



## COMUNE DI MEZZOVICO-VIRA

Piazza du Buteghin  
6805 Mezzovico-Vira

Telefono 091 935 97 40  
Fax 091 946 34 48  
Sito [www.mezzovico-vira.ch](http://www.mezzovico-vira.ch)

Funzionario Mirko Tamagni  
E-mail [mirko.tamagni@mezzovico-vira.ch](mailto:mirko.tamagni@mezzovico-vira.ch)

6805 Mezzovico-Vira, 13 ottobre 2023

### **MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 145**

**concernente la richiesta di un credito di fr. 60'000 quale quota-parte per la progettazione definitiva della rete ciclabile e pedonale d'agglomerato della Valle del Vedeggio ed i necessari adeguamenti pianificatori il cui costo complessivo preventivato ammonta a fr. 240'000, interventi di competenza attuativa locale previste nel Programma d'agglomerato del Luganese di 3a generazione (PAL3) – misura ML 4.3**

Egregio signor Presidente,  
gentili ed egregi Consiglieri comunali,

con il presente messaggio sottoponiamo al vostro esame, per approvazione, la richiesta di un credito di fr. 60'000, quale quota-parte paritaria di anticipazione della progettazione definitiva della rete ciclabile e pedonale d'agglomerato della Valle del Vedeggio e le necessarie misure di adeguamento della pianificazione locale, interventi previsti dal Programma d'agglomerato del Luganese di 3<sup>a</sup> generazione (PAL3), di interesse regionale e quindi finanziati a livello regionale e federale.

Il progetto di massima, presentato ai Municipi lo scorso 7 settembre da parte della Commissione "Vedeggio Valley" (CVV), ha ottenuto il preavviso favorevole di tutti i Municipi coinvolti (Bedano, Mezzovico-Vira, Monteceneri e Torricella-Taverne) ed è stato presentato alle Autorità preposte (Dipartimento del territorio, Ufficio delle strade nazionali e Ferrovie Federali Svizzere), oltre che alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL, responsabile dell'attuazione del PAL3).

Sebbene il progetto, in caso vengano avviati i lavori entro il 31 dicembre 2025, sarà interamente finanziato (inclusi i lavori di progettazione e pianificazione per i quali si chiedono ora i necessari crediti) dalla Confederazione in ragione del 40% e il restante 60% da tutti i Comuni appartenenti alla CRTL (con una specifica chiave di riparto), gli Esecutivi suesposti, per una questione di trasparenza, ritengono di sottoporre comunque la richiesta di credito ai Legislativi comunali e quindi il presente atto è parallelamente sottoposto per approvazione ai rispettivi Consigli comunali, che sono chiamati indivisi a concedere la quota-parte di finanziamento di fr. 60'000 sull'anticipo complessivo necessario di fr. 240'000.

Essendo l'opera di valenza regionale locale, così come fissato nella Convenzione sottoscritta dal Consiglio di Stato e dalla CRTL in data 19 dicembre 2018, l'Autorità cantonale non partecipa finanziariamente al progetto e quindi il compito di committenza e coordinamento procedurale dovrà essere assunto dalla CVV (escluse evidentemente le competenze pianificatorie degli Esecutivi e Legislativi comunali), in rappresentanza dei Comuni toccati e il finanziamento dei lavori considerato una anticipo dei costi d'opera complessivi.

Considerato che il progetto avrà rilevanti ripercussioni positive sulla qualità di vita degli abitanti dei Comuni della Valle del Vedeggio ed i suoi costi complessivi dell'ordine di 1.6 mio sono a carico della regione intera e della Confederazione, i Municipi dei Comuni toccati ritengono che l'anticipo dei costi di progettazione definitiva e di pianificazione vadano assolutamente assunti, pena la rinuncia al finanziamento degli interventi.

### **Istoriato generale dei lavori svolti dalla CVV**

#### **Masterplan Valle del Vedeggio (Fase 1)**

Obiettivo: integrazione a pieno titolo della Valle del Vedeggio nell'agglomerato del Luganese

Ottobre 2011	Convenzione CVV 2010-12 (a 6 Comuni)
Marzo 2012	Masterplan approvato dai Municipi
Giugno 2012	Presentazione Masterplan
Giugno 2012	Programma di agglomerato PAL2
Febbraio 2014	Approvazione PAL2 da parte della Confederazione

#### **Attuazione del Masterplan (Fase 2)**

Obiettivo: attuazione delle principali direttrici progettuali del Masterplan Valle del Vedeggio

Febbraio 2013	Convenzione CVV 2012-16 (a 4 Comuni)
Maggio 2015	Rapporto CVV con proposta di ulteriore procedura
Giugno 2015	Informazione pubblica CVV

#### **Passi operativi di consolidamento formale (Fase 3)**

Settembre 2015	Convenzione CVV 2016-20 (a 5 Comuni)
Maggio 2016	Studio di fattibilità ML Valle del Vedeggio
Dicembre 2016	Approvazione CdS PAL3 con misura ML 4.3
Dicembre 2018	Convenzione CdS – CRTL Attuazione PAL3
Dicembre 2019	Approvazione definitiva Confederazione PAL3

