

Rapporto

numero

8387 R

data

27 agosto 2024

competenza

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

**della Commissione gestione e finanze
sul messaggio 10 gennaio 2024 concernente la richiesta di un credito
netto e credito quadro per un totale complessivo di 30'329'530 franchi e
un'autorizzazione alla spesa di 64'308'500 franchi per la progettazione e
la realizzazione di diverse opere di mobilità nel Luganese**

INDICE:

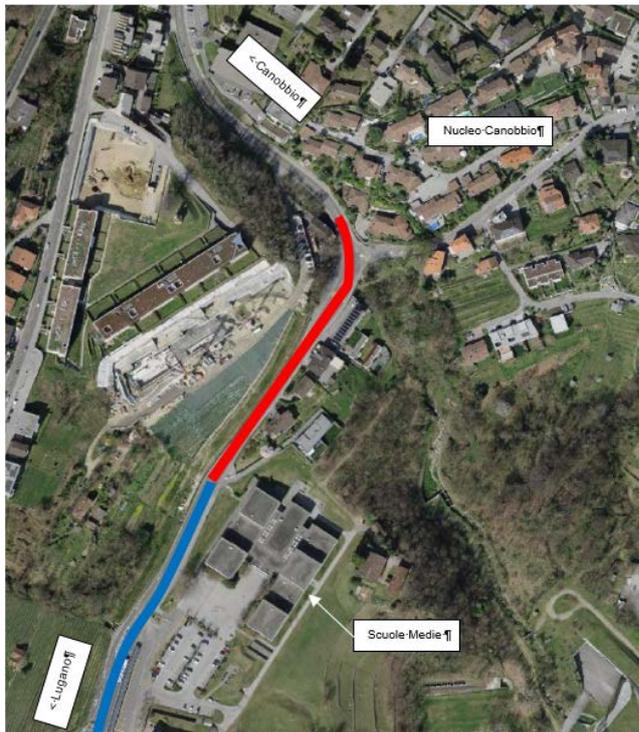
1.	PREMESSA	2
2.	REALIZZAZIONE DEL MARCIAPIEDE CICLOPEDONALE TRATTO SCUOLE MEDIE-NUCLEO NEL COMUNE DI CANOBBIO	2
3.	ESECUZIONE DELLA RIQUALIFICA E RIORGANIZZAZIONE RAMPE AUTOSTRADALI SVINCOLO LUGANO NORD (VIABILITÀ PORTA OVEST) NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DELLE OPERE DEL PROGRAMMA DI AGGLOMERATO DEL LUGANESE.....	4
4.	CONTINUAZIONE DEL PIANO DI PRONTO INTERVENTO (PPI) NELL'AMBITO DEI PIANI DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (NONA FASE).....	15
5.	FERMATA BUS A LUNGA PERCORRENZA E PARCHEGGIO BUS TURISTICI PRESSO IL P+R FORNACI NEL COMUNE DI LUGANO	17
6.	SUPPORTO TECNICO SVOLTO DA PARTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CRTL).....	18
7.	LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO	18
8.	CONCLUSIONI	18

1. PREMESSA

Il messaggio n. 8387 del Consiglio di Stato chiede al Parlamento di stanziare un credito complessivo di CHF 30'329'530.- (che corrisponde ai costi a carico del Cantone) e l'autorizzazione a effettuare una spesa di CHF 64'308'500.- per la realizzazione di diverse opere a favore della mobilità (pubblica, privata e traffico lento) nella regione del Luganese. Gli interventi si inseriscono nei piani di sviluppo delineati dai Programmi di agglomerato del Luganese, rispettivamente fanno parte del concetto dei Piani di pronto intervento.

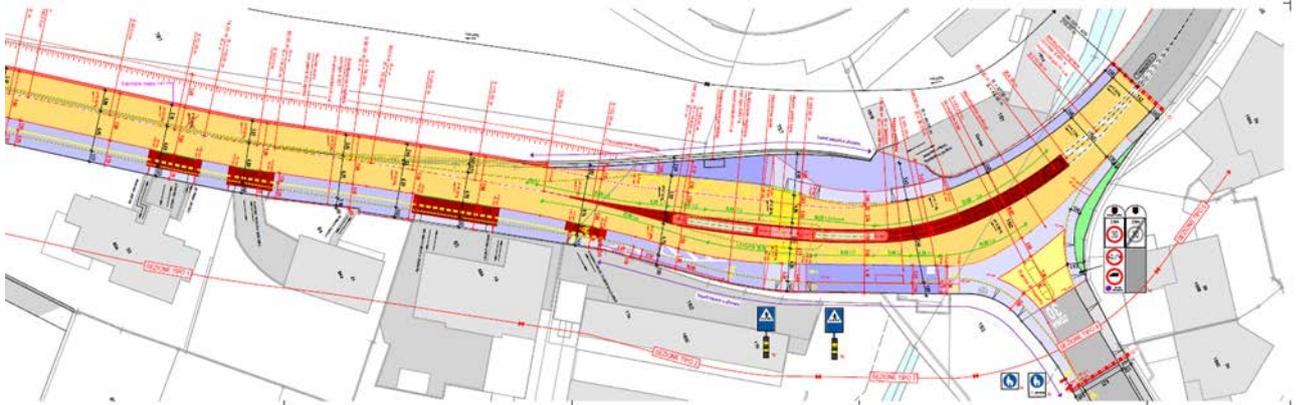
2. REALIZZAZIONE DEL MARCIAPIEDE CICLOPEDONALE TRATTO SCUOLE MEDIE-NUCLEO NEL COMUNE DI CANOBBIO

L'attuale rete ciclabile regionale del Luganese (RLu5) risulta completa da Tesserete fino al nucleo di Canobbio. L'obiettivo è quello di realizzare il collegamento finale con il Centro studi di Trevano. Con la realizzazione del successivo itinerario ciclabile verso Cornaredo, anch'esso in progettazione, sarà possibile percorrere tutto l'itinerario citato (12-15Km) attraverso piste ciclopedonali, marciapiedi allargati o strade di quartiere ammodernate.



Il progetto prevede l'allargamento verso monte e lo spostamento della carreggiata stradale e del marciapiede esistente.

