

# Messaggio

numero

**8387**

data

10 gennaio 2024

competenza

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## **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**

Signora Presidente,  
signore e signori deputati,

con il presente messaggio si chiede al Parlamento di stanziare un credito complessivo di fr. 30'329'530.- e l'autorizzazione a effettuare una spesa di fr. 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.

Esso è strutturato secondo il seguente indice.

## INDICE

<b>1</b>	<b>STANZIAMENTO DI UN CREDITO NETTO DI FR. 1'263'530.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 2'178'500.- PER LA REALIZZAZIONE DEL MARCIAPIEDE CICLOPEDONALE TRATTO SCUOLE MEDIE-NUCLEO NEL COMUNE DI CANOBBIO .....</b>	<b>4</b>
1.1	Introduzione .....	4
1.2	Obiettivi del progetto .....	4
1.3	Descrizione del progetto .....	5
1.4	Stato del progetto e prossime fasi.....	6
1.5	Costi.....	6
1.6	Finanziamento.....	6
<b>2</b>	<b>STANZIAMENTO DI UN CREDITO NETTO DI FR. 20'566'000.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 49'430'000.- PER L'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 (MISURE TIM 2.7 E ML 4.10 DI PAL3) .....</b>	<b>7</b>
2.1	Introduzione .....	7
2.2	Modulo 1 – intervento viario di competenza cantonale.....	9
2.2.1	<i>Limiti di progetto</i> .....	9
2.2.2	<i>Generale</i> .....	10
2.2.3	<i>Progetto stradale</i> .....	11
2.2.4	<i>Ambiente</i> .....	19
2.2.5	<i>Inserimento naturalistico e paesaggistico</i> .....	19
2.3	Programma di realizzazione .....	20
2.4	Costi.....	21
2.5	Finanziamento.....	22
<b>3</b>	<b>CREDITO QUADRO NETTO DI FR. 7'800'000.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 12'000'000.- PER LA CONTINUAZIONE DEL PIANO DI PRONTO INTERVENTO (PPI) NELL'AMBITO DEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (NONA FASE) .....</b>	<b>23</b>
3.1	Introduzione .....	23
3.2	Il piano di pronto intervento, nona fase .....	24
3.2.1	<i>Capriasca (Tesserete): moderazione del traffico e formazione marciapiede in via Gola di Lago</i> .....	25
3.2.2	<i>Ponte Tresa (Monteggio): moderazione del traffico e fermate bus tratto Fornasette-Croglio</i> .....	25
3.2.3	<i>Melide: moderazione Lotto 1</i> .....	26
3.2.4	<i>Collina d'Oro (Agra): marciapiede e moderazione traffico Bigogno</i> .....	26
3.2.5	<i>Lugano (Davescio-Soragno): moderazione del traffico e nuovo passaggio pedonale</i> .....	27
3.2.6	<i>Lugano (Pregassona): rotonda Cassone</i> .....	27
3.2.7	<i>Vezia: riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via San Gottardo</i> .....	27

<b>3.2.8 Porza: formazione marciapiede e attraversamento pedonale su Via Cantonale in zona Risciago</b> .....	28
<b>3.2.9 Origlio: nuovo marciapiede e attraversamento pedonale</b> .....	28
<b>3.2.10 Origlio: nuovo attraversamento pedonale in corrispondenza dell'intersezione con via Piancamara</b> .....	29
<b>3.2.11 Torricella-Taverne: incrocio strada cantonale P2 con via alla Cava</b> .....	29
<b>3.3 Finanziamento</b> .....	29
<b>3.4 Richiesta di credito</b> .....	30
<b>4 CREDITO DI FR. 500'000.- PER LA FERMATA BUS A LUNGA PERCORRENZA E PARCHEGGIO BUS TURISTICI PRESSO IL P+R FORNACI NEL COMUNE DI LUGANO</b> .....	<b>30</b>
<b>4.1 Introduzione</b> .....	30
<b>4.2 Descrizione del progetto</b> .....	30
<b>4.3 Stato del progetto e prossime fasi</b> .....	31
<b>4.4 Costi</b> .....	31
<b>4.5 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi</b> .....	32
<b>5 CREDITO DI FR. 200'000.- PER IL SUPPORTO TECNICO SVOLTO DA PARTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CRTL) PER IL PERIODO 2024-2027</b> .....	<b>32</b>
<b>6 LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO</b> .....	<b>32</b>
<b>6.1 Linee direttive e Piano direttore cantonale</b> .....	32
<b>6.2 Piano finanziario</b> .....	32
<b>6.2.1 Marciapiede ciclopedonale nel Comune di Canobbio</b> .....	32
<b>6.2.2 Svincolo Lugano nord</b> .....	33
<b>6.2.3 Piano di pronto intervento (PPI) nona fase</b> .....	33
<b>6.2.4 Fermata bus a lunga percorrenza</b> .....	33
<b>6.2.5 Contributo per supporto tecnico della CRTL</b> .....	34
<b>7 CONCLUSIONI</b> .....	<b>34</b>

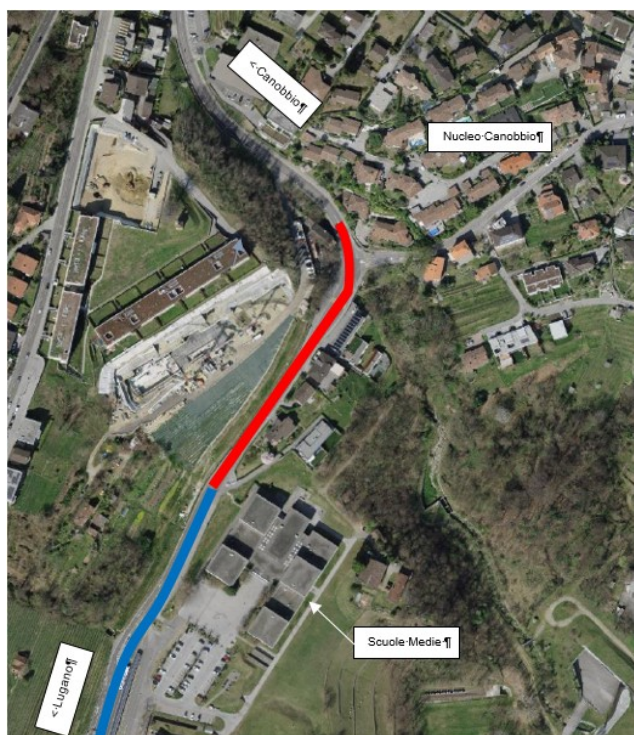
# 1 STANZIAMENTO DI UN CREDITO NETTO DI FR. 1'263'530.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 2'178'500.- PER LA REALIZZAZIONE DEL MARCIAPIEDE CICLOPEDONALE TRATTO SCUOLE MEDIE-NUCLEO NEL COMUNE DI CANOBBIO

## 1.1 Introduzione

Negli scorsi anni sono stati completati diversi interventi lungo la rete ciclabile regionale del Luganese (RLu5) e ad oggi il tracciato, nella parte alta del Luganese, risulta completato da Tesserete fino al nucleo di Canobbio. Risulta ancora mancante il collegamento finale con il Centro studi Trevano, centro che inoltre dal 2019 dispone di un nuovo terminale bus per gli studenti e dove sono stati fatti dei pre-investimenti per la realizzazione di apposite corsie e marciapiedi per il collegamento con le scuole. La Divisione delle costruzioni ha nel frattempo proceduto alla progettazione di un marciapiede ciclopedonale che colleghi gli spazi scolastici con Canobbio e di riflesso con la Capriasca.

## 1.2 Obiettivi del progetto

Questo nuovo tratto ciclopedonale consente in primo luogo di collegare adeguatamente l'abitato di Canobbio con il Centro Studi di Trevano, migliorando gli spostamenti quotidiani in bicicletta casa-scuola e casa-lavoro. In secondo luogo, il tratto si colloca lungo l'itinerario ciclabile tra Lugano e Tesserete, molto importante sia per lo svago che per la mobilità ciclabile quotidiana. Grazie alla realizzazione del successivo intervento ciclabile verso Cornaredo - anch'esso in progettazione sarà possibile percorrere tutto l'itinerario citato (12-15 km) attraverso piste ciclopedonali, marciapiedi allargati o strade di quartiere moderate.

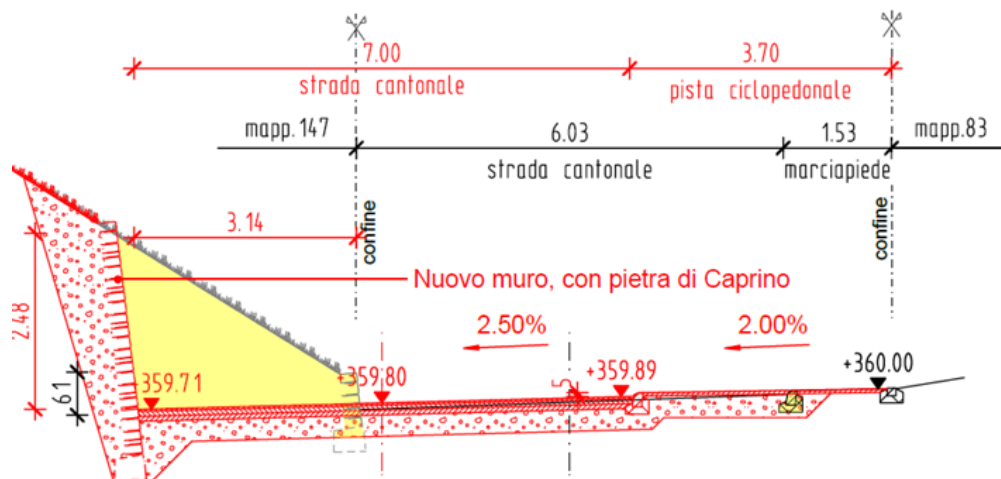


*Preinvestimento tratta già realizzata (colore blu),  
tratta oggetto del presente messaggio (colore rosso)*

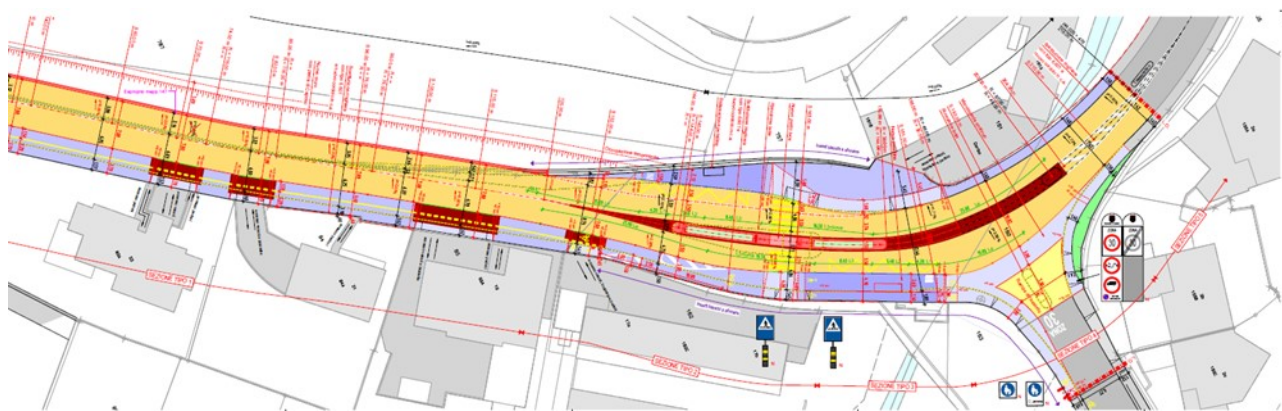
### 1.3 Descrizione del progetto

Il progetto prevede l'allargamento verso monte e conseguente spostamento della carreggiata stradale e del marciapiede esistente che sarà portato a 3.70 m di larghezza per poter ospitare anche i ciclisti. Trovandoci in un tratto di strada con pendenza longitudinale del 9% per aumentare la sicurezza, rispetto agli accessi privati, e la convivenza tra bici e pedoni è stata predisposta una corsia in discesa dedicata esclusivamente alla bici.

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 calibro stradale minimo del progetto è di 7.00 m. In questo modo sono soddisfatti i requisiti richiesti dalle normative VSS per veicoli pesanti. 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.