#### **Progettazione di massima (Fase 4)**

Obiettivo: avvio dei primi lavori nel 2025

Febbraio 2022	Convenzione CVV 2020-24 (a 5 Comuni)
Marzo 2022	Mandato PMax (Studio Francesco Allievi SA)
Ottobre 2022	Consultazione Proposta PMax ai Municipi
Aprile 2023	Consultazione PMax DT / FFS / USTRA e CRTL
Luglio 2023	Consegna PMax definitivo alla CVV
Settembre 2023	Presentazione e consegna PMax ai Municipi

## INTRODUZIONE

Nel 2015, a fronte delle prospettate nuove fermate TILO e della riorganizzazione dell'offerta di trasporto pubblico (TP) su gomma, la CVV aveva promosso l'elaborazione di uno studio di fattibilità destinato a completare e potenziare la rete di mobilità lenta della Valle del Vedeggio, con l'intento di favorire gli spostamenti a piedi ed in bicicletta in un contesto sicuro, attrattivo e funzionale.

Lo studio di fattibilità aveva permesso di impostare una rete capillare di mobilità lenta, proporzionata tra interesse regionale e fruibilità locale e finalizzata a migliorare e favorire le relazioni interne e allo stesso tempo di individuare le misure e gli interventi strutturali necessari per garantire il buon funzionamento ed aumentare l'attrattività della mobilità lenta nel rispetto degli indirizzi pianificatori.

A fronte dell'avvenuta approvazione da parte della Confederazione del PAL3 e in conformità con la convenzione sottoscritta dal Consiglio di Stato e dalla CRTL in data 19 dicembre 2018, spettava ai Comuni il consolidamento di quanto previsto dalla misura ML 4.3 del PAL3 partendo proprio con l'allestimento del progetto di massima.

La stima dei costi per la misura ML 4.3, elaborata a livello di studio di fattibilità, prevedeva un costo di fr. 1'200'000 (valutazione dei costi +/- 30% indicizzata al 2016); la scheda della misura ML 4.3 prevede che il costo fosse suddiviso tra la Confederazione in ambito Programma d'agglomerato (PA) e la CRTL, erano per contro esclusi dal finanziamento il Cantone, i Comuni, enti terzi e la Confederazione in altri ambiti che esulano dai PA.

**A fronte degli intenti generali della misura ML4.3 di integrare il percorso ciclabile nazionale e completare verso Nord la rete ciclabile regionale del Luganese mettendo in rete gli abitati di Monteceneri, Mezzovico-Vira, Torricella-Taverne e Bedano con il sistema di trasporto pubblico ed in particolare degli obiettivi specifici di ognuno dei 4 moduli previsti, si può affermare che la pubblica utilità del presente progetto è data e pienamente giustificata (come peraltro confermato anche dalla Confederazione nell'ambito dell'accordo di finanziamento del PAL3).**

La bozza del progetto di massima, nella sua versione del 31 gennaio 2023, è stata trasmessa a CRTL, USTRA, FFS e Cantone (Dipartimento del territorio) per eventuali osservazioni in modo da coinvolgere già a livello di progetto di massima gli attori interessati dagli interventi previsti.

Le osservazioni scaturite, suddivise per ente e per modulo sono riportate nell'allegato della relazione tecnica assieme ai relativi commenti da parte del progettista. Si segnala comunque che di principio la risposta progettuale alle varie osservazioni sarà data in fase di progettazione ulteriore (progetto definitivo), unica eccezione per quanto attiene al modulo M1.1 (passerella sul riale Cusella tra Mezzovico-Vira e Sigirino) dove il presente aggiornamento del progetto di massima contempla la nuova soluzione di aggancio alla passerella lato Sigirino proposta dai Servizi cantonali.

## 1. OPERE PREVISTE

### M1 - RIPRISTINO COLLEGAMENTO PETASIO E PASSERELLA CUSELLA

Il primo modulo del presente progetto di massima è stato ulteriormente suddiviso nei seguenti 2 interventi distinti:

- **INTERVENTO M1.1 – NUOVA PASSERELLA SUL RIALE CUSELLA**

Il presente progetto di massima prevede la realizzazione di una nuova passerella leggera in struttura metallica con calpestio in legno sul riale Cusella tra gli abitati di Sigirino e Mezzovico per permettere un nuovo collegamento per pedoni, ciclisti e utenti disabili evitando di dover fare capo al passaggio esistente lungo la strada cantonale.

Oltre alla creazione della nuova passerella il progetto di prevede chiaramente anche la realizzazione dei raccordi alla rete locale. Infatti il modulo M1.1 contempla l'adeguamento e la posa di una pavimentazione in duro sul sedime esistente al mapp. 323 RFD di Mezzovico-Vira dove già oggi è presente una strada sterrata; mentre sul lato opposto della passerella è prevista la creazione di un nuovo aggancio. Si segnala come l'aggancio alla passerella sul lato di Sigirino era inizialmente previsto percorrendo l'intera tratta di Via Gerre in salita fino alla piazza di giro esistente per poi scendere fino al punto di attraversamento adeguando il sentiero esistente al mapp. 298 RFD. Tale opzione è stata tuttavia ritenuta poco interessante dal punto di vista pratico e si è quindi elaborata una nuova proposta più diretta e che contempla meno dislivello, la stessa si snoda a partire da Via Gerre e, attraversando l'estremità Ovest del mapp. 299 RFD (previsto un esproprio di ca. 260 m<sup>2</sup>), permette di giungere alla nuova passerella in modo molto più lineare rispetto alla soluzione base e soprattutto limitando il dislivello da percorrere da parte dell'utenza.