Per poter eseguire il nuovo marciapiede ciclopedonale si interviene allo spostamento (con demolizione e ricostruzione) del muro in pietra situato a monte della carreggiata. Il progetto prevede, inoltre, la messa a norma secondo LDis delle fermate Bus, la sostituzione del pacchetto stradale e la posa di uno strato fonoassorbente così come l'ammodernamento di tutto il sistema di gestione delle acque stradali e la posa di un impianto di trattamento delle acque. Sono state verificate, inoltre, le distanze di visibilità secondo VSS per accessi e passaggi pedonali.



I costi sono stati determinati sulla base del progetto definitivo di ottobre 2022 e sono stati aggiornati con l'allestimento del messaggio governativo e sono i seguenti:

Costi di costruzione e progettazione	1'650'000.-
Imprevisti (10%)	165'000.-
IVA 8.1%	147'000.-
Espropriazione e iscrizione a RF	20'000.-
Riserva (10%)	196'500.-
Totale (IVA inclusa)	2'178'500.-

La riserva serve per eventuali lavori imprevisti e/o per possibili aumenti dei costi delle materie prime, rispettivamente dei materiali.

L'opera non è stata inserita nelle misure dei piani d'agglomerato finanziati dalla Confederazione. I costi di costruzioni sono dunque a carico del Cantone e della Commissione regionale dei trasporti del Luganese con una ripartizione del 58%-42%. I costi dell'eventuale arredo urbano saranno a carico del Comune di Canobbio. Verrà comunque richiesto un cofinanziamento federale (pari al 35% del costo dell'opera) tramite l'inserimento dell'intervento a posteriori nel PAL2 considerato che l'importo plafonato concesso dalla Confederazione non è stato integralmente utilizzato. Tale richiesta può essere presentata solo quando il progetto sarà cresciuto in giudicato.

Con il messaggio il Governo chiede lo stanziamento di un credito netto di CHF 1'263'530.- e l'autorizzazione a effettuare una spesa di CHF 2'178'500.-.

3. ESECUZIONE DELLA RIQUALIFICA E RIORGANIZZAZIONE RAMPE AUTOSTRADALI SVINCOLO LUGANO NORD (VIABILITÀ PORTA OVEST) NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DELLE OPERE DEL PROGRAMMA DI AGGLOMERATO DEL LUGANESE

Oltre al rifacimento dell'intero svincolo di Lugano nord e alla costruzione e messa in funzione della galleria Vedeggio-Cassarate (inaugurata a luglio 2012), il Cantone intendeva risanare anche le parti restanti dell'opera, oltre all'adeguamento della protezione fonica ai requisiti in vigore. Dal 1. gennaio 2008 non era però più possibile risanare, a carico della strada nazionale, alcun tratto di strada o elemento situato al di fuori del perimetro di manutenzione, il quale si era ridotto con il rifacimento dello svincolo. L'USTRA ha dunque indicato al Cantone che sarebbe entrata nel merito della richiesta solo se il Cantone avesse allestito un piano globale di risanamento assumendosi la responsabilità del progetto e seguendo le procedure di accettazione secondo il diritto cantonale. Il Cantone ha accettato e di conseguenza le bretelle autostradali sono state cedute dalla Confederazione al Cantone e l'USTRA ha coperto il 50% dei costi di riparazione/risanamento riconosciuti dal diritto federale.

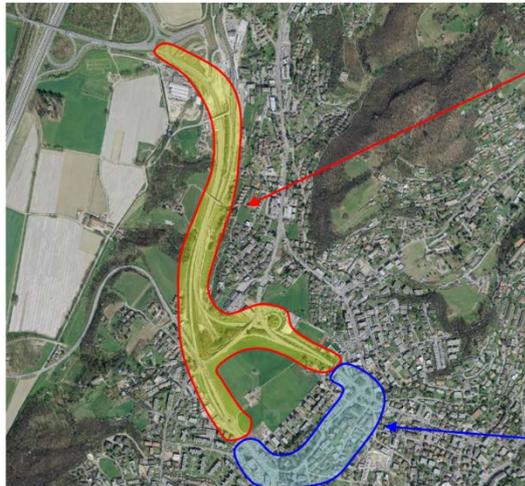
Nel corso del 2012 i cinque Comuni di Cadempino, Lugano, Massagno, Savosa e Vezia, in collaborazione con il Dipartimento del Territorio e con la CRTL, hanno portato a termine una procedura di mandato di studio parallelo con l'obiettivo di delineare le direttrici progettuali sulle quali impostare il riordino territoriale e viario del settore "Svincolo Lugano Nord-Cappella due Mani".

Il team interdisciplinare incaricato ha proposto il nuovo piano viario con i seguenti contenuti:

- circolazione a doppio senso sulle bretelle autostradali;
- introduzione di una nuova intersezione semaforica alla confluenza delle bretelle autostradali al fine di consentire la regolazione del traffico da e per il centro urbano;
- ridefinizione geometrica della rotonda Povrò;
- introduzione di una nuova rotonda a Valgersa;
- smantellamento della rampa autostradale zona Valgersa;
- riorganizzazione della mobilità veicolare e ciclabile;
- riqualifica del tratto tra la rotatoria Vedeggio-Cassarate e i due incroci Cappella due Mani e Cinque Vie;
- riorganizzazione di via Lepori e dell'accessibilità del quartiere Besso/Massagno;
- misure di accompagnamento urbanistiche e paesaggistiche.