Sezione tipo di progetto: allargamento a monte del sedime stradale, nuovo marciapiede ciclopedonale a valle



Planimetria in corrispondenza dell'innesto con il nucleo di Canobbio:  
in viola la nuova ciclopedonale e gli adattamenti alle fermate del bus

#### **1.4 Stato del progetto e prossime fasi**

Il progetto di massima (dicembre 2021) è stato allestito dalla Sezione della mobilità della Divisione sviluppo territoriale e mobilità. Successivamente l'Area operativa della Divisione delle costruzioni ha concluso la progettazione definitiva e i prossimi passi prevedono la pubblicazione e l'esecuzione dell'opera.

#### **1.5 Costi**

I costi sono stati calcolati sulla base del progetto definitivo. I costi complessivi ammontano a fr. 2'178'500.- (IVA inclusa), con la seguente suddivisione (importi in fr.):

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

- 1) Progettazione definitiva, d'appalto, di pubblicazione ed esecutiva già garantiti dal messaggio n. 6704 del 19.02.2013 e dal messaggio n. 7677 del 26.06.2019. Riservati nel seguente messaggio fr. 50'000.- per specialisti.
- 2) Base preventivo progetto definitivo di ottobre 2022, grado di attendibilità del +/- 10%.

#### **1.6 Finanziamento**

L'opera non è inserita nelle misure dei Programmi d'agglomerato finanziata dalla Confederazione ma vista la sua utilità e importanza nel completare il percorso da Canobbio a Tesserete è stata ritenuta meritevole di importanza regionale dalla parte della Commissione dei trasporti Luganese e definita come prioritaria nella politica di completamento di percorsi ciclabili.

I costi di costruzione risultano quindi a carico del Cantone Ticino e della Commissione regionale dei trasporti del Luganese con una ripartizione del 58%-42%. Sono esclusi dal presente preventivo i costi per eventuale arredo urbano sarà per contro interamente a carico del Comune di Canobbio.

Si segnala però che, considerato che l'opera è parte integrante del progetto complessivo di collegamento ciclabile tra Lugano e la Capriasca, verrà comunque richiesto un cofinanziamento federale (pari al 35% del costo dell'opera) tramite l'inserimento dell'intervento nella misura 4.1 Rete ciclabile regionale, fase 2 del Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2). La sua realizzazione permetterà di colmare sin da subito una lacuna importante lungo il percorso citato, migliorandone la continuità e la funzionalità.

Con il presente messaggio si richiede quindi lo stanziamento di un credito netto di **fr. 1'263'530.-** e l'autorizzazione a effettuare una spesa di **fr. 2'178'500.-**.

## **2 STANZIAMENTO DI UN CREDITO NETTO DI FR. 20'566'000.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 49'430'000.- PER L'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 (MISURE TIM 2.7 E ML 4.10 DI PAL3)**

### **2.1 Introduzione**

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".

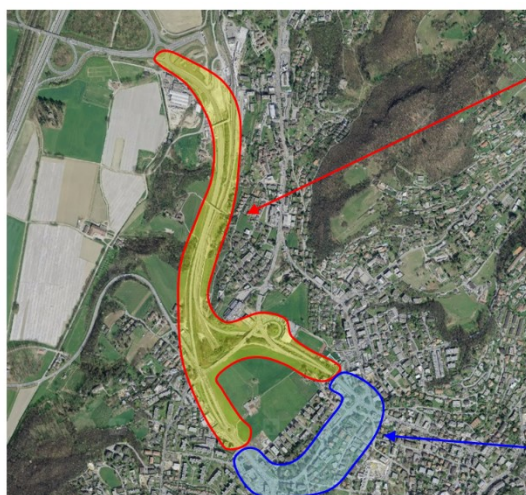
In seguito a tale procedura il team interdisciplinare incaricato ha proposto il nuovo piano viario con i seguenti contenuti:

- 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.

**Messaggio n. 8387 del 10 gennaio 2024**



**Modulo 1:**  
**Bretelle autostradali**  
**Responsabile TI - DT**

**Modulo 2**  
**Nodi urbani**  
**Responsabili Comuni**

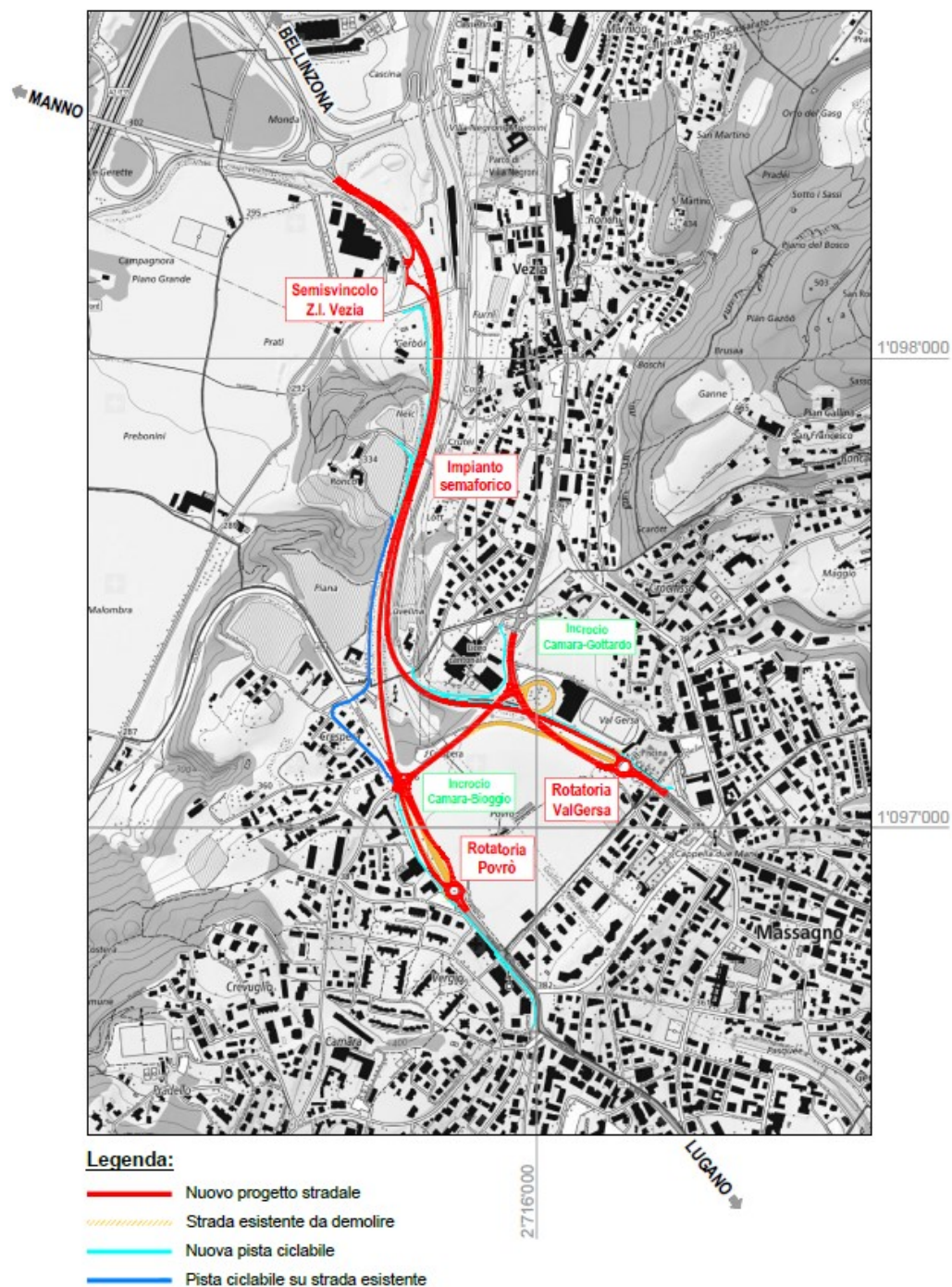
*Suddivisione dei moduli*

Oggetto del presente messaggio è il modulo 1 (competenza cantonale).



## 2.2 Modulo 1 – intervento viario di competenza cantonale

### 2.2.1 Limiti di progetto



Limiti di progetto

Il limite di progetto (rappresentato graficamente nella figura sopra) è rappresentato dalla Rotatoria Vedeggio-Cassarate a nord da cui si sviluppano in direzione sud le due bretelle, che dopo un tratto complanare divergono piano-altimetricamente. I limiti sud risultano essere l'esistente Rotatoria Povrò, situata a sud/ovest, per quanto riguarda la Bretella Ovest e la nuova Rotatoria Valgersa posizionata nel quadrante sud/est, per quanto riguarda la Bretella Est.

I nodi semaforici “Cappella Due Mani” e “Cinque Vie” non sono oggetto del presente mandato. I tratti compresi tra essi e le intersezioni a rotatoria, prevedono esclusivamente degli adattamenti dal campo stradale dovuti alla realizzazione dei percorsi ciclopeditoni in progetto.

Fa parte del progetto anche il nuovo semisvincolo a servizio della Zona Industriale di Vezia che collegherà la via al Mulino con la bretella Ovest.

Per quanto riguarda la mobilità lenta, le opere in progetto riguardano il collegamento ciclabile fra la Valle del Vedeggio e la Città di Lugano; nello specifico, i nuovi collegamenti ciclopeditoni di progetto si compongono di due assi di collegamento principali localizzati rispettivamente ad Est ed Ovest rispetto alle bretelle oggetto di riqualifica. I limiti d’opera si estendono poco oltre quelli del progetto stradale per permettere alle nuove piste di raccordarsi con i tratti ciclabili esistenti.

### **2.2.2 Generale**

Le soluzioni progettuali per la riorganizzazione del comparto di Porta Ovest, con riferimento al progetto definitivo del modulo 1, hanno tenuto conto - dal punto di vista della mobilità - dei seguenti vincoli:

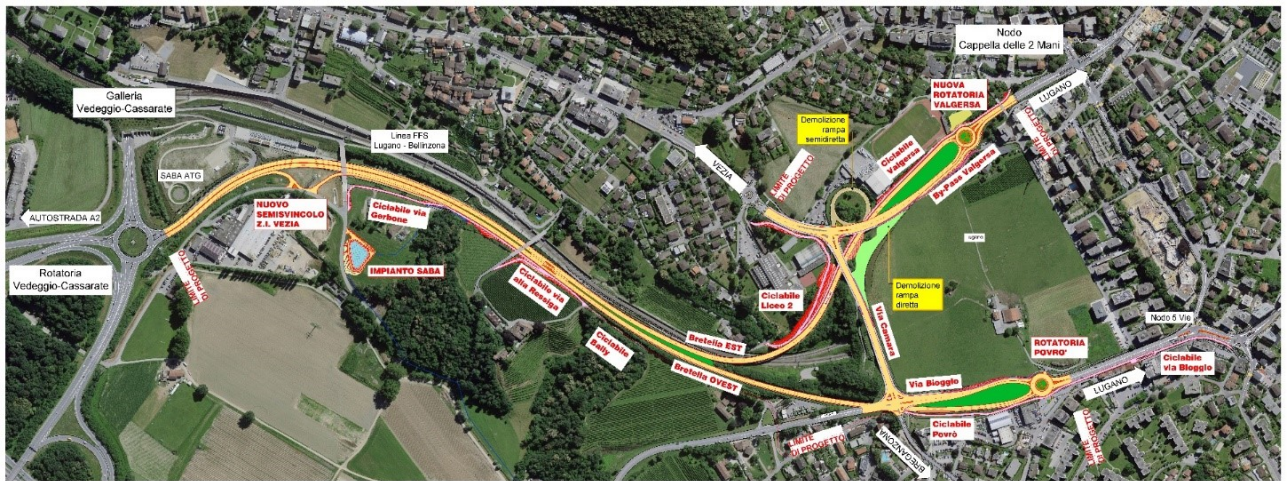
- evoluzione del traffico previsto dal PAL3 e sostenibilità dei carichi sulla rete all’orizzonte 2040;
- rispetto della gerarchia stradale e esigenze di funzionamento della rete di ordine superiore;
- presenza della rotatoria Vedeggio-Cassarate, bretelle autostradali e galleria Vedeggio-Cassarate;
- 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 di Porta Ovest 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.