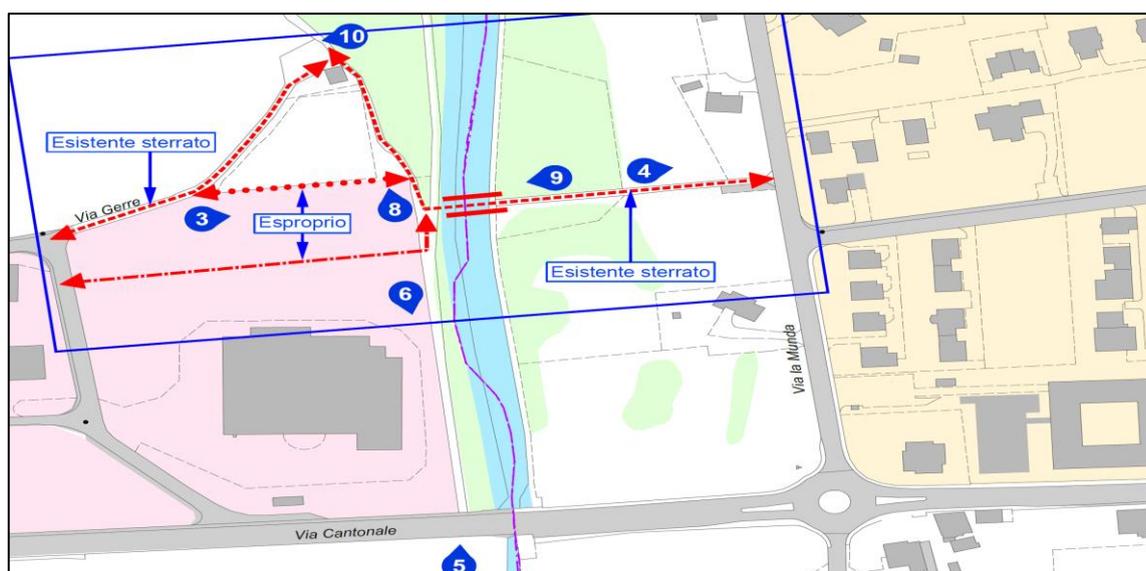


Figura 1:  
Nuovo collegamento sul riale Cusella tra Sigirino e Mezzovico

- **INTERVENTO M1.2 – RIPRISTINO COLLEGAMENTO IN ZONA PETASIO**

A causa della realizzazione della discarica di inerti in zona Petasio, in passato è stato interrotto il tracciato iscritto nell’inventario dei percorsi storici della Confederazione (strada Regina).

A seguito della chiusura della discarica occorre ora prevedere il ripristino del collegamento tra il nucleo di Vira ed il nucleo di Sorencino dove un tempo transitava il tracciato storico della Strada Regina. Va tuttavia segnalato che, a seguito della discarica, la morfologia del territorio è cambiato in modo sostanziale e nel frattempo sono stati realizzati 2 tratti di sentiero alternativi rispetto al tracciato storico, entrambi permettono di garantire il collegamento tra il nucleo di Vira ed il nucleo di Sorencino. Il “sentiero basso” ricalca per buona parte il tracciato del percorso storico della Strada Regina anche se la partenza dello stesso è situata più a Sud in corrispondenza del tornante di Via Vira e non al termine della tratta asfaltata di Via Piantéd come iscritto nell’inventario delle vie storiche (IVS) della Confederazione. Il “sentiero alto” invece si snoda nel bosco partendo dall’estremità Nord di Via Pitanca a Vira e, transitando in corrispondenza della sommità della discarica (dove è pure stato realizzato un punto panoramico attrezzato con panchine) permette di raggiungere il nucleo di Sorencino collegandosi con il “sentiero basso” ed in particolare con il tracciato storico della Strada Regina in prossimità del grotto Winkelried.

