principio della territorialità).

Questa suddivisione viene poi anche applicata per il sistema Infoviabilità ed è proposta quale chiave di ripartizione dei costi futuri tra i Comuni dell'Organismo di gestione.

Comune	Quota [%]
Canobbio	0.7%
Collina d'Oro	0.3%
Lugano	74.7%
Massagno	7.5%
Muzzano	0.3%
Paradiso	9.8%
Porza	0.7%
Savosa	3.5%
Sorengo	0.4%
Veza	2.2%
Totale	100%

3.4.4 Percorsi ciclabili

La ripartizione tra i Comuni avviene in proporzione all'indice di forza finanziaria e alla popolazione.

Comune	Percorso cantonale Quota [%]	Percorsi regionali Quota [%]
Agno	3.5%	2.8%
Barbengo	–	1.5%
Bedano	–	1.0%
Bioggio	–	2.4%
Cadempino	–	2.7%
Cadro	–	1.1%
Canobbio	1.7%	1.3%
Capriasca	3.4%	2.7%
Caslano	3.1%	–
Collina d'Oro	5.2%	4.2%
Comano	–	1.6%
Croglio	0.8%	–
Cureglia	–	1.1%
Grancia	–	0.3%
Gravesano	–	0.8%
Lamone	–	1.0%
Lugaggia	0.7%	0.5%
Lugano	63.9%	50.8%
Magliaso	1.2%	–
Manno	–	2.1%
Massagno	6.6%	5.2%
Monteggio	0.6%	–
Muzzano	0.9%	0.7%
Origgio	–	1.0%
Paradiso	–	4.2%
Ponte Capriasca	–	1.3%
Ponte Tresa	0.6%	–
Porza	1.8%	1.4%
Pura	1.0%	–
Savosa	2.6%	2.0%
Sessa	0.5%	–
Sonvico	–	1.1%
Sorengo	1.9%	1.5%
Torricella – Taverne	–	2.0%
Vezia	–	1.4%
Totale	100%	100%

3.5 Costi per Comune

Per ogni Comune la tabella seguente riporta i costi indicativi, sulla base delle stime di tutti gli interventi e delle ripartizioni definite al capitolo precedente.

Comune	Importo per tipologia di intervento [CHF]					TOTALE [CHF]
	Strade	TP	Semafori + infoviabilità	Percorso bici cantonale	Percorsi bici regionali	
Cadempino	–	28'000	–	–	231'000	259'000
Cadro	500'000	14'000	–	–	94'000	608'000
Canobbio	–	18'000	25'000	43'000	114'000	200'000
Collina d'Oro	–	42'000	10'000	133'000	352'000	537'000
Comano	–	21'000	–	–	135'000	156'000
Cureglia	–	11'000	–	–	95'000	106'000
Lamone	–	16'000	–	–	87'000	103'000
Lugano	5'614'000	585'000	2'632'000	1'620'000	4'294'000	14'745'000
Massagno	1'533'000	49'000	264'000	167'000	443'000	2'456'000
Muzzano	–	15'000	10'000	22'000	58'000	105'000
Paradiso	539'000	44'000	345'000	–	356'000	1'284'000
Porza	–	13'000	22'000	45'000	119'000	199'000
Savosa	180'000	20'000	123'000	65'000	173'000	561'000
Sorengo	–	17'000	14'000	48'000	127'000	206'000
Vezia	469'000	16'000	77'000	–	117'000	679'000
Totale	8'835'000	909'000	3'522'000	2'143'000	6'795'000	22'204'000
Altri Comuni	–	510'000	–	392'000	1'654'000	2'556'000
Totale complessivo	8'835'000	1'419'000	3'522'000	2'535'000	8'449'000	24'760'000

Note:

- 1 Si tratta di importi che andranno corretti in funzione dei singoli progetti e che hanno lo scopo di dare un'indicazione dell'impegno complessivo.
- 2 Nei costi non sono compresi gli oneri di progettazione e l'IVA.
- 3 Un importo complessivo per diverse fermate del trasporto pubblico non finanziabili con la chiave PTL (2.5 Mio CHF di cui 50% a carico del Cantone e 50% a carico dei Comuni) non sono inseriti nella tabella poiché sarà da suddividere tra i Comuni secondo progetti che verranno sviluppati nella prossima fase di lavoro.

La tabella seguente indica gli importi per i Comuni esterni al perimetro del PVP coinvolti dai progetti di percorsi ciclabili. Anche in questo caso si tratta di importi indicativi che andranno aggiornati con la concretizzazione del progetto.