## 2.2.3 Progetto stradale

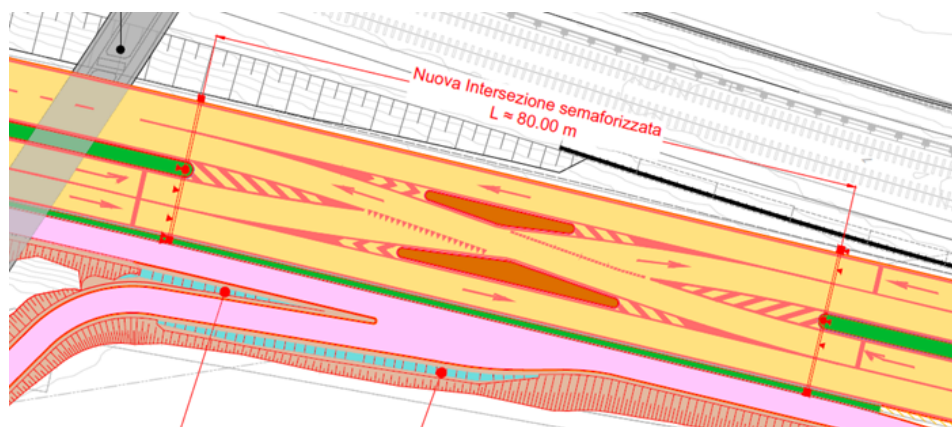
### 2.2.3.1 Interventi principali



Planimetria generale progetto modulo 1

#### 2.2.3.2 Nuova intersezione semaforizzata per lo scambio dei flussi

La realizzazione della nuova intersezione semaforizzata può essere considerata come uno degli interventi cardine dell'intero progetto. Infatti, la variazione del senso di marcia sulle bretelle con configurazione bidirezionale, che consente il declassamento delle stesse a strade cantonali, è reso possibile grazie alla particolare configurazione di questa intersezione. Nel dettaglio, essa consente ai veicoli provenienti dalla rotonda Vedeggio-Cassarate di raggiungere l'incrocio della Cappella Due Mani, utilizzando la Bretella Est, senza dover passare necessariamente dall'incrocio delle Cinque Vie. L'intersezione è provvista di impianto semaforico che permette di regolare l'immissione dei veicoli provenienti da sud (lato via Besso) e diretti verso nord (rotonda Vedeggio-Cassarate).



Estratto planimetrico della nuova intersezione semaforizzata

Un aspetto significativo ha riguardato la sicurezza di questo nodo semaforico. Al fine di rendere più sicuro e riconoscibile tale tipologia di incrocio, sono stati previsti l'inserimento di isole divisionali rialzate nell'area di scambio e l'illuminazione della zona di intersezione.

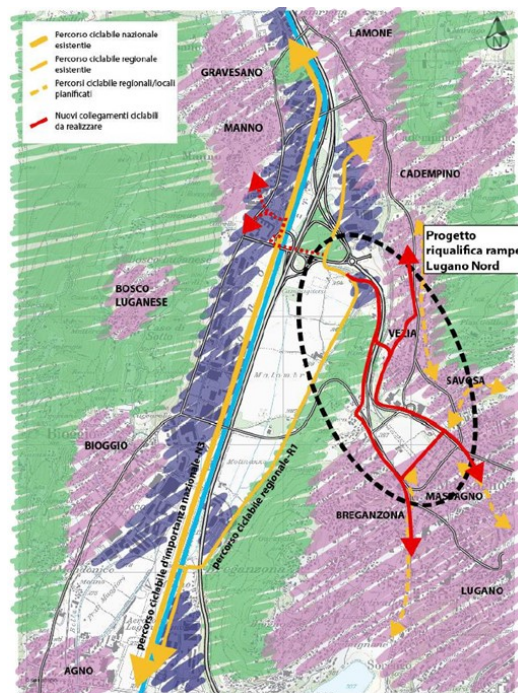
### 2.2.3.3 Collegamento ciclabile tra la Valle del Vedeggio e la Città di Lugano

Il presente progetto si prefigge, nel limite delle proprie competenze territoriali, di porre rimedio ad alcune delle attuali lacune di collegamenti per la mobilità lenta. Nello specifico si vogliono realizzare dei collegamenti ciclopedonali tra la piana del Vedeggio e l'agglomerato urbano di Lugano, favorendo di riflesso la messa in rete delle zone residenziali e lavorative del Vedeggio con i collegamenti N3 e R1 esistenti e con la città. Il concetto elaborato prevede la predisposizione di due nuovi collegamenti ciclopedonali principali, che si sviluppino parallelamente alle due ex-bretelle autostradali esistenti. Questi assi stradali beneficiano di una pendenza relativamente contenuta e permettono quindi di collegare in modo ottimale la zona della Tenuta Bally con i due principali nodi di entrata nella città rappresentati dagli incroci della Cappella due Mani a Massagno e delle 5 Vie a Lugano-Besso. In direzione nord, i due collegamenti si connettono verso le zone residenziali di Vezia e Cadempino, ottimizzando in tal senso la capillarità della rete di collegamenti.

Questi collegamenti sono coerenti e compatibili con le misure inserite nel PAL3, il quale prevede la realizzazione di una nuova pista ciclabile lungo il fianco ovest delle rampe autostradali, di collegamento tra l'incrocio delle 5 vie e la piana del Vedeggio (misura ML 4.10). I tracciati dei nuovi collegamenti vengono predisposti in parte facendo capo alla viabilità locale secondaria esistente ed in parte con la realizzazione di nuove infrastrutture viarie che andranno a sfruttare gli spazi a disposizione presenti sulle ex-bretelle autostradali.

Come accennato in precedenza, questi collegamenti si inseriscono in un concetto di rete più ampio.

In particolare, per la predisposizione di un collegamento verso la sponda destra del Vedeggio, quanto proposto dal presente progetto ne rappresenta solo un primo tassello, che dovrà essere completato con una nuova struttura che permetta di attraversare autostrada e fiume Vedeggio. Quest'ultimo elemento esula dalle competenze del presente progetto.



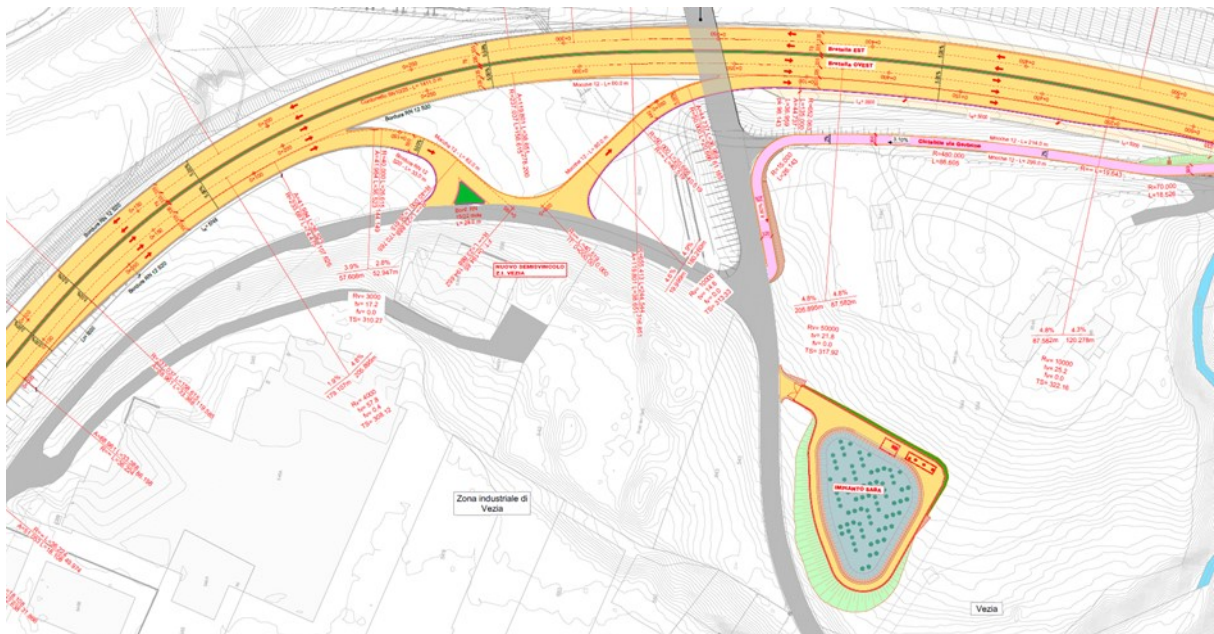
Concetto generale della mobilità lenta

### 2.2.3.4 Realizzazione del nuovo semisvincolo di accesso alla zona industriale di Vezia

L'attuale accesso alla zona industriale di Vezia ubicata sul lato sud delle bretelle, ad oggi è possibile attraverso la strada Cantonale Lamone-Cadempino e, sfruttando il sottopasso ad Ovest della rotatoria Vedeggio-Cassarate, la percorrenza di via al Mulino. Questo fattore genera un notevole carico di traffico nei comparti residenziali che caratterizzano la zona.

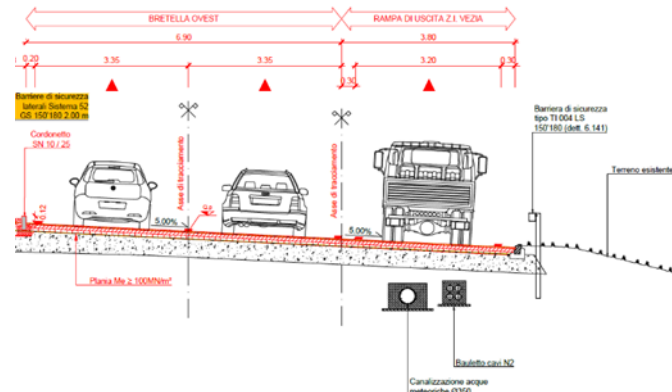
Sulla base dell'intervento previsto per la riqualifica delle rampe autostradali Cantone e comuni interessati hanno intravisto l'opportunità di considerare l'accesso alla zona industriale di Vezia all'interno del presente progetto di riqualifica.

Per quanto concerne invece il progetto di accesso alla zona industriale di Cadempino a partire dalle bretelle autostradali, quest'ultimo non è parte integrante del presente messaggio essendo da un lato estraneo al perimetro di riqualifica e dall'altro trovandosi ancora in fase di progettazione di massima.

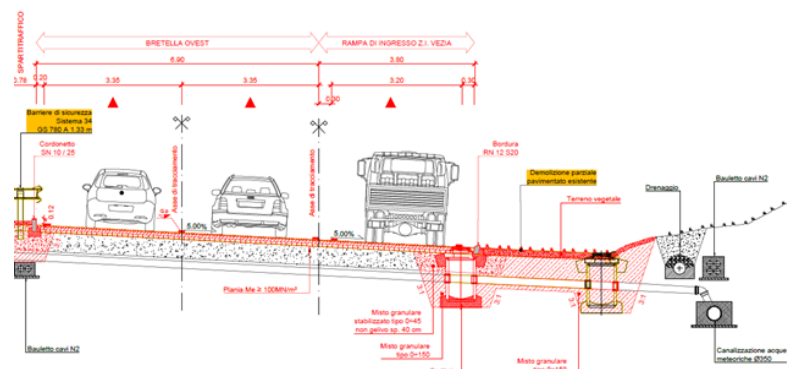


Nuovo svincolo Zona Industriale di Vezia

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 apposita convenzione tra il Cantone e la Alptransit San Gottardo SA, la bretella provvisoria di uscita è stata ceduta al Cantone in vista della realizzazione del semivincolo definitivo.