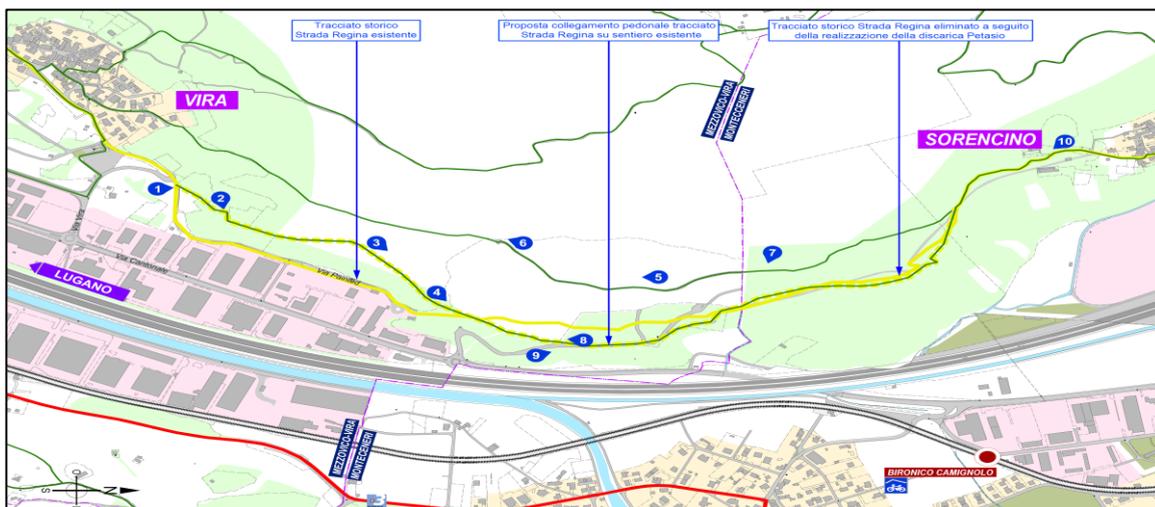


Figura 2:  
Situazione sentieri nella zona dell'ex discarica di inerti di Petasio

## M2 – RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO TAVERNE

Il secondo modulo del presente progetto di massima è stato ulteriormente suddiviso nei seguenti interventi distinti:

- **INTERVENTO M2.1A – TRACCIATO ALTERNATIVO PERCORSO CICLABILE NAZIONALE N3**

L'intervento M2.1A prevede la creazione di un nuovo percorso ciclopedonale che permetterà di garantire un nuovo collegamento tra Bedano e Taverne senza dover fare capo all'attuale tracciato del percorso ciclabile nazionale N3.

L'attuale tracciato del percorso ciclabile nazionale N3 propone oggi in territorio del Comune di Bedano un punto conflittuale importante; infatti, il percorso N3, impone il transito in un sottopasso dell'autostrada con larghezza nettamente insufficiente (1,20 m) e in cui non è possibile garantire lo scambio tra 1 ciclista e 1 pedone (addirittura fanno fatica ad incrociarsi 2 pedoni).

Il nuovo tratto di percorso ciclopedonale si snoderà partendo dalla passerella esistente in territorio di Bedano (in prossimità dell'innesto del riale Barberina con il fiume Vedeggio) e, anziché scendere nel sottopasso dell'autostrada come proposto dal percorso nazionale N3, proseguirà in direzione nord costeggiando l'autostrada a cavallo dei mappali 684 RFD, 686 RFD e 61 RFD fino a collegarsi con il percorso ciclopedonale esistente che scendendo dalla rotonda di Via Val Barberina permetterà di collegarsi con il percorso ciclabile nazionale N3 in prossimità della passerella esistente sul fiume Vedeggio. Così facendo il percorso ciclopedonale proposto sfrutterebbe il sottopasso dell'autostrada situato a cavallo del confine tra i comuni di Bedano e Torricella-Taverne, sottopasso che presenta un calibro ben più agioso (larghezza 3,80 m) rispetto a quello situato più a Sud sotto il quale transita oggi il percorso ciclabile N3.

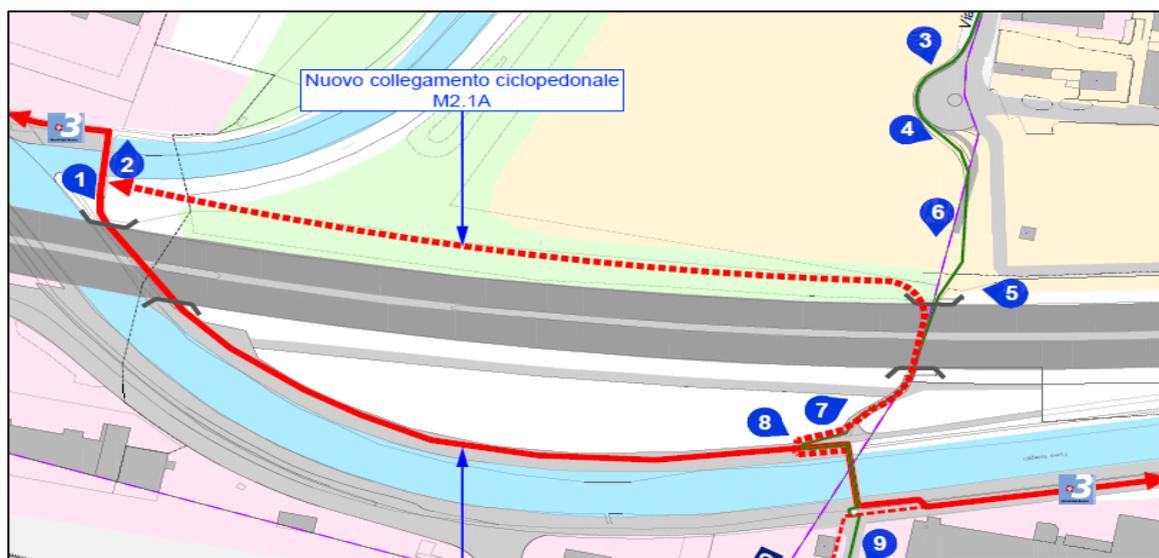


Figura 3:

Per la creazione del nuovo tratto di collegamento ciclopedonale sarà necessario procedere a degli espropri su fondi privati (mapp. 61 RFD di Bedano ca. 625 m<sup>2</sup>) e a iscrivere dei diritti di passo pubblici sui mappali 684 e 686 RFD di Bedano.