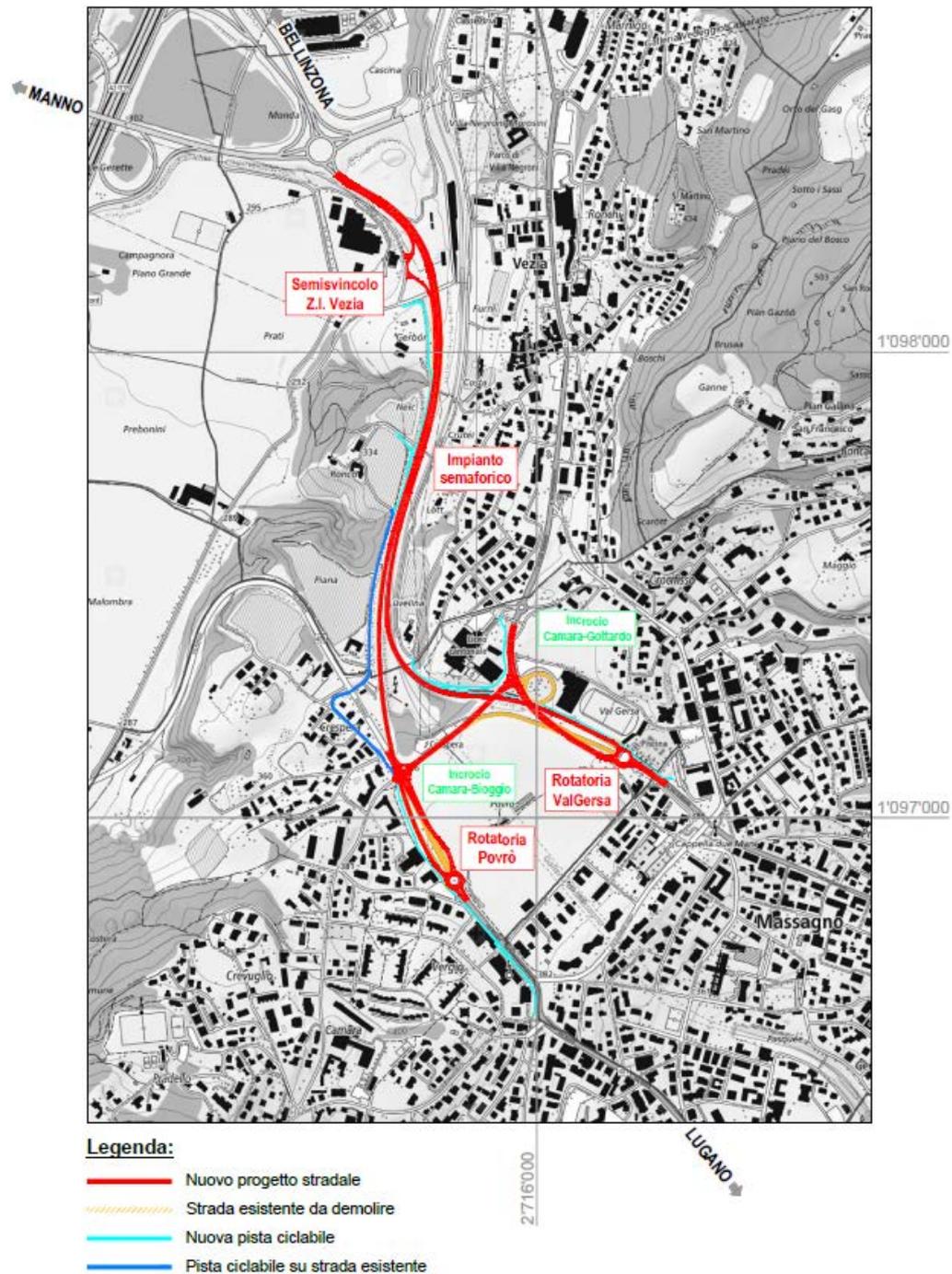
Tenuto conto che l'intervento stradale sulle bretelle autostradali è indipendente dall'intervento di riqualifica urbana su Via Lepori e sul quartiere di Besso-Massagno, la Delegazione delle autorità di "Porta Ovest" ha deciso di suddividere il comparto in uno di competenza cantonale, comprendente le bretelle autostradali fino agli incroci della Cappella delle Due Mani e delle Cinque Vie (Modulo 1) e uno di competenza dei Comuni, comprendente i due nodi appena citati e l'asse di via Lepori (Modulo 2).

Con l'elaborazione del PAL3 il comparto denominato Porta Ovest è stato inserito tra le aree a valenza strategica dell'agglomerato per le quali sviluppare una riqualifica urbanistica e una riorganizzazione viaria.



Modulo 1:
Bretelle autostradali
Responsabile TI - DT

Modulo 2
Nodi urbani
Responsabili Comuni



I nodi semaforici “Cappella Due mani” e “Cinque Vie” non sono oggetto del messaggio del Governo.

Le soluzioni progettuali con riferimento al progetto definitivo del modulo 1 hanno tenuto conto - dal punto di vista della mobilità - dei seguenti vincoli:

- evoluzione del traffico previsto dal PAL3 e sostenibilità dei carichi sulla rete all’orizzonte 2040 (il progetto non genera traffico indotto);
- rispetto della gerarchia stradale e esigenze di funzionamento della rete di ordine superiore;

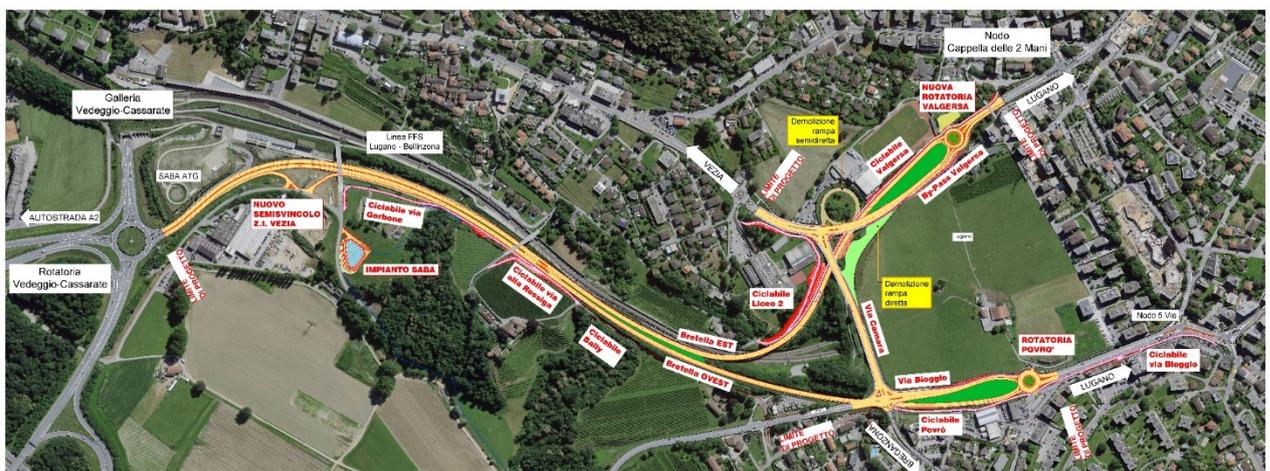
Rapporto n. 8387 R del 27 agosto 2024

- presenza della rotatoria Vedeggio-Cassarate, bretelle autostradali e galleria Vedeggio-Cassarate;
- rete ciclabile cantonale e potenzialità di integrazione con la rete locale di Porta Ovest;
- funzionamento degli incroci e sostenibilità rispetto ai flussi stimati al 2040;
- sostenibilità tecnica ed economica del progetto.