Sezione Tipo rampa d'uscita



Sezione Tipo rampa d'ingresso

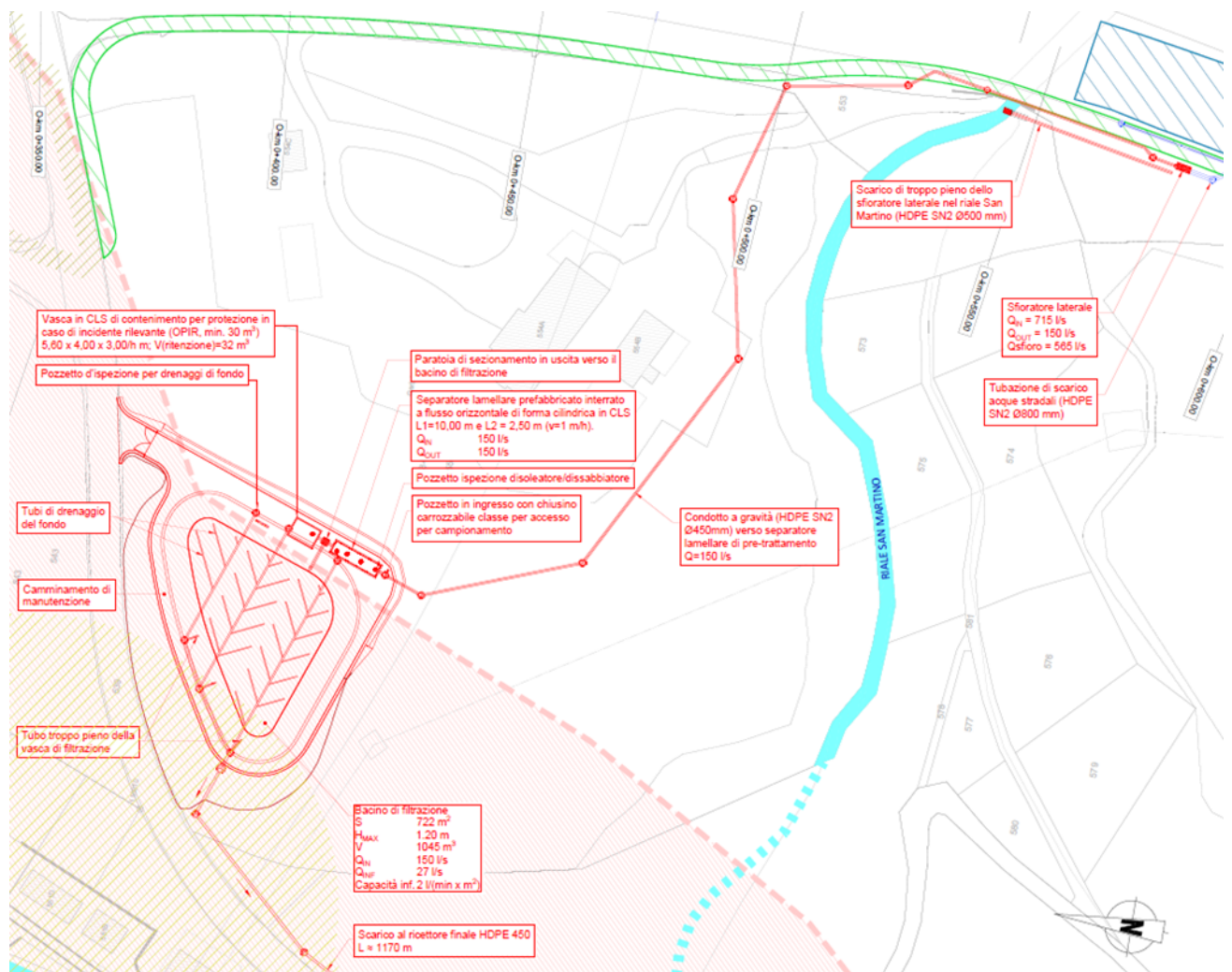
### 2.2.3.5 Adeguamento del sistema di evacuazione delle acque e realizzazione impianto di trattamento (SABA)

Secondo le direttive vigenti il sistema esistente di trattamento delle acque stradali inquinate è considerato non a norma, in quanto il pretrattamento meccanico presente, prima dello scarico nei ricettori superficiali, risulta del tutto insufficiente rispetto alle esigenze di sicurezza imposte dalle normative di legge vigenti. Nell'ambito del presente progetto è quindi 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 al loro grado di inquinamento ed uno smaltimento delle stesse adeguato alla vulnerabilità idrogeologica dei ricettori superficiali presenti nell'area di progetto.

Le acque di scarico non inquinate (nel presente progetto costituite dalle acque provenienti da scarpate, aree verdi e piste ciclabili) verranno lasciate infiltrare localmente, tramite sistemi superficiali (cunette verdi) e/o profondi (pozzi perdenti).

A seguito di attenta valutazione di diverse alternative progettuali di smaltimento e trattamento delle acque effettuata tramite analisi comparativa multicriterio, la scelta è ricaduta sulla progettazione di un impianto di trattamento SABA che tratti le acque provenienti da tutti i settori stradali coinvolti. I criteri considerati nell'analisi multi-criterio delle diverse ipotesi progettuali sono relativi alle caratteristiche dell'impianto (rispondenza o meno alle prescrizioni normative relative al rendimento minimo che deve caratterizzare l'impianto di trattamento, sia dal punto di vista quantitativo sia dal punto di vista qualitativo, complessità/economicità della gestione dell'impianto), agli aspetti ambientali (vicinanza dei pozzi di captazione idropotabile, vicinanza di aree boschive e di zone vincolate e rispondenza alle prescrizioni normative OPIR sulla necessità di prevedere un volume di ritenzione in caso di incidente rilevante), all'occupazione di suolo (interferenze delle opere in progetto con proprietà private con l'obiettivo di ridurre al minimo la necessità di espropri), all'economicità (in termini economici e temporali, oltre che riferita alle operazioni di manutenzione).

Il sistema di scarico in progetto nel ricettore superficiale è costituito da un condotto impermeabile che recapita nella Roggia del Tiro a valle delle zone di protezione delle acque.

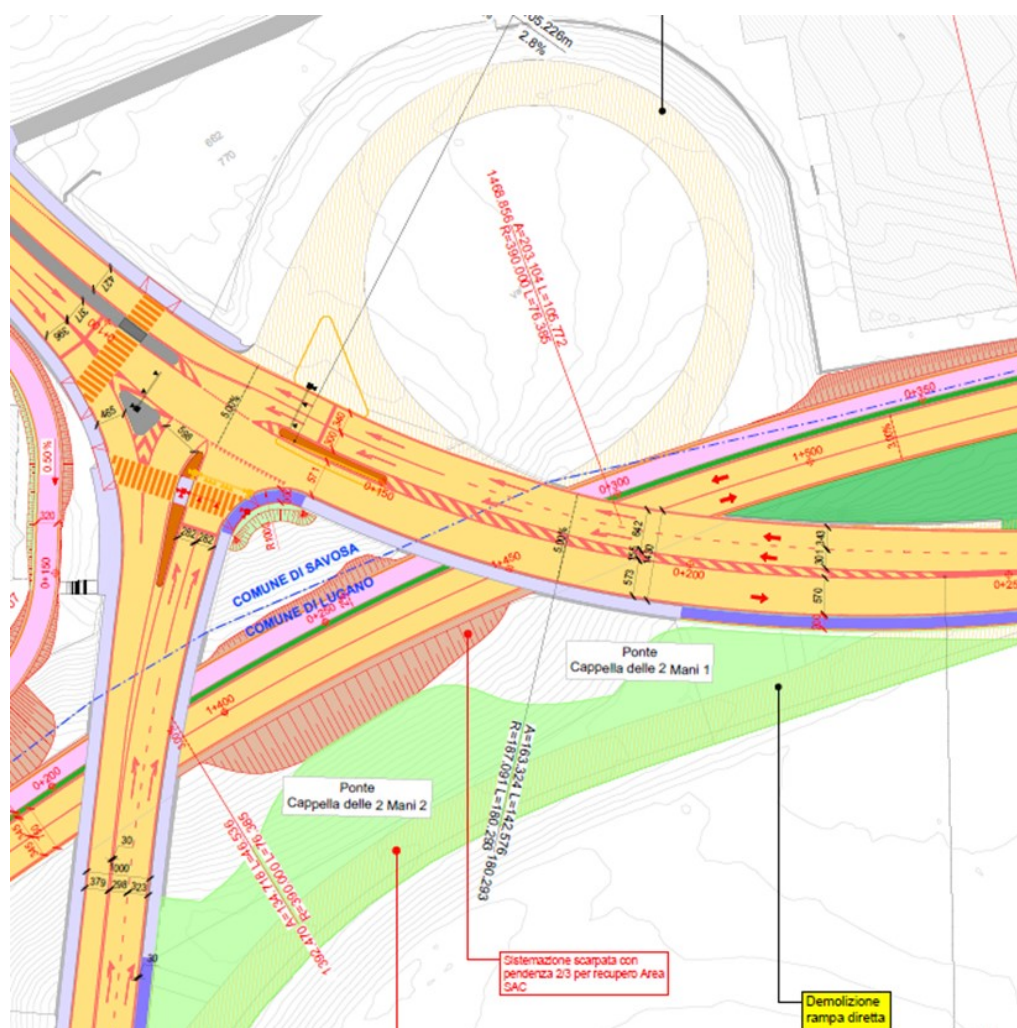


"Concetto smaltimento acque": componenti principali dell'impianto di trattamento

### 2.2.3.6 Demolizione by pass e ricciolo (entrata autostrada)

In corrispondenza dell'intersezione stradale tra via Camara e via Nuova S. Gottardo, come conseguenza del doppio senso di circolazione sulla Bretella Est, il progetto prevede la demolizione della rampa autostradale (ricciolo) nei pressi del centro A-Club. Questo permetterà il recupero dell'area oggi residuale per l'attraversamento del raccordo e la nuova superficie è da considerarsi quale importante potenziale per lo sviluppo e la riqualifica dell'area in una versione urbanistica unitaria con la zona sportiva Valgersa. Non essendo più necessario garantire l'accesso alla rampa autostradale, si è verificata la possibilità di mantenere l'intersezione semaforica e di adattarla geometricamente per consentire ai veicoli provenienti da via Camara la svolta a destra su Via San Gottardo.

Sulla base delle verifiche relative ai carichi veicolari e delle manovre dei mezzi pesanti è stato mantenuto l'incrocio regolato da semafori ed è stato possibile garantire le manovre di svolta a destra allargando il campo stradale in corrispondenza dell'attuale corsia che permette di accedere alla rampa. Importante conseguenza dei risultati di questa verifica è la possibilità di demolire la corsia di by-pass che attualmente collega via Camara e via Nuova S. Gottardo e si può provvedere alla bonifica del tratto di terreno agricolo (SAC) interessato dal passaggio della stessa.



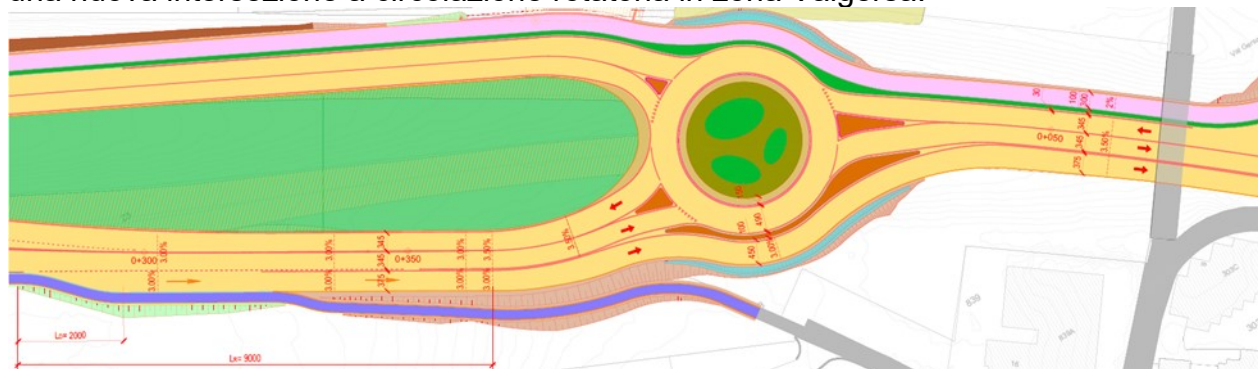
Demolizione ricciolo, demolizione by-pass



## 2.2.3.7 Nuova rotatoria Valgersa e adeguamento rotatoria Povrò

### Nuova rotatoria Valgersa

La variazione della configurazione del flusso sulla Bretella Est unitamente alla demolizione della rampa semidiretta ("ricciolo") su via Camara, rendono necessaria l'introduzione di una nuova intersezione a circolazione rotatoria in zona Valgersa.