- **INTERVENTO M2.1B – COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE ALLA FERMATA TILO**

Con l'intento di garantire un collegamento ciclabile e pedonale sicuro verso la stazione FFS di Taverne-Torricella, il presente progetto di massima prevede la creazione di un nuovo breve tratto di corsia ciclopedonale che permetterà di collegare Via Vedeggio a Via Brüsighell in territorio di Torricella-Taverne. Il nuovo collegamento sarà ubicato in prossimità della passerella ciclopedonale sul fiume Vedeggio e del piazzale di manovra della ditta Planzer, piazzale quest'ultimo sul quale si trovano oggi a transitare pedoni e ciclisti diretti e/o provenienti dalla stazione di Taverne-Torricella.

La creazione del nuovo marciapiede ciclopedonale (sopraelevato rispetto al piazzale di manovra della ditta Planzer) prevede l'occupazione di ca. 130 m<sup>2</sup> del fondo privato al mapp. 1098 RFD, ma permetterà nel contempo di garantire uno spazio dedicato e in sicurezza per il transito di pedoni e ciclisti da/per la stazione, il mantenimento di un piazzale di manovra per gli autocarri della ditta Planzer ed infine il mantenimento dell'attuale area di parcheggio privata al mapp. 1098 RFD di Torricella-Taverne.



Figura 4: Nuovo collegamento ciclopedonale sul piazzale Planzer

- **INTERVENTO M2.2A – NUOVA CORSIA PEDONALE IN VIA SANTA MARIA**

Con l'intento di creare un marcato asse di collegamento pedonale (e solo in parte ciclabile) tra l'abitato di Bedano e la stazione di Taverne-Torricella, si prevede la messa in sicurezza dei collegamenti pedonali sull'asse Via Santa Maria – Via alle Fornaci in territorio di Bedano.

In particolare, con questo intervento M2.2A si prevede la demarcazione di una nuova corsia pedonale lungo il tratto più ad Ovest di Via Santa Maria, dall'intersezione con Via Cantonale fino all'altezza della Casa Comunale, dove è già presente un marciapiede fisico (tratta in cui vige il senso unico di circolazione Ovest-Est per i veicoli). A causa dello spazio ridotto del tratto di strada in oggetto e alla presenza di edifici proprio a confine con la carreggiata, l'operatore ha optato per la demarcazione della corsia pedonale anziché la creazione di un marciapiede fisico.

- **INTERVENTO M2.2B – NUOVO MARCIAPIEDE IN VIA ALLE FORNACI**

Per completare l'asse di collegamento pedonale tra l'abitato di Bedano e la stazione di Taverne-Torricella questo ulteriore intervento prevede la demarcazione di un'ulteriore corsia pedonale lungo Via Santa Maria tra le intersezioni con Via al Chioso (in cui termina il marciapiede fisico proveniente da Ovest) e Via Industrie.

Giunti all'intersezione tra Via Santa Maria, Via Industrie e Via alle Fornaci, il progetto prevede la creazione di una sopraelevazione dell'intersezione quale moderazione del traffico e per

favorire l'attraversamento di Via Industrie da parte dei pedoni. Sul lato Ovest di Via Industrie è pure prevista la realizzazione di un marciapiede passante e la gestione delle precedenze dell'intero nodo verrà modificata con l'introduzione del principio della precedenza da destra.

Proseguendo a valle su Via alle Fornaci il presente progetto prevede la creazione di un marciapiede fisico sul lato Sud in corrispondenza del sedime comunale che non viene sfruttato come carreggiata (sedime oggi utilizzato prevalentemente quale area di posteggio impropria). In corrispondenza della curva di Via alle Fornaci (in prossimità del mapp. 410 RFD) il transito dei veicoli verrà impedito mediante una chiusura fisica (posa paletti) e la tratta successiva fino all'intersezione con Via al Fiume e Via Vallone sarà destinata unicamente al transito di ciclisti e pedoni che potranno quindi proseguire sul percorso ciclabile nazionale N3 verso la stazione di Taverne-Torricella.