Inoltre il concetto urbanistico e paesaggistico si confronta con le seguenti condizioni:

- compatibilità delle proposte con i piani regolatori in vigore dei comuni toccati;
- definizione di nuovi parametri, a confronto con il costruito esistente, in considerazione di una loro possibile applicazione;
- proposte di riqualifica urbana flessibili, nel rispetto di eventuali procedure in corso per l'inserimento di costruzioni esistenti sotto tutela;
- arredi urbani e proposte di piantumazione previste unicamente nelle nuove superfici stradali recuperate o in aree pubbliche integrate nel concetto urbanistico;
- arredi urbani e proposte di piantumazione, a completamento del modulo base per la riqualifica dell'accesso alla Città Alta, estesi quale opzione in aree sensibili e prossime ai nodi strategici;
- proposte per nuovi impianti tecnologici flessibili, a garanzia di differenti possibili vie per una loro concreta fattibilità;
- sostenibilità economica delle proposte.

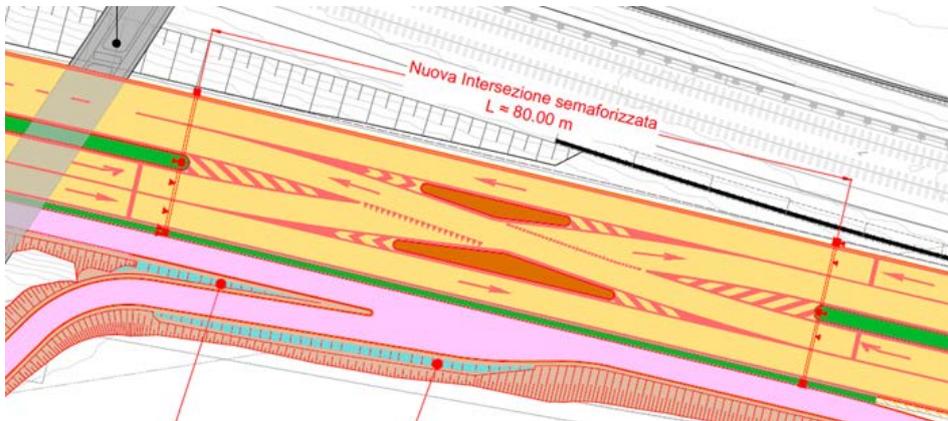
I principali interventi sono indicati nella seguente planimetria



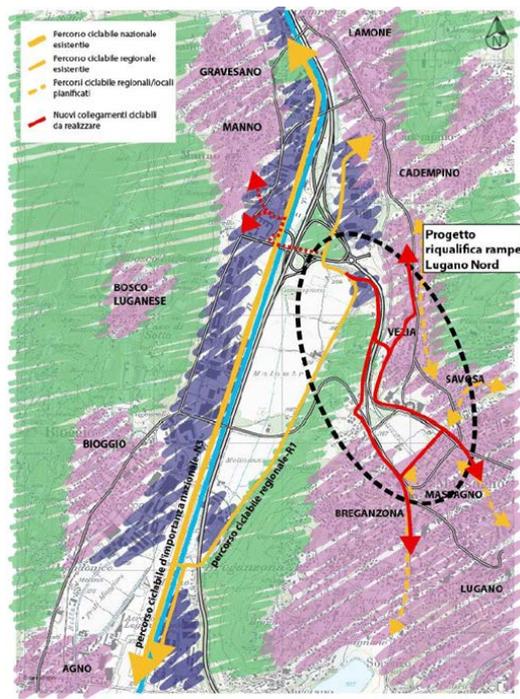
e sono così riassunti:

- nuova intersezione semaforizzata per lo scambio di flussi;
- collegamento ciclabile tra la Valle del Vedeggio e la Città di Lugano;
- realizzazione del nuovo semisvincolo si accesso alla zona industriale di Vezia;
- adeguamento del sistema di evacuazione delle acque e realizzazione impianto di trattamento (SABA);
- demolizione by pass e ricciolo (entrata autostradale);
- nuova rotatoria Valgersa e adeguamento rotatoria Povrò.

Rapporto n. 8387 R del 27 agosto 2024

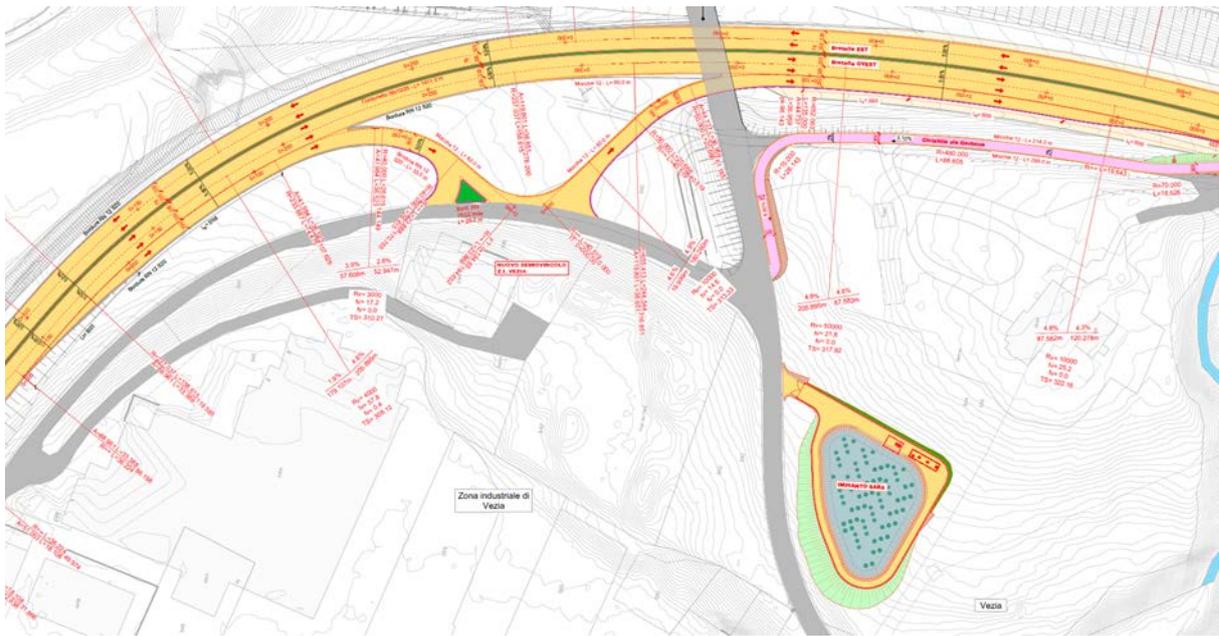


La semaforizzazione è uno degli elementi cardine del progetto. Le bretelle diventando bidirezionali consentono il declassamento delle stesse a strade cantonali.