Comune	Percorso cantonale [CHF]	Percorsi regionali [CHF]	TOTALE [CHF]
Comuni PVP	2'143'000	6'795'000	8'938'000
Agno	88'000	233'000	321'000
Barbengo	–	130'000	130'000
Bedano	–	84'000	84'000
Bioggio	–	201'000	201'000
Capriasca	87'000	230'000	317'000
Caslano	80'000	–	80'000
Croglio	20'000	–	20'000
Grancia	–	28'000	28'000
Gravesano	–	67'000	67'000
Lugaggia	17'000	44'000	61'000
Magliaso	31'000	–	31'000
Manno	–	180'000	180'000
Monteggio	15'000	–	15'000
Origlio	–	80'000	80'000
Ponte Capriasca	–	111'000	111'000
Ponte Tresa	16'000	–	16'000
Pura	26'000	–	26'000
Sessa	13'000	–	13'000
Sonvico	–	93'000	93'000
Torricella – Taverne	–	170'000	170'000
Totale	2'535'000	8'449'000	10'984'000

Base 2006, precisione +/- 25%, esclusi oneri di progettazione e IVA.

4 Priorità e tempistica

Gli interventi del PVP sono suddivisi nelle seguenti tre categorie:

A.
Interventi da completare entro l'apertura della galleria Vedeggio – Cassarate

B.
Interventi che possono essere completati dopo l'apertura della galleria

C.
Interventi che possono essere avviati solo dopo l'apertura della galleria

Della prima categoria fanno parte gli interventi indispensabili al buon funzionamento della viabilità al momento dell'apertura della galleria. In particolare si tratta di interventi alla rete degli impianti semaforici, agli incroci e alle strade toccate da una modifica alla circolazione (cambiamento di sensi di marcia, ecc.), alle fermate del trasporto pubblico.

Alcuni interventi (categoria B) vanno avviati al più presto, ma non sono indispensabili per il momento dell'apertura della galleria e prevedibilmente non saranno pronti a motivo della tempistica legata a progetti e procedure.

Gli interventi in categoria C vanno realizzati solo dopo l'apertura della galleria poiché il cantiere causerebbe troppi disagi oppure a motivo della pianificazione finanziaria. Ciò non toglie che le procedure vadano avviate al più presto.

Scheda	Opera/Intervento	Priorità temporale		
C2	Via Ciani 1. tappa	A		
C2	Via Ciani 2. tappa			C
C2	Via Trevano	A		
C2	Via Ceresio/via delle Scuole	A		
C3	Uscita AS Lugano Sud – Brentino		B	
C3	Brentino – Geretta		B	
C3	Geretta – Lago		B	
C4	Via San Gottardo Massagno, 2. tappa: Cappella Due Mani – Sole + Rotonda Arizona		B	
C4	Via San Gottardo Massagno, 3. tappa: Sole – Arizona			C
C4	Via San Gottardo Vezia		B	
C4	Incrocio Cappella Due Mani		B	
C1 – C5	Altre strade (interventi minori)	A		
S3	Rotonda Cossio (Cadro/Lugano)	A		
S3/S4	Corsia bus Canobbio – Trevano		B	
S3/S4	Corsia bus Cadempino		B	
S4	Fermata Lugano Centro	A		
S4	Fermate TP regionale	A		
S4	Fermate TP urbano	A		
S7	Semafori	A		
S5	Itinerario ciclabile cantonale		B	
S5	Itinerari regionali			C
S7	Infoposteggi	A		
S7	Infoviabilità			C
S8	SiGE	A		

Indicativamente, gli investimenti complessivi si suddividono nelle tre priorità come segue:

- Priorità A: 18.3 Mio CHF (34%)
- Priorità B: 18.9 Mio CHF (35%)
- Priorità C: 16.6 Mio CHF (31%)

5

Prossimi passi e procedure

Il PVP è strutturato in schede sia per una migliore lettura del dossier nel suo complesso, sia per conferire dinamicità ai progetti.

In merito al finanziamento è necessario pervenire dapprima ad una decisione di principio sulle modalità di finanziamento dei singoli interventi. Per le parti di sua competenza, il Cantone intende operare tramite un credito quadro all'interno del quale trova posto l'insieme delle misure del PVP, dal quale verranno staccati crediti d'opera per ogni singolo intervento.

Una volta definita e approvata la chiave di ripartizione dei costi, sarà possibile passare alla fase di progettazione, procedure e realizzazione.

Per ogni intervento vi sono procedure differenziate da seguire, a dipendenza della base legale vigente, della situazione dei piani regolatori nonché della competenza realizzativa.

Nella maggior parte dei casi riguardanti gli interventi stradali la base legale è già sufficiente, si potrà procedere quindi con la progettazione e la relativa pubblicazione.

Per altre informazioni riguardanti i prossimi passi si rimanda alla scheda introduttiva.