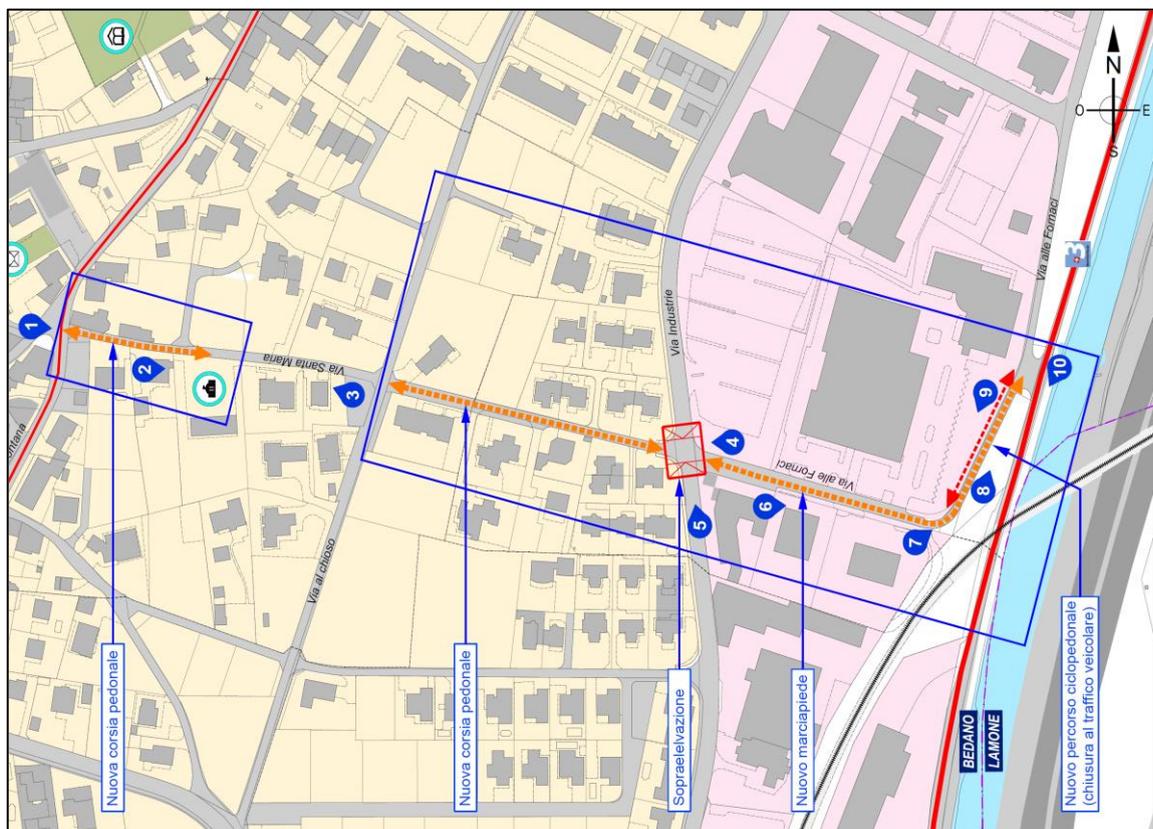


Figura 5: L'asse di Via Santa Maria e Via alle Fornaci a Bedano con gli interventi M2.2A e M2.2B

### M3 - RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO RIVERA

Il terzo modulo del presente progetto di massima è stato ulteriormente suddiviso nei seguenti interventi distinti:

- **INTERVENTO M3.1 – MARCIAPIEDE PASSANTE ALLO SBOCCO DI VIA LUNGHI**

Questo primo intervento del modulo M3 prevede la creazione di un marciapiede passante allo sbocco di Via Lunghi su Via alla Costa in modo da agevolare e mettere in sicurezza i pedoni in transito da/per la stazione di Rivera (conformemente a quanto previsto dalla scheda ML4.3 del PAL3).

- **INTERVENTO M3.2 – NUOVO TRATTO CICLOPEDONALE SU VIA ALLA COSTA**

La scheda ML4.3 del PAL3 prevedeva l'introduzione del controsenso ciclabile lungo la tratta di Via alla Costa compresa tra Via Cantonale e Via Lagacci a Rivera, tuttavia, in considerazione del contesto adiacente ed in particolare della scarsa visibilità all'intersezione con Via Cantonale a causa delle costruzioni esistenti, l'operatore ha ritenuto non praticabile l'introduzione del controsenso ciclabile sul tratto in questione.

Quale alternativa all'introduzione del controsenso ciclabile su Via alla Costa, l'operatore propone la chiusura al traffico veicolare della tratta compresa tra le intersezioni con Via Cantonale e Via Lagacci e la creazione di un tratto di strada ciclopedonale con eccezione per il servizio a domicilio ai fondi confinanti. L'intervento oltre alla posa della nuova segnaletica 2.63.1 strada ciclabile e pedonale con eccezione per il servizio a domicilio, prevede anche lo spostamento dell'accesso privato al mapp. 175 RFD (piazzale parcheggio ristorante) da Via alla Costa a Via Lagacci in modo da ridurre sensibilmente il transito di veicoli a motore lungo il tratto in oggetto (resterebbe unicamente l'accesso veicolare esistente al mapp. 180 RFD).