I due nuovi collegamenti ciclopeditoni principali si sviluppano parallelamente alle due ex bretelle autostradali esistenti. Questi collegamenti sono coerenti e compatibili con le misure inserite nel PAL3.

Rapporto n. 8387 R del 27 agosto 2024



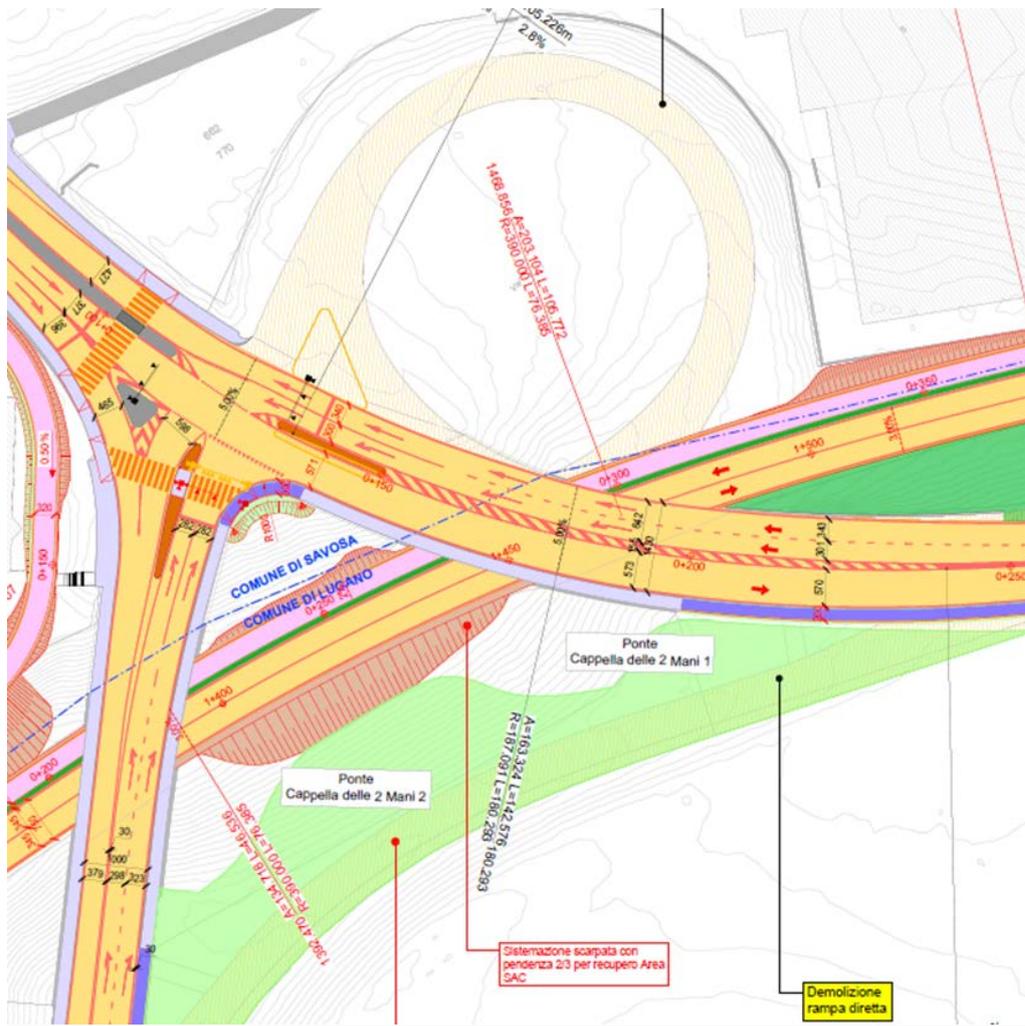
Si segnala che la rampa di uscita è già stata realizzata a titolo provvisorio quale accesso all'area di cantiere della galleria di base Alptransit. Tramite convenzione tra Cantone e Alptransit SA la bretella provvisoria è stata ceduta al Cantone in vista della realizzazione del semivincolo definitivo.

Rapporto n. 8387 R del 27 agosto 2024

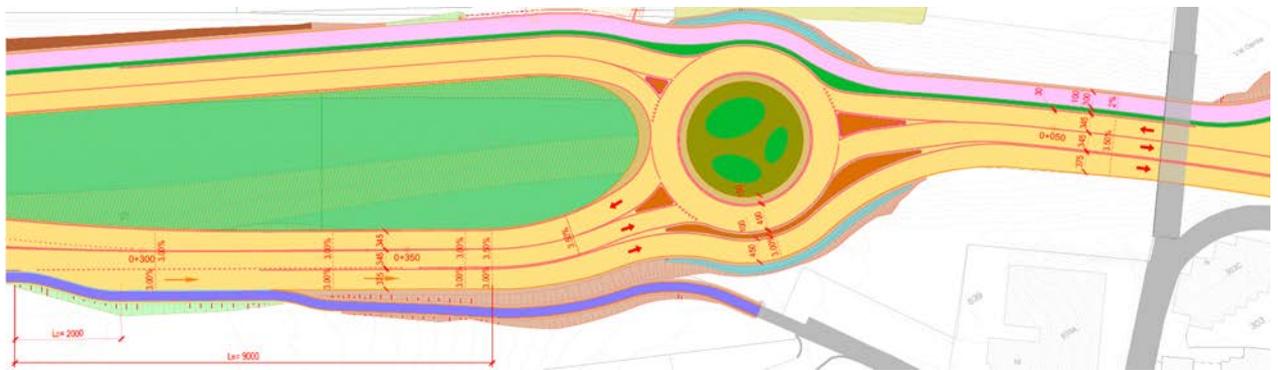


Il sistema esistente di trattamento delle acque stradali inquinate è considerato non a norma. Nell'ambito del progetto è dunque prevista la completa dismissione dei manufatti separatori e degli scarichi esistenti nell'ottica di realizzare un impianto di trattamento che permetta una depurazione delle acque adeguata.