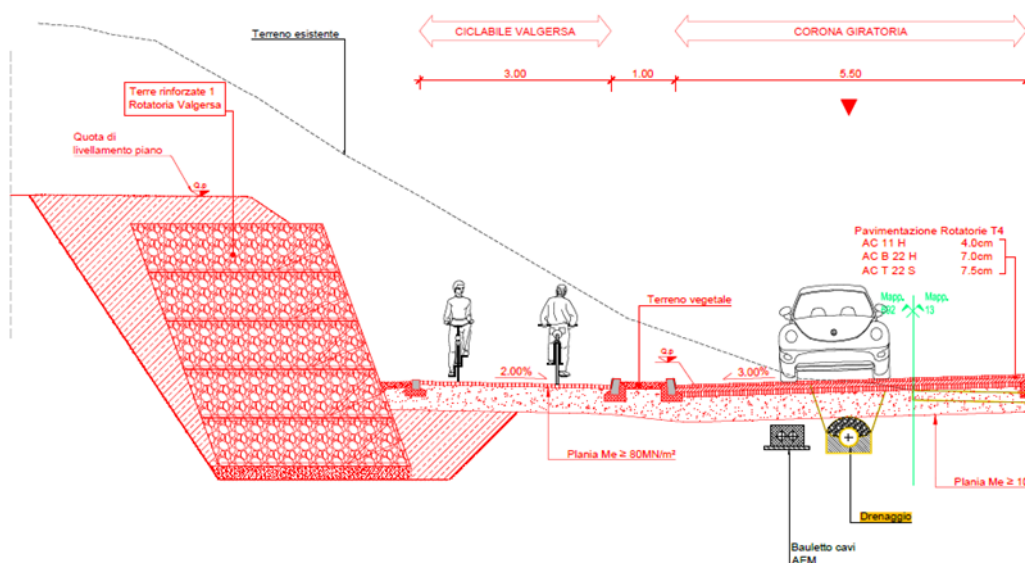


Estratto planimetrico nuova rotonda Valgersa

La principale particolarità, visibile dalla figura precedente, riguarda il nuovo by-pass ad uso esclusivo delle linee di trasporto pubblico e degli utenti con destinazione via Lepori (svolta a destra), allo scopo di permettere una manovra di attraversamento diretta su via S. Gottardo.

L'analisi planimetrica mostra un diametro esterno della rotatoria pari a 36.00 m. La larghezza dell'anello di circolazione è pari a 7.00 m comprensiva di un anello interno di larghezza uguale a 1.50 m. L'isola centrale ha un diametro di 22.00 m; la sua sistemazione interna è oggetto di intervento architettonico.

La configurazione di tutti i bracci prevede l'adozione di una corsia sia in entrata che in uscita dalla rotatoria.

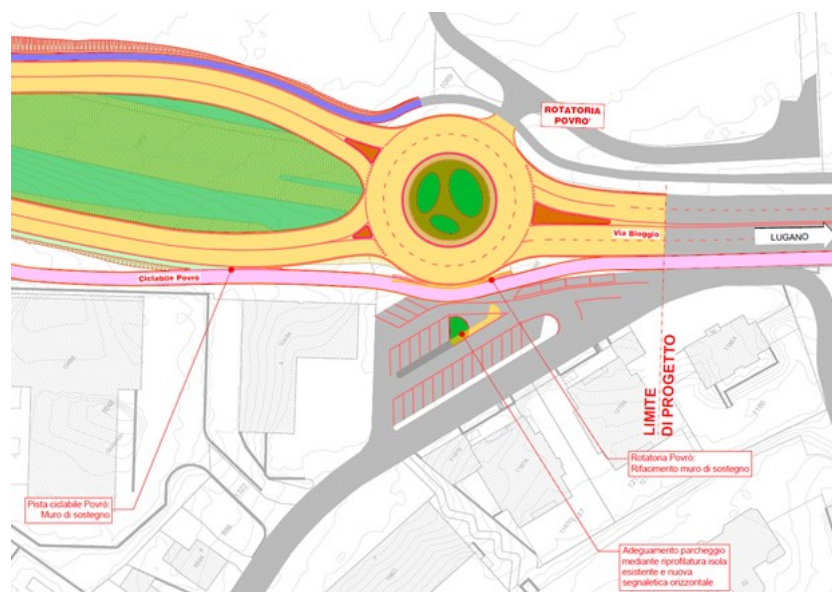


Sezione di scavo e nuova quota di livellamento piano

Il By-pass per l'attraversamento diretto di via S. Gottardo, senza il condizionamento dell'intersezione a rotatoria, come anticipato precedentemente deriva dai risultati delle simulazioni di traffico e nasce come ottimizzazione alle problematiche derivanti dal vicino nodo semaforico Cappella Due Mani. Esso rappresenta una viabilità a servizio esclusivo dei mezzi di trasporto pubblico e veicoli diretti verso via Lepori.

### Adeguamento rotatoria Povrò

Il progetto prevede, per l'intersezione in oggetto, il mantenimento della sola geometria orizzontale della rotatoria. Oltre all'adeguamento degli assi d'innesto all'intersezione, è stato previsto anche l'adeguamento altimetrico della Rotatoria mediante la predisposizione di idonee pendenze trasversali della corona giratoria, in modo tale da garantire il corretto smaltimento delle acque meteoriche.



Estratto planimetrico rotatoria Povrò

La rotatoria ha un diametro esterno di 40 metri. Il sedime stradale rotatorio, compreso l'anello sormontabile di larghezza pari a 1.50 metri, risulta di 10.50 metri. L'isola centrale ha un diametro di 19 metri; la sua sistemazione interna prevede, anche in questo caso, una riqualifica architettonica.

I bracci della rotatoria sono stati dimensionati considerando una larghezza di 3.50 m nel caso di ingressi ad una corsia e 6.00 m nel caso di ingresso a doppia corsia. Per quanto riguarda le uscite le dimensioni previste sono rispettivamente di 4.50 m e 7.00 m nel caso di uscita ad una o doppia corsia. La doppia corsia in uscita è stata mantenuta sulla base della configurazione esistente. È prevista inoltre una banchina supplementare di 0.30 m. Sulla base delle verifiche relative ai carichi veicolari si è definito che nell'innesto da/per l'incrocio delle Cinque Vie, come nella situazione attuale, verranno mantenute due corsie per senso di marcia, nell'innesto via Bioggio Nord sarà prevista una corsia per senso di marcia così come per la Bretella Ovest.

### 2.2.3.8 Risanamento manufatti esistenti nel perimetro del progetto

All'interno del perimetro di progetto in oggetto ci sono diversi manufatti che necessitano interventi manutentivi.

L'esecuzione dei lavori, per ovvi motivi organizzativi (sinergie progettuali ed esecutive), sarà eseguita con i lavori di riqualifica delle rampe autostradali.

### 2.2.4 Ambiente

Gli impatti sull'ambiente nella fase di costruzione del progetto delle Rampe Nord sono principalmente da ricondurre ai trasporti legati al cantiere, che insistono su un'area già gravata da situazioni di traffico critico o congestionato, e alla gestione delle acque, in una zona in cui si concentrano gli unici due pozzi di captazione della città di Lugano.

Nella fase di esercizio si attende una riduzione degli impatti ambientali rispetto allo stato attuale grazie ad una miglior gestione delle acque, che saranno interamente raccolte e trattate ma anche a ragione di una miglior fluidità del traffico e alla realizzazione di una rete efficiente per la mobilità lenta, che ridurranno l'impatto sull'inquinamento atmosferico.

La posa di asfalto fonoassorbente consente anche di ridurre in modo sensibile il numero di superamento dei limiti di esposizione al rumore.

La progettazione è infine ottimizzata allo scopo di contenere l'impatto sul paesaggio e garantisce un inserimento armonico con il contesto urbano, offrendo un'importante occasione di rinnovo generale della qualità paesaggistica di questo nodo, che costituisce il principale accesso alla città di Lugano.

### 2.2.5 Inserimento naturalistico e paesaggistico



*Estratto planimetrico inserimento paesaggistico parte sud*

Il progetto di accompagnamento paesaggistico coglie l'occasione della riorganizzazione ingegneristica e architettonica dello svincolo autostradale, per valorizzare e riqualificare l'infrastruttura e lo spazio limitrofo.

La rete infrastrutturale si inserisce nel sistema ambientale, come una nuova infrastruttura verde sostenibile e resiliente. Un sistema che rompe la concezione lineare di cesura e si configura come l'opportunità di ricucire il territorio circostante per un miglioramento della qualità urbana.

L'approccio innovativo non intende più il verde come semplice accessorio dello sviluppo urbano ma come sistema complesso alla base della riattivazione di un territorio resiliente che possa portare maggiori benefici economici, ambientali, sociali e culturali.

Lavorando con la natura e attraverso strumenti d'intervento specifici come alberature, isole di perenni e graminacee, siepi vive e fasce d'impollinazione, il progetto mira a dialogare con i paesaggi eterogenei che modellano questa porzione di territorio, da semi-urbano a boschivo fino a rurale. Essi si contaminano e si compenetrano tra loro, disegnando uno spazio ad elevata biodiversità vegetale.

Il progetto intende promuovere una visione strategica legata ai concetti di compensazione e sostenibilità ambientale. L'uso di vegetazione autoctona a favore dell'ecosistema locale, permette l'incremento della biodiversità, il miglioramento sostanziale della qualità dell'aria e la mitigazione degli effetti del cambiamento climatico e delle catastrofi naturali (come alluvioni, emissioni di carbonio, erosione dei suoli).

Aree verdi pubbliche riqualificate o di nuova realizzazione connesse da un sistema di mobilità lenta trovano continuità lungo l'asse infrastrutturale, dal quale sono protette grazie ad un buffer di mitigazione, potenziando così il network urbano.

### **2.3 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).

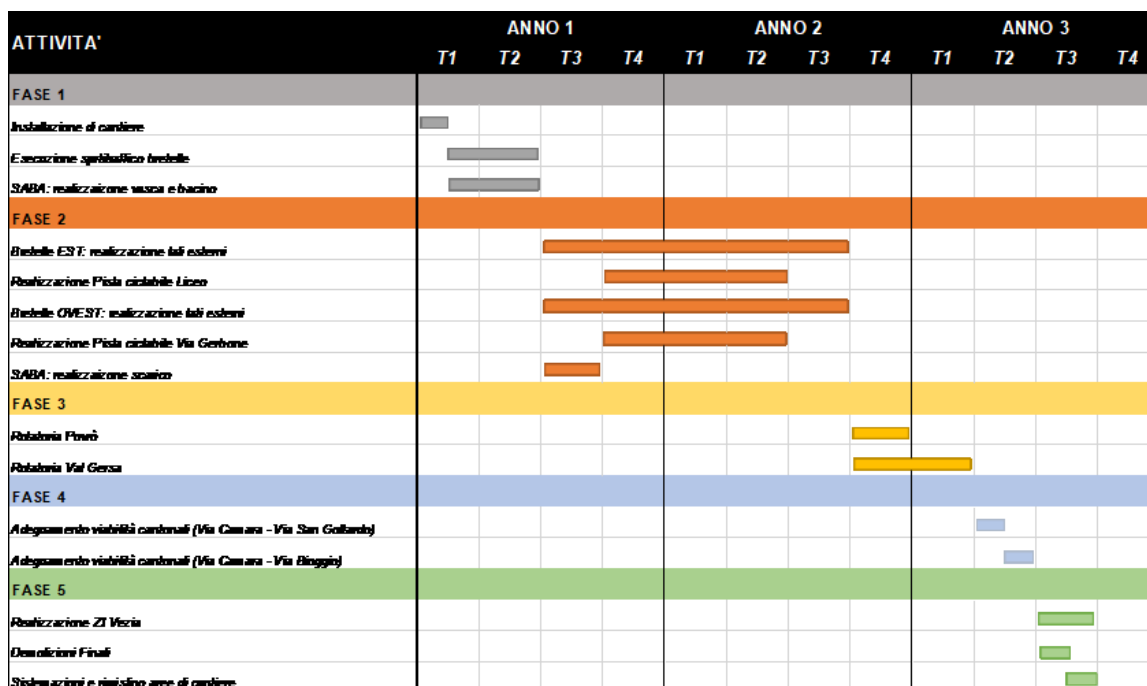
- **Fase 4**

Variatione 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.

Messaggio n. 8387 del 10 gennaio 2024



Considerate queste esigenze ad oggi si prevede il seguente programma realizzativo:

Pubblicazione: 2024 (-2025)  
 Procedura d'appalto 2024 (-2025)  
 Inizio lavori: 2025 (-2026)  
 Fine lavori: 2027 (-2028)

## 2.4 Costi

### Preventivo generale

Il preventivo complessivo, allestito sulla base del progetto definitivo del 18 marzo 2022 ammonta a fr. 49'250'000.- (credito lordo totale necessario). Considerando la nota <sup>1</sup> (esposta a piè di pagina) il totale complessivo ammonta a fr. 49'430'000.- (importi in fr.).

Costi di costruzione (incl. 10% imprevisti)	39'490'000.-
Onorari di progettazione e Direzione Lavori	5'540'000.-
IVA (8.1%) <sup>1</sup> e arrotondamento	3'650'000.-
Occupazioni temporanee ed indennizzi espropriativi	750'000.-
<b>Totali (IVA inclusa) e arrotondamento</b>	<b>49'430'000.-</b>

<sup>1</sup> IVA: in seguito alla votazione del 25 settembre 2022, l'aliquota del 7.7% passerà all'8.1%. Le spese principali, legate all'esecuzione, sono previste a partire dal 2025. Per questo motivo il credito viene calcolato con IVA pari a 8.1%.