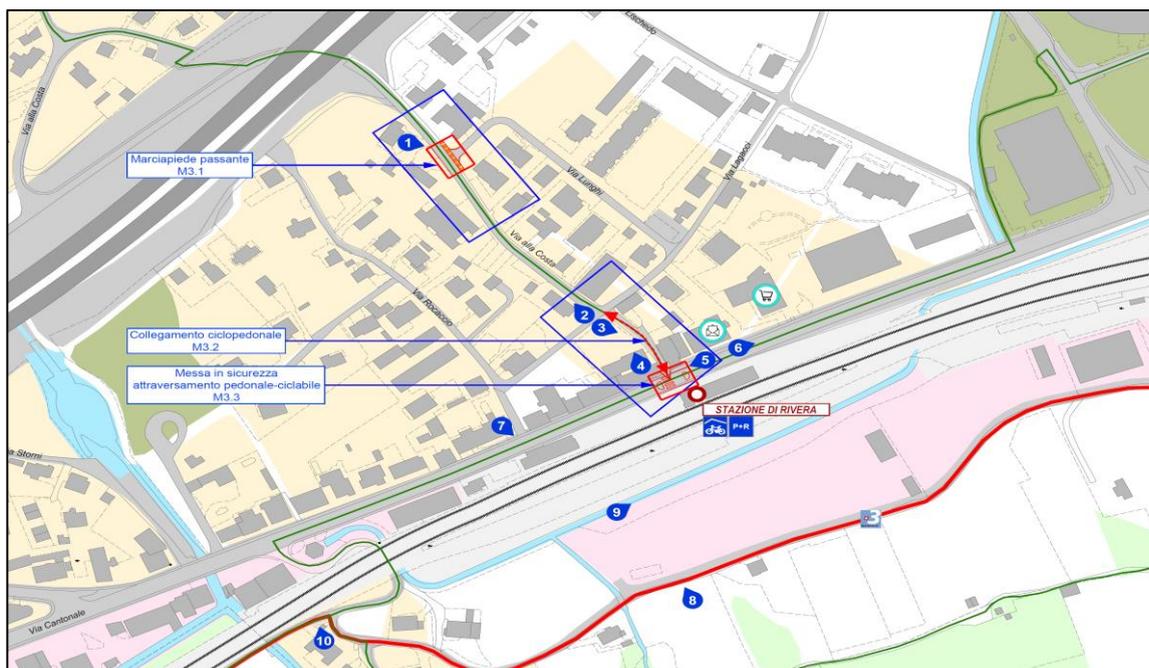


Figura 6: I tre interventi previsti per il modulo M3 (M3.1, M3.2 e M3.3)

- **INTERVENTO M3.3 – NUOVO ATTRAVERSAEMNTO CICLABILE SU VIA CANTONALE**

Quale ulteriore intervento del modulo M3, il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento ciclabile su Via Cantonale in prossimità della stazione di Rivera.

Per l'ubicazione del nuovo attraversamento ciclabile l'operatore propone che lo stesso sia realizzato in corrispondenza dello sbocco del tratto di Via alla Costa che si prevede di chiudere al traffico veicolare, infatti il calibro di Via Cantonale in quel punto è tale da poter garantire un attraversamento in 2 fasi con la realizzazione di un'isola centrale di 2,50 m (ostacolo fisico di 2,00 m) e giunti a bordo carreggiata i ciclisti possono godere della distanza di visibilità minima dettata dalle norme (distanza di visibilità per contro non sufficiente a garantire l'adeguata sicurezza in caso di veicoli che svoltano da Via Cantonale su Via alla Costa come descritto nel modulo M3.2). la nuova isola centrale avente larghezza di 2,50 m sarà estesa e inglobata all'isola centrale esistente e ubicata direttamente a Sud in corrispondenza del passaggio pedonale esistente. Quest'ultimo verrà mantenuto nella posizione attuale nonostante la zona d'attesa sul lato Ovest risulti particolarmente scarsa (ca. 1,20 m).

L'intervento è completato dall'eliminazione della sopraelevazione esistente presso il passaggio pedonale in modo da non avere delle rotture verticali della carreggiata tra l'attraversamento ciclabile ed il passaggio pedonale formando un'unica area dell'isola centrale ed il conseguente abbassamento della battuta dei marciapiedi in corrispondenza del passaggio pedonale.

#### **M4 – POSTAZIONI B+R PRESSO LE FERMATE TILO**

Il quarto modulo del presente progetto di massima prevede la realizzazione di postazioni B+R presso le fermate TILO di Rivera, Mezzovico, Taverne-Torricella e la nuova fermata di Bironico-Camignolo (fermata di Torricella non considerata in quanto la progettazione è stata sospesa da parte di FFS e le eventuali tempistiche per la realizzazione degli interventi sarebbero pertanto in contrasto con quelle del PAL3).

In considerazione dei progetti in corso da parte di FFS l'operatore ha potuto verificare che:

- **Fermata TILO di Rivera**

Stazione in fase di rinnovo, previsto nuovo impianto di chiusura per le biciclette.

Presenti 34 stalli esistenti + parcheggi B+R con pensilina.

Il presente progetto non prevede ulteriori interventi rispetto a quanto già presente o a quanto previsto da FFS).



- **Fermata TILO di Mezzovico**

Stazione in fase di rinnovo (progettazione).

Presenti 10 stalli esistenti B+R con pensilina sul lato Ovest dei binari.

Il presente progetto prevede la creazione di ulteriori 10 stalli coperti per biciclette B+R sul lato Est dei binari (con pensilina).



- **Fermata TILO di Taverne-Torricella**

Stazione in fase di rinnovo, previsto nuovo impianto di chiusura per le biciclette.

Previsti 10 nuovi stalli + parcheggi B+R con pensilina sul lato Ovest dei binari.