Rapporto n. 8387 R del 27 agosto 2024



In considerazione del nuovo assetto delle bretelle autostradali la rampa autostradale (ricciolo) nei pressi del centro A-Club verrà demolita. Questo permetterà il recupero dell'area, che si auspica rimarrà verde, la quale permetterà una riqualifica dell'area confinante con il centro sportivo Valgersa. Anche la corsia by-Pass che collega via Camara a via S. Gottardo verrà demolita e si potrà bonificare il tratto di terreno agricolo (SAC).

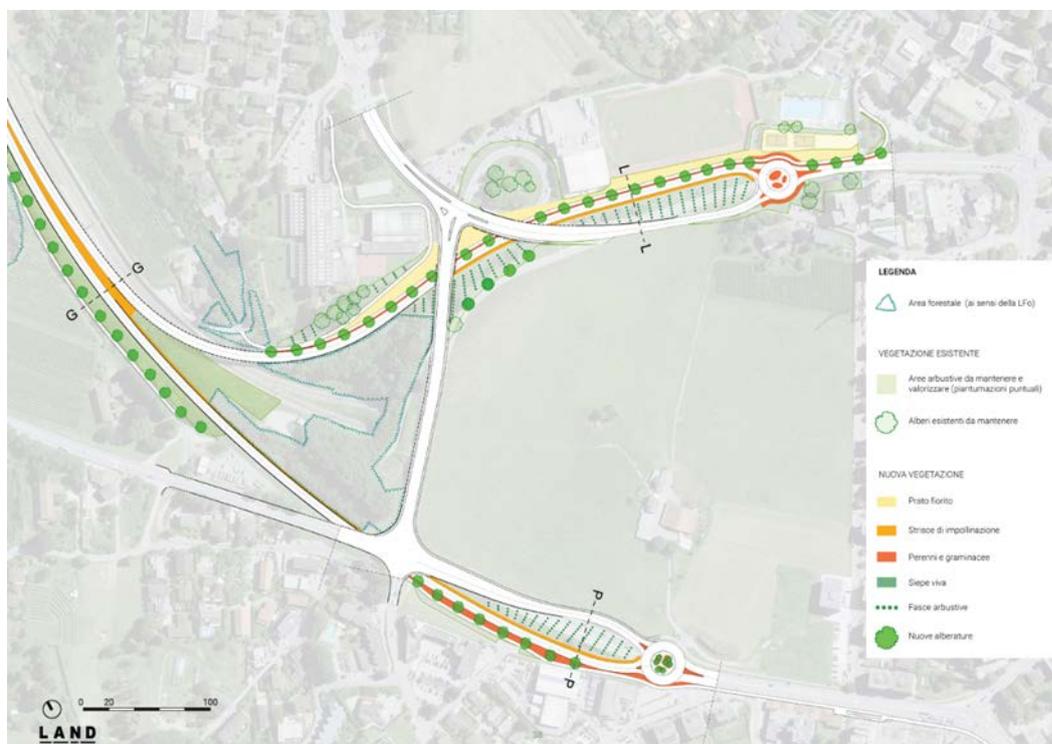


La variazione del flusso sulla Bretella Est unitamente alla demolizione del ricciolo rendono necessario l'introduzione di una rotonda in zona Valgersa. La rotonda avrà una corsia ad uso esclusivo del trasporto pubblico.



Anche la rotatoria Povrò verrà adattata alle nuove esigenze.

Considerato che all'interno perimetrio di progetto ci sono diversi manufatti che necessitano di interventi manutentivi, si coglie l'occasione per effettuarli in concomitanza della riqualifica delle rampe autostradali.



Il progetto permette una riduzione degli impatti ambientali rispetto allo stato attuale, una migliore gestione delle acque, la realizzazione di una rete efficiente per la mobilità lenta,

la posa di asfalto fono assorbente, contenere l'impatto sul paesaggio garantendo un inserimento armonico con il contesto urbano.

Programma di realizzazione

Procedura di approvazione dei piani

La procedura di approvazione del progetto è cantonale.
Il Cantone pubblicherà quindi il progetto secondo la Legge sulle strade.

Procedura di approvazione dei piani

L'esecuzione degli interventi di riorganizzazione viaria Rampe Lugano Nord è articolata in 5 differenti fasi realizzative:

- **Fase 1**

Lavorazioni su corsie interne bretelle e realizzazione impianto trattamento acque (SABA).

- **Fase 2**

Lavorazioni su corsie esterne bretelle, realizzazione piste ciclabili (via Gerbone e Via alla Ressiga) e realizzazione collettore di scarico SABA al ricettore finale.

- **Fase 3**

Realizzazione rotatorie e realizzazione piste ciclabili (Povrò, Via Bioggio e Valgersa).

- **Fase 4**

Variazione senso di traffico su bretelle ed esecuzione lavori su strade cantonali;

- **Fase 5**

Demolizione rampe diretta e indiretta su via Camara e realizzazione nuovo accesso Z.I di Vezia.

I lavori dovrebbero iniziare nel 2026 e dureranno tre anni.

Costi

Il preventivo complessivo, allestito sulla base del progetto definitivo del 18 marzo 2022 che è stato aggiornato con l'allestimento del messaggio governativo ammonta a CHF 49'250'000.- (credito lordo totale necessario). Considerando l'aumento dell'IVA all'8.1% il totale complessivo ammonta a CHF 49'430'000.-.

Costi di costruzione (incl. 10% imprevisti)	39'490'000.-
Onorari di progettazione e Direzione Lavori	5'540'000.-
IVA (8.1%) e arrotondamento	3'650'000.-
Occupazioni temporanee ed indennizzi espropriativi	750'000.-
Totali (IVA inclusa) e arrotondamento	49'430'000.-

Rapporto n. 8387 R del 27 agosto 2024

Finanziamento:

- L'USTRA si assume il 50% dei costi del risanamento delle corsie e dei manufatti e di quelli dell'adeguamento della protezione fonica;
- La Confederazione nell'ambito del programma d'agglomerato PAL3 partecipa con CHF 546'000;
- Il Cantone e i Comuni (CRTL) hanno sottoscritto una convenzione per il finanziamento delle opere del PAL3. Il Cantone è incaricato di allestire il progetto definitivo della viabilità veicolare e della mobilità lenta porta ovest assumendo il 58% dei costi mentre il restante 42% è a carico dei Comuni CRTL.
- Per le bretelle di accesso alla ZI Vezia il Cantone il Comune parteciperanno in ragione di 1/2 ciascuna.