## 2.5 Finanziamento

### Basi di finanziamento

Per la realizzazione dell'intervento, le fonti di finanziamento sono date:

- dagli accordi "UH-Peri" del 20 gennaio 2015 tra l'Ufficio federale delle strade (USTRA) e il Dipartimento del territorio, secondo cui la proprietà delle bretelle autostradali è trasferita dalla Confederazione al Cantone. L'USTRA si assume il 50% dei costi di risanamento delle corsie e dei manufatti e di quelli dell'adeguamento della protezione fonica. La partecipazione finanziaria di USTRA è stata confermata tramite lettera del 2 novembre 2022 e sarà oggetto di una specifica convenzione, ancora da formalizzare;
- dalla Confederazione nell'ambito del programma d'agglomerato [PA] PAL3 per la misura ML4.10 (oggetto di questo messaggio) con un importo fisso di fr. 546'000.-;
- dal Cantone e i Comuni (CRTL) secondo la Convenzione per il finanziamento delle opere del PAL 3 e alcune misure accompagnatorie del 19 dicembre 2018. Secondo l'accordo il Cantone è incaricato dell'allestimento del progetto definitivo della viabilità veicolare (TIM 2.7) e della mobilità lenta (ML 4.10) porta ovest assumendo il 58% dei costi mentre il restante 42% è a carico dei Comuni CRTL. Le relative entrate dai Comuni della CRTL saranno oggetto di accordo / convenzione tra il Cantone e la CRTL, ancora da consolidare, per i costi di realizzazione;
- da un accordo tra il Comune di Vezia e il Cantone in merito al finanziamento delle bretelle di accesso alla ZI Vezia. Quest'ultima, non rivestendo carattere di interesse regionale, non sarà finanziata dalla CRTL secondo la chiave di riparto riportata al punto precedente. Vista la preesistenza (bretelle provvisorie di proprietà cantonale) e l'eccezionalità delle interfacce con il progetto cantonale, il Cantone e il Comune di Vezia hanno pattuito l'assunzione paritetica al 50% dei costi. Il finanziamento del Comune di Vezia dovrà rientrare in uno specifico accordo ancora da consolidare.

In sintesi, la ripartizione delle spese è la seguente:

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%

### Riassunto del finanziamento

Nella tabella seguente sono riassunte le fonti di finanziamento dell'intervento di viabilità Porta Ovest, in base ai principi descritti nel sotto capitolo precedente.

	Costo preventivato (Pdef +/- 10%)	USTRA "UH-Peri"	USTRA "PA"	Cantone Ticino	Comuni CRTL	Comune di Vezia
	<i>FRANCHI</i> [Mio]	<i>FRANCHI</i> [Mio]	<i>FRANCHI.</i> [Mio]	<i>FRANCHI</i> [Mio]	<i>FRANCHI</i> [Mio]	<i>FRANCHI</i> [Mio]
Risanamento delle bretelle autostradali	<b>26.600</b>	13.300	0.000	7.714	5.586	0.000
Altre opere viarie	<b>15.371</b>	0.000	0.000	8.915	6.456	0.000
Piste ciclabile	<b>6.558</b>	0.000	0.546	3.487	2.525	0.000
Accesso alla Z.I. Vezia	<b>0.901</b>	0.000	0.000	0.450	0.000	0.451
<b>Totali (IVA inclusa) e arrotondamenti</b>	<b>49.430</b>	<b>13.300<sup>2</sup></b>	<b>0.546</b>	<b>20.566</b>	<b>14.567</b>	<b>0.451</b>

### 3 CREDITO QUADRO NETTO DI FR. 7'800'000.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 12'000'000.- PER LA CONTINUAZIONE DEL PIANO DI PRONTO INTERVENTO (PPI) NELL'AMBITO DEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (NONA FASE)

#### 3.1 Introduzione

I Piani di pronto intervento (PPI) permettono di eseguire diverse opere singole di sistemazione che non rientrano nei Programmi di agglomerato (PA). Il finanziamento di quanto si realizza nell'ambito dei PPI, avviene in accordo tra Cantone e singolo comune interessato. Con lo strumento del credito quadro, l'esperienza fatta negli anni passati è stata positiva. Infatti, questo modo di procedere permette di agire con relativa rapidità, sempre riservati gli aspetti procedurali. Si dispone pure di una certa flessibilità per affrontare le aspettative locali.

Fino ad oggi il Gran Consiglio ha autorizzato l'esecuzione del programma PPI del Luganese delle prime otto fasi, con i seguenti Decreti legislativi:

- 13 marzo 1991 per la fase I
- 20 aprile 1993 per la fase II
- 6 marzo 1995 per la fase III
- 12 novembre 1996 per la fase IV
- 11 marzo 1999 per la fase V
- 11 maggio 2004 per la fase VI
- 8 maggio 2013 per la fase VII
- 17 febbraio 2020 per la fase VIII

<sup>2</sup> La partecipazione USTRA è stata calcolata in base alle direttive in vigore ed è da considerarsi come partecipazione minima. Nell'ambito della stesura della convenzione con USTRA, saranno approfonditi gli accordi bilaterali in relazione alle superfici di manutenzione che determineranno l'importo complessivo dovuto.

Messaggio n. 8387 del 10 gennaio 2024

Tutti i decreti hanno concesso un credito quadro di franchi 10.00 Mio (PPI 1 fr. 8'100'000.- per esecuzioni e fr. 1'900'000.- per progettazioni), per un totale realizzativo di fr. 78'100'000.-.

Si riporta di seguito un riepilogo tabellare dei crediti quadro dai PPI 1÷8 (stato 30.10.2023):

Piano di pronto intervento (PPI)	Credito Disponibile [fr.]	Credito impegnato [fr.]	Credito residuo [fr.]
PPI 1 (5002)	10'000'000.-	9'998'659.-	1'341.-
PPI 2 (5005)	10'000'000.-	9'979'030.-	20'970.-
PPI 3 (5006)	10'000'000.-	9'760'530.-	239'470.-
PPI 4 (5011)	10'000'000.-	10'000'000.-	.-
PPI 5 (5018)	10'000'000.-	10'000'000.-	.-
PPI 6 (5025)	10'000'000.-	9'981'628.-	18'372.-
PPI 7 (5030)	10'000'000.-	9'991'000.-	9'000.-
PPI 8 (5038)	10'000'000.-	9'945'000.-	55'000.-
<b>Totale crediti residui PPI 1÷8</b>	<b>80'000'000.-</b>	<b>79'655'847.-</b>	<b>344'153.-</b>

Il credito residuo totale ammonta oggi (stato 30.10.2023) a fr. 344'153.-.

### **3.2 Il piano di pronto intervento, nona fase**

Le prossime priorità, il cui elenco è riportato di seguito, necessitano l'approvazione di un ulteriore credito quadro di fr. 12'000'000.-, nona fase d'interventi (PPI IX).

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	Riqualfica 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.

Per i singoli progetti si riporta di seguito un descrittivo dell'intervento.

### **3.2.1 Capriasca (Tesserete): moderazione del traffico e formazione marciapiede in via Gola di Lago**

La tratta interessata dall'intervento è la strada cantonale S312 nel Comune di Capriasca, Sezione di Tesserete, su via Gola di Lago. La stessa risulta priva di marciapiedi ad esclusione di un sentiero pedonale esistente che si sviluppa tra la strada cantonale e il riale Capriasca. La presenza di numerosi pedoni, della fermata dell'Autopostale e l'aumento costante del traffico veicolare contribuiscono indubbiamente a rendere pericolosa la convivenza del traffico pedonale e traffico veicolare.

La proposta di moderazione del traffico prevede la messa in sicurezza dei flussi pedonali e il rifacimento della strada con un calibro costante di 6.0 m nelle tratte in rettilineo mentre nelle tratte in corrispondenza di curve sono previsti degli allargamenti del calibro stradale secondo normative VSS. Nello specifico si prevede la realizzazione di un nuovo marciapiede sul lato sinistro di Via Gola di Lago in direzione sud-nord per tutta la lunghezza dell'intervento (450 m) e la realizzazione di un nuovo marciapiede sul lato destro (lato riale) per una lunghezza di circa 90 m, i marciapiedi avranno una larghezza minima di 1.5 m. Per consentire la realizzazione dell'opera, su una tratta di circa 100 m (lato riale) dovranno essere realizzate delle opere di sostegno.

L'intervento prevede inoltre la realizzazione di una nuova fermata bus in direzione Nord e l'adeguamento della fermata bus esistente "Tesserete Resega" in direzione Tesserete secondo le direttive cantonali previste dalle linee guida "Concezione delle fermate del trasporto pubblico su gomma" e si completa con due fasce longitudinali di restringimento ottico della carreggiata.

### **3.2.2 Ponte Tresa (Monteggio): moderazione del traffico e fermate bus tratto Fornasette-Croglio**

La tratta di strada cantonale interessata dall'intervento di moderazione del traffico e delle nuove fermate bus è quella in zona Fornasette, un asse stradale caratterizzato da abitazioni situate in vicinanza dei cigli stradali. Fra i nuovi interventi va aggiunto anche l'adeguamento delle attuali fermate degli autopostali ai nuovi standard di sicurezza.

Con queste opere s'intende rispondere a reali esigenze più volte manifestate dalla popolazione locale e tradotte in richieste di maggior sicurezza per gli utenti del traffico lento, in particolare per i bambini in età scolastica e per le persone anziane e di maggior qualità abitativa e di vita per i residenti.

In particolare vien operato un deciso allargamento verso nord del campo stradale per poter correttamente inserire le due nuove fermate bus con battuta 22 cm collegate mediante attraversamento pedonale protetto con isola spartitraffico realizzata sul posto.

Grazie ai nuovi interventi di utilità pubblica verrà incrementata la sicurezza delle diverse categorie di utenti della strada.

La larghezza della corsia di traffico in direzione Fornasette (nord) sarà pari a 3.5 m, mentre nell'altra direzione (sud) è previsto un tratto a larghezza ridotta a 3 metri affiancato da un marciapiede situato ad una quota altimetrica di + 2 cm rispetto a quella del campo stradale. Con questa soluzione viene garantita la corretta operatività dei mezzi del servizio invernale e un inserimento ottimale dell'isola spartitraffico lungo l'asse stradale. Sia sul fronte nord che quello sud della via è prevista la realizzazione di nuovi marciapiedi e in corrispondenza dell'incrocio con via Boscioro un marciapiede passante.

### **3.2.3 Melide: moderazione Lotto 1**

La tratta interessata dall'intervento sono ca. 500 m della Strada Cantonale S216 Figino – Morcote – Melide, nel Comune di Melide, e si estende dalla rotonda della stazione FFS, fino dopo ai posteggi di Piazza al Doyro in direzione di Morcote. Le vie interessate sono via G. Pocobelli e Lungolago G. Motta che attraversano il centro abitato del Comune e presentano collegamenti pedonali non sempre ottimali e continui, anche dal punto di vista della sicurezza. La presenza di numerosi pedoni, delle fermate del trasporto pubblico, i percorsi casa – scuola degli alunni, alcune attività lungo la strada, e non da ultimo l'aumento costante del traffico veicolare, contribuiscono indubbiamente a rendere pericolosa la convivenza del traffico pedonale con quello veicolare.

La proposta di moderazione del traffico e messa in sicurezza dei flussi pedonali prevede pertanto il rifacimento della strada con un calibro minimo di 5.80 m nelle tratte in rettilineo, mentre nelle tratte in corrispondenza di curve sono previsti puntuali allargamenti del calibro stradale. Il progetto prevede inoltre l'inserimento di un dosso con piattaforma rialzata in corrispondenza dell'intersezione con Via S. Franscini (corrispondenza con il percorso casa – scuola) e la messa in sicurezza del relativo attraversamento pedonale, l'applicazione di fasce laterali di segnaletica orizzontale di colore rosa porfido (restringimento "ottico" della carreggiata) e alcuni paletti flessibili tipo Pole-cone, che contribuiscono alla moderazione del traffico. Vengono migliorati anche i percorsi pedonali con la creazione di un marciapiede passante su Via Carona, l'adattamento e ottimizzazione degli attraversamenti pedonali esistenti.