Opera	USTRA "UH-Peri"	USTRA "PA"	Cantone	CRTL	Comune di Vezia
Risanamento delle bretelle autostradali	50%	-	29%	21%	-
Altre opere viarie	-	-	58%	42%	-
Piste ciclabili	-	contributo fisso	58%	42%	-
Accesso alla zona industriale (ZI) di Vezia	-	-	50%	-	50%

	Costo preventivato (Pdef +/- 10%)	USTRA "UH-Peri"	USTRA "PA"	Cantone Ticino	Comuni CRTL	Comune di Vezia
	<i>FRANCH I [Mio]</i>	<i>FRANCH I [Mio]</i>	<i>FRANCH I. [Mio]</i>	<i>FRANCH I [Mio]</i>	<i>FRANCH I [Mio]</i>	<i>FRANCH I [Mio]</i>
Risanamento delle bretelle autostradali	26.600	13.300	0.000	7.714	5.586	0.000
Altre opere viarie	15.371	0.000	0.000	8.915	6.456	0.000
Piste ciclabile	6.558	0.000	0.546	3.487	2.525	0.000
Accesso alla Z.I. Vezia	0.901	0.000	0.000	0.450	0.000	0.451
Totali (IVA inclusa) e arrotondamenti	49.430	13.300	0.546	20.566	14.567	0.451

4. CONTINUAZIONE DEL PIANO DI PRONTO INTERVENTO (PPI) NELL'AMBITO DEI PIANI DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (NONA FASE)

I Piani di pronto intervento (PPI) permettono di eseguire diverse opere singole di sistemazione che non rientrano nei Programmi di agglomerato (PA).

Nella fattispecie si tratta della fase che necessita dell'approvazione di un credito di CHF 12'000'000. L'importo è stabilito basandosi sui progetti di massima dei Comuni condivisi con il Cantone inerenti agli interventi previsti e indicati nella seguente tabella.

Comune (quartiere)	Intervento previsto
Capriasca (Tesserete)	Moderazione del traffico e formazione marciapiede in via Gola di Lago
Ponte Tresa (Monteggio)	Moderazione del traffico e fermate Bus nel tratto Fornasette-Croglio
Melide	Moderazione lotto n.1 lungo via G. Pocobelli e via L.G. Motta
Collina d'Oro (Bigogno)	Formazione marciapiede in Via Collina d'Oro
Lugano (Davesco-Soragno)	Moderazione del traffico e nuovo passaggio pedonale
Lugano (Pregassona)	Nuova rotonda lungo viale Cassone
Vezia	Riqualifica via San Gottardo
Porza	Formazione marciapiede e attraversamento pedonale su via Cantonale in zona Risciago
Origlio	Nuovo marciapiede e attraversamento pedonale
Origlio	Nuovo attraversamento pedonale in corrispondenza dell'intersezione con via Piancamara
Torricella Taverne	Riorganizzazione incrocio strada cantonale P2 con via alla Cava

Si tratta di un elenco indicativo, in quanto tempi e termini di realizzazione dipendono da accordi e procedure da concludere e condurre per ogni singola opera. Il credito richiesto dovrebbe pure permettere di procedere alla progettazione di altre opere minori che saranno verificate e analizzate in funzione delle effettive priorità.

Moderazione del traffico in via Gola di Lago: si tratta di realizzare un nuovo marciapiede su entrambi i lati, una nuova fermata del bus in direzione Nord e di adeguare la fermata del bus esistente in direzione di Tesserete.

Moderazione del traffico e fermata del bus tratto Fornasette-Croglio: si tratta di adeguare le attuali fermate degli autopostali ai nuovi standard di sicurezza, di allargare verso Nord il campo stradale per inserire due nuove fermate del bus collegata mediante attraversamento pedonale protetto con isola spartitraffico, nuovi marciapiedi e in corrispondenza dell'incrocio con via Boscioro un marciapiede passante.

Moderazione Lotto 1: si tratta dell'allargamento del calibro stradale in alcuni punti e dell'inserimento di un dosso con piattaforma rialzata in corrispondenza dell'intersezione con Via S. Franscini e la messa in sicurezza del relativo passaggio pedonali. L'intervento prevede anche la modifica delle fermate TP "Stazione".

Formazione marciapiede in Via Collina d'Oro: si tratta della realizzazione del marciapiede su entrambi i lati della strada, un nuovo marciapiede in prossimità dell'incrocio con Via Cappelletta e l'adeguamento delle fermate del bus "Paese Bigogno" in direzione Nord e di entrambe le fermate "Cappella di Bigogno".

Moderazione del traffico e nuovo passaggio pedonale Davesco-Soragno: si tratta del completamento del marciapiede, la formazione di un passaggio pedonale con isola spartitraffico e adattamento delle fermate dei bus e nuovi marciapiedi passanti. Verranno anche eliminate aree degradate utilizzate quali posteggi non autorizzati.

Nuova rotonda lungo viale Cassone: in corrispondenza dell'incrocio con la strada comunale di Via Guioni.

Riqualifica via San Gottardo a Vezia: si tratta del tratto dalla rotatoria di Villa Negrone fino all'altezza della casa comunale. Sono previsti ampliamenti del marciapiede, ulteriori punti di attraversamento pedonale protetti con l'isola spartitraffico e chiusura delle nicchie delle fermate del trasporto pubblico "Villa Negrone" e "Paese" e di spostarle dunque in corsia.

Formazione marciapiede e attraversamento pedonale su via Cantonale a Porza: completamento del tratto di marciapiede mancante verso il confine con Comano e formazione di un marciapiede sul lato sinistro di Via Cantonale in direzione di Comano.

Nuovo marciapiede e attraversamento pedonale a Origlio: si tratta di migliorare e rendere più sicuro il collegamento pedonale all'entrata di Origlio in direzione del nucleo del Paese, l'inserimento di un marciapiede lungo la strada cantonale, formazione di un attraversamento in due fasi della strada cantonale da e per l'ecocentro.

Nuovo marciapiede all'intersezione con via Piancamara a Origlio: si tratta di un nuovo attraversamento pedonale protetto con isolotto salva pedone al centro della strada

Riorganizzazione incrocio strada cantonale a Torricella-Taverne: si chiede il credito per i necessari approfondimenti viabilistici, uno studio di varianti dettagliato e a seguire per tutt'al la progettazione e realizzazione.