L'intervento prevede inoltre la modifica delle due fermate TP "Stazione" e il loro adeguamento alla LDIs e alle direttive cantonali sulla concezione delle fermate del trasporto pubblico.

Il Lotto 2, che costituisce la seconda e ultima parte del concetto di moderazione, è attualmente in fase di realizzazione e rientrava nei progetti finanziati con il Piano di Pronto Intervento del luganese (ottava fase).

### **3.2.4 Collina d'Oro (Agra): marciapiede e moderazione traffico Bigogno**

La strada interessata dall'intervento è la cantonale S213 Sorengo – Montagnola - Grancia; che si trova nel comune di Collina d'Oro. Il tratto interessato di una lunghezza di ca. 470 m, pressoché rettilineo, che va dal sentiero dell'ultimo tornante sopra Montagnola al posteggio dei campi di calcio, risulta privo di marciapiedi. La presenza di numerosi pedoni, della fermata bus di trasporto pubblico e l'aumento costante del traffico veicolare contribuiscono indubbiamente a rendere problematica e difficoltosa la convivenza tra traffico pedonale e veicolare.

La messa in sicurezza dei flussi pedonali prevede un nuovo calibro costante di ca. 6.0 m e la realizzazione di un nuovo marciapiede sul lato destro di Via Collina d'Oro in direzione di Montagnola per tutta la lunghezza dell'intervento, unitamente a un nuovo marciapiede sul lato sinistro (lato paese) per una lunghezza di circa 50 m in prossimità dell'incrocio con Via Cappelletta, ciò per permettere ai pedoni di raggiungere il paese di Bigogno per mezzo della strada comunale. I marciapiedi avranno una larghezza di 1.5 m e per consentire la realizzazione dell'opera, su un tratto di circa 300 m dovranno venire realizzate delle opere di sostegno.

L'intervento prevede inoltre l'adeguamento alla LDis della fermata bus "Paese Bigogno" in direzione Nord e di entrambe le fermate "Cappella di Bigogno" secondo le direttive cantonali previste dalle linee guida "Concezione delle fermate del trasporto pubblico su gomma".

### **3.2.5 Lugano (Davesco-Soragno): moderazione del traffico e nuovo passaggio pedonale**

Interessata dall'intervento è la strada cantonale S314.3 Davesco – Cossio – Ponte di Valle nel Comune di Lugano, sezione di Capriasca. Si prevede il completamento del marciapiede (lunghezza totale di 180 m e largo 1.50 m), la formazione di un passaggio pedonale con isola spartitraffico e l'adattamento delle fermate bus e nuovi marciapiedi passanti conformi alle disposizioni cantonali. Per sostenere alcune scarpate, e fornire sufficiente spazio alla formazione del marciapiede, sarà necessario edificare dei muri di sostegno verso fondi privati.

Con la realizzazione del passaggio pedonale e dei marciapiedi lungo la strada cantonale in zona "Orello" si creano le infrastrutture necessarie per garantire una migliore sicurezza per i pedoni che dagli abitati di Davesco e Soragno intendono recarsi al campo sportivo, all'insediamento di Casteldavesco, al piano della Stampa, come pure alle nuove fermate dei bus di linea.

Le opere previste contribuiranno anche a un riordino sostanziale alla zona, rimodellando i confini pubblici secondo i limiti di Piano Regolatore (PR) ed eliminando alcune aree degradate utilizzate ad oggi quali posteggi non autorizzati. Con questi interventi ci si prefigge d'accrescere la sicurezza tra i diversi vettori di traffico veloce e lento, migliorando anche l'accessibilità ai servizi del Quartiere.

### **3.2.6 Lugano (Pregassona): rotonda Cassone**

Interessata dall'intervento è la strada cantonale S314.1 Ressiga – Pregassona nel Comune di Lugano, sezione di Pregassona. Si prevede realizzazione di una nuova rotonda di diametro 24 m atta a migliorare la sicurezza e la viabilità stradale lungo Viale Cassone e in corrispondenza dell'incrocio con la strada comunale di Via Guioni.

### **3.2.7 Vezia: riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via San Gottardo**

La tratta di strada interessata dall'intervento è l'asse cantonale principale P2 che attraversa l'abitato di Vezia, dalla rotonda all'altezza di Villa Negroni fino all'altezza della casa comunale, su una lunghezza di circa 660 m.

L'asse cantonale divide in due l'abitato sull'asse Nord-Sud. Questo asse stradale, percorso quotidianamente da oltre 24'000 veicoli, costituisce un effetto cesura rilevante che penalizza fortemente le relazioni trasversali e la vivibilità dei due fronti che vi si affacciano. Onde fare fronte a questa situazione e rispondere alle aspettative dei cittadini, il Municipio ha avviato una pianificazione generale del comparto ed elaborato, in accordo con il Cantone, una proposta volta a fornire le premesse per una riqualifica e riordino generale dello spazio pubblico, a vantaggio di maggiore sicurezza, più tranquillità e migliore qualità di vita.

La proposta prevede degli ulteriori punti di attraversamento pedonale protetti con l'isola centrale. Nel nucleo, su un tratto di circa 130 metri, il marciapiede sarà ampliato e riqualificato e di conseguenza di calibro stradale sarà ridotto a 7,5 metri. Il progetto è completato con la realizzazione di una fascia longitudinale rosa porfido centrale di arredo di larghezza 1,50 m. Si prevede altresì di realizzare la continuità dei marciapiedi presso le intersezioni con Via Morosini e Via San Martino (strade comunali) e di estendere la corsia ciclabile sulla corsia in direzione nord dall'altezza della Manor fino alla rotatoria di Villa Negroni. L'intervento prevede inoltre di chiudere le nicchie delle fermate del trasporto pubblico su gomma "Villa Negroni" e "Paese" e di spostarle dunque in corsia.

### ***3.2.8 Porza: formazione marciapiede e attraversamento pedonale su Via Cantonale in zona Risciago***

La strada interessata dall'intervento è la cantonale S315.1 Crocefisso Savosa-Porza-Comano. La zona Risciago (Risciagh) si trova lungo Via Cantonale nel comune di Porza e il tratto interessato è compreso tra l'omonima via e il confine comunale con Comano. Questo risulta parzialmente privo di marciapiedi lungo un lato, dove invece è presente quello che arriva da Comano e si ferma al confine con Porza. Inoltre si constata l'assenza di un adeguato attraversamento pedonale all'altezza della fermata bus "Tavesio" quest'ultima pure utilizzata dagli scolari.

La messa in sicurezza dei flussi pedonali prevede pertanto la formazione di un marciapiede, avente larghezza di 1.5 m, sul lato sinistro di Via Cantonale in direzione di Comano per una lunghezza di circa 160 m per permettere ai pedoni di raggiungere l'attraversamento che conduce a Via delle Scuole e l'infrastruttura esistente presso il confine con Comano.

### ***3.2.9 Origlio: nuovo marciapiede e attraversamento pedonale***

La strada in esame attraversa una zona residenziale densamente abitata ed è caratterizzata dalla presenza di alcune infrastrutture pubbliche e private. Nell'ottica degli spostamenti interni pedonali per usufruire dei servizi comunali posti nel nucleo si constata l'assenza di un marciapiede lungo l'asse cantonale. È opportuno quindi verificare la possibilità di creare un percorso pedonale sicuro che colleghi la zona nucleo con quella in esame.

L'obiettivo dell'intervento è di migliorare e rendere più sicuro il collegamento pedonale all'entrata di Origlio in direzione del nucleo del paese, su una lunghezza di ca. 300 m.

In particolare si dovrà studiare l'inserimento di un marciapiede lungo la strada cantonale, sul lato che volge sul riale d'Origlio dai posteggi fino al mappale no. 829 per poi proseguire fino all'incrocio per Ponte Capriasca con un sentiero sterrato. Ciò implicherà pure l'adeguamento dell'asse stradale lungo ca. 100 m.

Infine sarà necessario prevedere la formazione di un attraversamento in due fasi della strada cantonale, per migliorare la fruibilità e la sicurezza all'utenza da e per l'Ecocentro, presso l'incrocio stradale via Taverne con via In Pianca, in corrispondenza dell'uscita della strada comunale al mappale no. 771.

### **3.2.10 Origlio: nuovo attraversamento pedonale in corrispondenza dell'intersezione con via Piancamara**

Il tratto di strada interessato è ubicato lungo la strada cantonale S311 all'interno dell'abitato di Carnago in corrispondenza dell'intersezione con via Piancamara (strada comunale).

Nel corso del 2019 sono stati apportati dei correttivi all'assetto stradale cantonale di via Lugano e in particolare l'allargamento del marciapiede a valle che collega via Piancamara con via Gianèd e la creazione di un nuovo muro di sostegno a monte.

La proposta prevede un ulteriore miglioramento della sicurezza dell'infrastruttura viabilistica con la realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale protetto, ossia con isolotto salvapedone al centro della strada, dove dovranno essere rispettati diversi requisiti tra cui una larghezza minima delle corsie di 3.50 metri per il servizio invernale, una larghezza minima dell'isolotto centrale di 1.50 metri, e un'illuminazione rispettosa dei requisiti minimi fissati dalla direttiva sulla luce SLG 202.

Tale intervento prevede un ulteriore allargamento a monte complessivo di 4.0 m e l'adattamento dell'imbocco di via Piancamara.

### **3.2.11 Torricella-Taverne: incrocio strada cantonale P2 con via alla Cava**

La Divisione delle costruzioni ha negli scorsi anni avviato la progettazione e la realizzazione della sistemazione delle intersezioni stradali lungo il segmento di strada cantonale (P2 Motto Bartola - Airolo - Chiasso) in zona Taverne.

Le analisi hanno permesso di definire sia per l'intersezione con il comparto industriale (via Industria) e verso Origlio (zona Pureca) la gestione tramite disposizione di due nuove rotonde. La prima è stata realizzata nel 2021 mentre per la seconda l'inizio dei lavori è pianificato per la primavera 2024.

Questi progetti sono stati oggetto di una verifica di viabilità più generale che considerasse l'intero segmento di strada cantonale tra il Dosso di Taverne e la stazione di Taverne. Sulla base di tale approfondimento è scaturita la necessità di approfondire ora le possibili soluzioni di sistemazione viabile per l'ultima intersezione, quella con la strada cantonale e l'intersezione di via Cava. Con il presente messaggio si richiede il credito per i necessari approfondimenti viabilistici, uno studio di varianti dettagliato e a seguire per tutta la progettazione e realizzazione.

## **3.3 Finanziamento**

Le opere di PPI sono finanziate da Cantone e comuni interessati, con accordi specifici per singola opera ai sensi dell'art. 13 della Legge sulle strade. I contributi comunali dipendono dalle singole situazioni e si attestano di regola tra il 30% ed il 50% del costo dell'opera.

Tenuto conto di quanto sopra indicato, per la stima dell'onere netto a carico del Cantone si assume prudenzialmente una partecipazione da parte dei comuni del 35%.

### **3.4 Richiesta di credito**

In base a quanto sopra esposto, per la progettazione e realizzazione della nona fase del piano di pronto intervento nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese, il credito richiesto con il presente messaggio prevede un onere netto di **fr. 7'800'000.-**, mentre l'autorizzazione alla spesa totale ammonta a **fr. 12'000'000.-**.

## **4 CREDITO DI FR. 500'000.- PER LA FERMATA BUS A LUNGA PERCORRENZA E PARCHEGGIO BUS TURISTICI PRESSO IL P+R FORNACI NEL COMUNE DI LUGANO**

### **4.1 Introduzione**

La fermata dei bus a lunga percorrenza e la sosta dei bus turistici sono situate in Via Ciani a Lugano. Nell'ambito del Nuovo Quartiere Cornaredo quest'area verrà dismessa ed è destinata a diventare una zona di protezione del paesaggio. Fra la decina di possibili ubicazioni analizzate, Città di Lugano e Cantone hanno individuato il sito P+R Fornaci a Pazzallo quale migliore soluzione per realizzare la fermata per bus a lunga percorrenza e la sosta dei bus turistici, poiché ben servito dai trasporti pubblici e vicino allo svincolo autostradale di Lugano Sud.

### **4.2 Descrizione del progetto**

Il progetto in questione prevede la realizzazione di 10 stalli bus disposti parallelamente tra loro. In funzione dell'evoluzione della domanda, 8 sono destinati ai bus turistici e 2 ai bus a lunga percorrenza. La dimensione degli stalli è di 4.00 m x 15.50 m per entrambe le categorie bus.

Gli stalli destinati ai bus a lunga percorrenza dispongono di banchine, di larghezza 3.40 m, che agevolano la salita/discesa dei passeggeri dai bus, creando una continuità con il nuovo marciapiede previsto. Banchine e marciapiede sono a loro volta collegati con uno spazio libero antistante gli stalli bus, di larghezza 1.50 m, per assicurare il passaggio dei pedoni. Il nuovo marciapiede prosegue raccordandosi all'esistente dov'è ubicata la fermata bus TPL in modo da garantire un percorso continuo senza ostacoli e in sicurezza per i pedoni. È infine prevista la posa di una nuova pensilina dotata di una panchina per l'attesa dei passeggeri.

Il progetto prevede la perdita di 103 posti auto dei 382 disponibili. L'analisi dei dati degli ultimi tre anni dimostra che l'occupazione massima degli stalli non ha mai superato il 45% per cui una disponibilità residua di 279 stalli adibiti a P+R è sostenibile.



### 4.3 Stato del progetto e prossime fasi

Il progetto definitivo (del giugno 2023) è stato allestito dalla Città di Lugano con l'accompagnamento della Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio. La Città di Lugano procederà alla realizzazione dell'opera la cui durata è stimata in ca. 3 mesi.

### 4.4 Costi

I costi complessivi sono stati calcolati sulla base del progetto definitivo e ammontano a **fr. 940'000.-** (IVA inclusa), con la seguente suddivisione (importi in fr.):

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

Base preventivo: progetto definitivo del 23 giugno 2023, grado di attendibilità  $\pm 10\%$ .

#### **4.5 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi**

La suddivisione dei costi è 50% a carico del Cantone e 50% a carico della Città di Lugano. Il contributo cantonale (IVA inclusa) è pari a fr. 470'000 con un tetto massimo di fr. 500'000.-.

#### **5 CREDITO DI FR. 200'000.- PER IL SUPPORTO TECNICO SVOLTO DA PARTE DELLA COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CRTL) PER IL PERIODO 2024-2027**

Le attività per l'attuazione del PAL e di opere accompagnatorie comportano anche un impegno per la CRTL, che va oltre i compiti assegnati dalla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto. Si tratta in particolare di attività tecniche di coordinamento e di supporto per la concretizzazione delle misure e per il monitoraggio dell'attuazione. Per questo motivo si intende sostenere negli anni 2024-2027 il supporto tecnico della CRTL con un importo totale massimo di fr. 200'000.-.

L'importo verrà versato annualmente a consuntivo dietro presentazione, entro marzo dell'anno successivo, di un rendiconto sulle spese effettive.

#### **6 LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO**

##### **6.1 Linee direttive e Piano direttore cantonale**

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", in particolare con le azioni:

11.2 Garantire la funzionalità e la sicurezza della rete stradale nonché un'adeguata conservazione del patrimonio stradale; provvedere a miglioramenti e adeguamenti puntuali a favore della fluidità e della sicurezza, del traffico motorizzato, lento e pedonale; (...)

11.3 Attuare le misure prioritarie delle prime tre generazioni dei Programmi di agglomerato del Bellinzonese (PAB), del Locarnese (PALoc), del Luganese (PAL) e del Mendrisiotto (PAM) quali strumenti di pianificazione della mobilità in modo coordinato con lo sviluppo degli insediamenti e del paesaggio. (...)

11.4 Sviluppare ulteriormente la rete ciclo-pedonale per favorire gli spostamenti quotidiani in sicurezza, seguire e accompagnare l'evoluzione di nuove forme di mobilità, attuare azioni di promozione della mobilità aziendale e della mobilità scolastica sostenibile.

##### **6.2 Piano finanziario**

###### **6.2.1 *Marciapiede ciclopedonale nel Comune di Canobbio***

La spesa è prevista nel Piano finanziario investimenti del settore 62 Strade cantonali (quadriennio 2024-27) alla posizione 622 11 06, WBS 781 59 0566.



Le entrate dei Comuni della CRTL (in totale fr. 900'000.-) sono comprese nell'accordo tra Cantone e CRTL del 19 dicembre 2018 e pianificate alla posizione 622 11 07, WBS 781 68 1115.

### **6.2.2 Svincolo Lugano nord**

La spesa è contemplata nel Piano finanziario investimenti del settore 62 Strade cantonali: fr. 41'750'000.- nel periodo 2024-2027 e fr. 7'750'000.- nel quadriennio successivo. Le posizioni interessate sono le seguenti:

- 622 11 06, elemento WBS 781 59 0571 per quanto attiene alla realizzazione delle piste ciclabili;
- 622 18, elemento WBS 781 59 2112 per il risanamento delle bretelle autostradali e le altre opere previste.

Come descritto al paragrafo 4.1, la progettazione definitiva delle opere – ad eccezione dell'accesso alla zona industriale di Vezia – sono previste nella Convenzione tra Cantone e CRTL del 19 dicembre 2018. Vale quindi la partecipazione dei comuni stabilita (42%) e pianificata alla posizione 622 11 07, WBS 781 68 1115.

Le entrate dei comuni della CRTL per l'esecuzione della riqualifica e riorganizzazione dello svincolo di Lugano Nord dovranno essere comprese in un nuovo accordo tra Cantone e CRTL, ancora da concludere, e sono pianificate alla posizione 622 18, WBS 781 68 1116.

Il contributo della Confederazione per la realizzazione della pista ciclabile, pari a fr. 546'000.-, è pianificato alla posizione 622 11 07, WBS 781 69 1107.

I costi a carico dell'Ufficio federale delle strade (USTRA - "UH Peri") ed il relativo piano di pagamento, saranno oggetto di una specifica convenzione. Le entrate sono pianificate alla posizione 622 18, WBS 781 69 1121: fr. 6'300'000.- nel quadriennio 2024-2027 e fr. 7'000'000.- nel quadriennio successivo.

La partecipazione finanziaria del Comune di Vezia per la realizzazione dell'accesso alla zona industriale è pianificata alla posizione 622 18, WBS 781 68 0505.

### **6.2.3 Piano di pronto intervento (PPI) nona fase**

Per la nona fase del piano di pronto intervento nel Luganese (PPI VIII) le uscite pari a fr. 12'000'000.- sono previste a Piano finanziario del settore 62 (fr. 7'000'000.- 2024-2027 e fr. 5'000'000.- 2028-2031), alla posizione 622 11 03, WBS 781 59 5047. Le entrate comunali pari a fr. 4'200'000.- sono pianificate alla medesima posizione e collegate all'elemento WBS 781 68 1108.

### **6.2.4 Fermata bus a lunga percorrenza**

Le uscite per la realizzazione della fermata bus a lunga percorrenza pari a fr. 500'000.- sono previste nel Piano finanziario investimenti del settore 62 alla posizione 622 18, WBS 781 59 2214.

### **6.2.5 Contributo per supporto tecnico della CTRL**

Per il supporto tecnico svolto dalla CTRL (capitolo 8), la spesa pari a fr. 200'000.- è prevista a Piano finanziario del settore 63 "Trasporti" e va a carico del CRB 767, conto 50100006 "Investimenti e studi piani regionali trasporti", WBS 767 50 0204 (PFI 631 25 05 18).

La realizzazione proposta non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato, né sul personale.

Lo stanziamento dei crediti proposti con gli allegati decreti legislativi che comportano una spesa superiore a fr. 1'000'000.- richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta di membri del Gran Consiglio.

## **7 CONCLUSIONI**

Con il presente messaggio si compie 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. Si richiedono pertanto 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.

In particolare il progetto Porta ovest permette di organizzare i flussi di traffico da e per le zone residenziali di Lugano e dei Comuni limitrofi migliorando nel contempo vari aspetti ambientali tra cui la fonica con il declassamento delle bretelle autostradali (e la posa di miscela bituminosa fono assorbente) nonché permette uno sviluppo della mobilità ciclopedonale.

Altro punto determinante e importante è la riqualifica urbanistica e paesaggistica dell'intero comparto grazie ad interventi di carattere urbano.

Gli interventi previsti sono infine parte integrante degli scenari auspicati dai Programmi di agglomerato del Luganese.

Sulla base di quanto precede vi invitiamo a voler approvare i disegni di decreto legislativo allegati.

Vogliate gradire, signora Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Raffaele De Rosa

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri

Messaggio n. 8387 del 10 gennaio 2024

Disegno di

**Decreto legislativo**

**concernente lo stanziamento di un credito netto di 1'263'530 franchi e l'autorizzazione a effettuare una spesa di 2'178'500 franchi per la realizzazione del marciapiede ciclopedonale tratto Scuole Medie-Nucleo nel Comune di Canobbio del .....**

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8387 del 10 gennaio 2024,

decreta:

**Art. 1**

È stanziato un credito netto di 1'263'530 franchi ed è autorizzata la spesa di 2'178'500 franchi per la realizzazione del marciapiede ciclopedonale tratto Scuole Medie-Nucleo nel Comune di Canobbio.

**Art. 2**

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni. I contributi e le entrate relative alle partecipazioni degli enti coinvolti sono iscritti nelle rispettive voci d'entrata.

**Art. 3**

<sup>1</sup>Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.

<sup>2</sup>Esso entra in vigore immediatamente.

Messaggio n. 8387 del 10 gennaio 2024

Disegno di

**Decreto legislativo**

**concernente lo stanziamento di un credito netto di 20'566'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 49'430'000 franchi per l'esecuzione della riqualifica e riorganizzazione rampe autostradali svincolo Lugano Nord, nell'ambito dell'attuazione delle opere del Programma di agglomerato del Luganese del .....**

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8387 del 10 gennaio 2024,

decreta:

**Art. 1**

È stanziato un credito netto di 20'566'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 49'430'000 franchi per la progettazione e l'esecuzione della riqualifica e riorganizzazione delle rampe autostradali svincolo Lugano Nord (viabilità Porta ovest), nell'ambito dell'attuazione delle opere del Programma di agglomerato del Luganese (Misure TIM 2.7 e ML R4.10 di PAL3).

**Art. 2**

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni. I contributi e le entrate relative alle partecipazioni degli enti coinvolti sono iscritte nelle rispettive voci d'entrata.

**Art. 3**

<sup>1</sup>Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.

<sup>2</sup>Esso entra in vigore immediatamente.

Messaggio n. 8387 del 10 gennaio 2024

Disegno di

**Decreto legislativo**

**concernente lo stanziamento di un credito netto di 7'800'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 12'000'000 di franchi per la continuazione del Piano di pronto intervento nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese (nona fase) del .....**

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8387 del 10 gennaio 2024,

decreta:

**Art. 1**

È stanziato un credito netto di 7'800'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 12'000'000 di franchi per la continuazione del Piano di pronto intervento (PPI) nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese (nona fase).

**Art. 2**

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni. I contributi e le entrate relative alle partecipazioni degli enti coinvolti sono iscritte nelle rispettive voci d'entrata.

**Art. 3**

<sup>1</sup>Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.

<sup>2</sup>Esso entra in vigore immediatamente.

Messaggio n. 8387 del 10 gennaio 2024

Disegno di

**Decreto legislativo**

**concernente lo stanziamento di un credito di 500'000 franchi per la fermata bus a lunga percorrenza e parcheggio bus turistici presso il P+R Fornaci nel Comune di Lugano**

del .....

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8387 del 10 gennaio 2024,

decreta:

**Art. 1**

È stanziato un credito di 500'000 franchi per la fermata bus a lunga percorrenza e parcheggio bus turistici presso il P+R Fornaci nel Comune di Lugano.

**Art. 2**

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni. I contributi e le entrate relative alle partecipazioni degli enti coinvolti sono iscritte nelle rispettive voci d'entrata.

**Art. 3**

Il presente decreto legislativo entra in vigore immediatamente.

Messaggio n. 8387 del 10 gennaio 2024

Disegno di

**Decreto legislativo  
concernente lo stanziamento di un credito di 200'000 franchi per il supporto tecnico  
svolto da parte della Commissione regionale dei trasporti del Luganese per il  
periodo 2024-2027**  
del .....

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8387 del 10 gennaio 2024,

decreta:

**Art. 1**

È stanziato un credito di 200'000 franchi per il supporto tecnico svolto da parte della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) per il periodo 2024-2027. Il relativo importo verrà versato a consuntivo dietro presentazione, entro la fine del mese di marzo dell'anno successivo, di un rendiconto delle spese effettive.

**Art. 2**

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

**Art. 3**

Il presente decreto legislativo entra in vigore immediatamente.