Finanziamento:

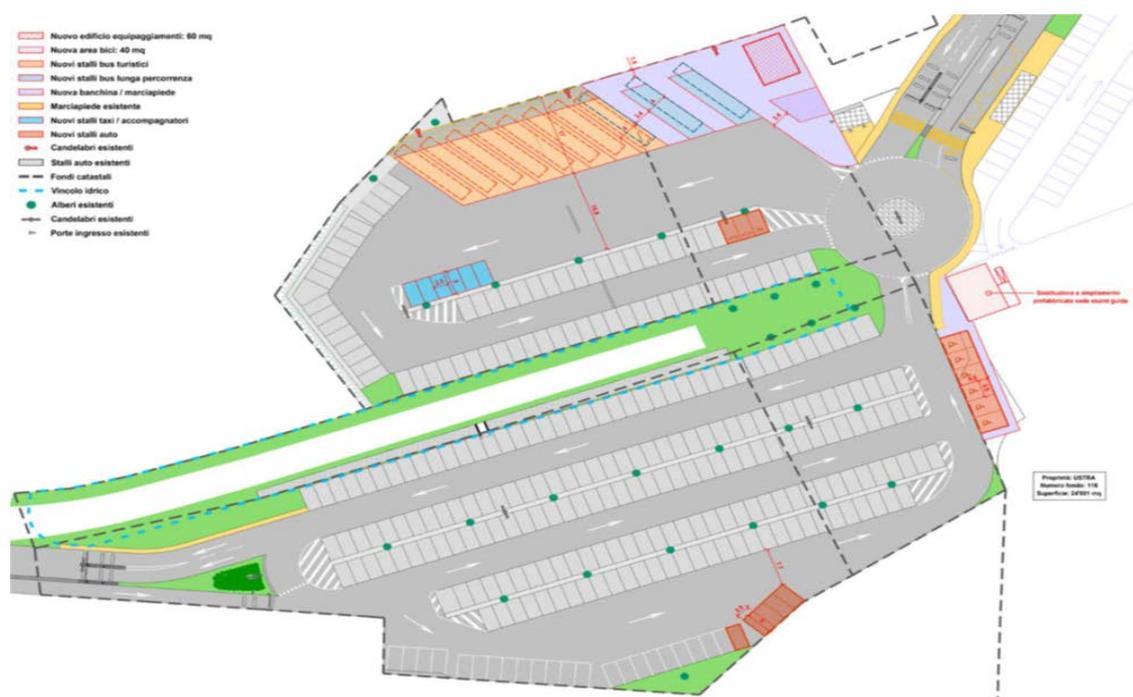
I contributi Comunali dipendono dalle singole situazioni e si attestano di regola tra il 30% e il 50% del costo dell'opera. La stima dell'onore netto a carico del Cantone è stata calcolata tenendo conto prudenzialmente di una partizione del Comuni pari al 35%.

Il credito richiesti prevede un onere netto di CHF 7'800'000.- e l'autorizzazione alla spesa di CHF 12'000'000.-.

5. FERMATA BUS A LUNGA PERCORRENZA E PARCHEGGIO BUS TURISTICI PRESSO IL P+R FORNACI NEL COMUNE DI LUGANO

La fermata dei bus a lunga percorrenza era situata in via Ciani. È stata dismessa nell'ambito della realizzazione del Nuovo Quartiere Cornaredo. Quale alternativa è stato individuato il P&R Fornaci a Pazzallo.

Il progetto prevede la creazione di 10 stalli (8 per i bus turistici e 2 per i bus a lunga percorrenza). Sono previste delle banchine, un nuovo marciapiede che si raccorda con l'esistente e una nuova pensilina. Il progetto causa la perdita di 103 posti auto su 382 disponibili. Considerato che l'occupazione massima degli stalli non super mail il 45% non si intravedono problemi.



Il progetto definitivo è di giugno 2023. I costi sono stati calcolati sulla base di quest'ultimo e sono stati aggiornati con l'allestimento del messaggio governativo e sono i seguenti:

Costi di costruzione	683'500.-
Onorari di progettazione incluso specialisti	105'000.-
Imprevisti (10%)	78'750.-
IVA 8.1%	70'250.-
Totale (IVA inclusa) + arrotondamento	940'000.-

Negli imprevisti sono considerati lavori non preventivati e/o eventuali rincari dei costi delle materie prime, rispettivamente dei materiali.

Finanziamento

Il 50% è a carico del Cantone, pari a CHF 470'000.-, e il restante 50% del Comune di Lugano.

6. SUPPORTO TECNICO SVOLTO DA PARTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CRTL)

Considerato l'importante lavoro svolta dalla CRTL al di là dei compiti previsti dalla legge, il Cantone intende sostenere finanziariamente la CRTL con un importo forfettario di CHF 200'000.- per gli anni 2024-2027.

7. LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO

Gli investimenti sono in sintonia con gli obiettivi del Programma di legislatura del periodo 2019 -2023, obiettivo 11, "Sviluppare le reti di trasporto, con priorità al trasporto pubblico, e garantire buone condizioni di mobilità". Tutti i progetti sono in linea con il piano finanziario.

8. CONCLUSIONI

Il Consiglio di Stato con il messaggio intende compiere un ulteriore passo verso la realizzazione delle opere pianificate al fine di migliorare le condizioni generali di mobilità nel Luganese, adeguando le infrastrutture alle nuove necessità. Vengono richiesti i crediti per la progettazione e la realizzazione di interventi sia favore della mobilità ciclabile con il completamento della rete cantonale nel territorio di Canobbio, sia a favore dei trasporti pubblici e privati, ma anche per la sicurezza generale e puntuale della mobilità lenta nei singoli comuni grazie agli interventi previsti dal piano di pronto intervento.

Sulla base di quanto precede la Commissione gestione e finanzia invita il Gran Consiglio a voler accogliere il messaggio n. 8387 del 10 gennaio 2024 del Consiglio di Stato e i decreti legislativi ad esso allegati.

Per la Commissione gestione e finanze:

Sabrina Gendotti relatrice

Agustoni - Balli - Bignasca - Caprara - Dadò -

Galeazzi (con riserva) - Gianella Alessandra -

Guerra - Passalia - Quadranti - Speciali - Soldati