Il presente progetto non prevede ulteriori interventi rispetto a quanto già presente o a quanto previsto da FFS).



- **Fermata TILO di Bironico-Camignolo**

Nuova stazione in fase di progettazione.

Previsti nuovi stalli + parcheggi B+R con pensilina.

Il presente progetto non prevede ulteriori interventi rispetto a quanto già presente o a quanto previsto da FFS).



In considerazione di quanto elencato in precedenza, gli interventi del modulo M4 sono limitati ad un potenziamento dell'offerta di stalli di parcheggio B+R presso la stazione di Mezzovico dove si prevede la posa di una nuova pensilina sul lato Est dei binari.

## 2. VALUTAZIONE DEI COSTI (+/- 20%)

La stima dei costi necessari alla realizzazione delle opere previste dal presente progetto di massima ammonta globalmente a fr. 1'580'000.00, essa è suddivisa come segue:

<b>Modulo M1</b>	<b>fr.</b>	<b>810'000.00</b>
<b>Modulo M2</b>	<b>fr.</b>	<b>660'000.00</b>
<b>Modulo M3</b>	<b>fr.</b>	<b>85'000.00</b>
<b>Modulo M4</b>	<b>fr.</b>	<b>25'000.00</b>

La tabella seguente riassume la valutazione dei costi riportando gli importi stimati per ogni genere d'opera, e meglio:

		Interventi M1	Interventi M2	Interventi M3	Interventi M4	TOTALE
OPERE DA IMPRESARIO COSTRUTTORE	CHF	21'500.00	0.00	0.00	4'500.00	26'000.00
OPERE DI PAVIMENTAZIONE	CHF	123'062.50	365'136.00	47'927.00	0.00	536'125.50
OPERE DI SEGNALETICA	CHF	3'500.00	27'165.00	5'860.00	0.00	36'525.00
OPERE DA FORESTALE	CHF	12'700.00	0.00	0.00	0.00	12'700.00
OPERE DA METALCOSTRUTTORE	CHF	137'800.00	0.00	0.00	15'000.00	152'800.00
OPERE DA GIARDINIERE E VIVAISTA	CHF	0.00	4'225.00	1'795.00	0.00	6'020.00
OPERE DI DISSODAMENTO	CHF	9'600.00	24'000.00	0.00	0.00	33'600.00
<b>TOTALE PARZIALE</b>	CHF	<b>308'162.50</b>	<b>420'526.00</b>	<b>55'582.00</b>	<b>19'500.00</b>	<b>803'770.50</b>
OPERE IMPREVISTE 10%	CHF	30'816.25	42'052.60	5'558.20	1'950.00	80'377.05
ONORARIO DI PROGETTO E DL	CHF	61'000.00	72'000.00	14'500.00	2'000.00	149'500.00
CONSOLIDAMENTO PIANIFICATORIO	CHF	25'000.00	25'000.00	2'000.00	0.00	52'000.00
<b>TOTALE IVA ESCLUSA</b>	CHF	<b>424'978.75</b>	<b>559'578.60</b>	<b>77'640.20</b>	<b>23'450.00</b>	<b>1'085'647.55</b>
IVA 7.70%	CHF	32'723.36	43'087.55	5'978.30	1'805.65	83'594.86
ARROTONDAMENTI	CHF	697.89	-1'116.15	1'381.50	-255.65	707.58
TASSA DI DISSODAMENTO	CHF	1'600.00	4'000.00	0.00	0.00	5'600.00
ESPROPRI	CHF	350'000.00	54'450.00	0.00	0.00	404'450.00
<b>TOTALE IVA INCLUSA</b>	CHF	<b>810'000.00</b>	<b>660'000.00</b>	<b>85'000.00</b>	<b>25'000.00</b>	<b>1'580'000.00</b>
<b>Costi indicati +/-30% nel PAL del 2016</b>	CHF	<b>120'000.00</b>	<b>550'000.00</b>	<b>100'000.00</b>	<b>350'000.00</b>	<b>1'120'000.00</b>
IVA 7.70%	CHF	9'240.00	42'350.00	7'700.00	26'950.00	86'240.00
ARROTONDAMENTI	CHF	760.00	-350.00	300.00	50.00	760.00
<b>TOTALE IVA INCLUSA</b>	CHF	<b>130'000.00</b>	<b>592'000.00</b>	<b>108'000.00</b>	<b>377'000.00</b>	<b>1'207'000.00</b>

Figura 7: Preventivo di spesa del Progetto di massima

### 3. CONSOLIDAMENTO FORMALE

Alcune misure proposte necessitano di una modifica della base pianificatoria in vigore, mentre per le altre si potrà passare direttamente alla fase progettuale ulteriore (progetto definitivo) con l'intento di dare avvio al/i cantiere/i entro il 31 dicembre 2025 in modo da non perdere il contributo finanziario garantito dalla Confederazione nell'ambito del PAL3.

Di seguito una tabella riassuntiva in cui sono evidenziati in rosso i moduli che necessitano l'elaborazione di una variante pianificatoria ed in verde quelli per cui è possibile passare direttamente alla fase di progettazione successiva.

			VARIANTE PR NECESSARIA	VARIANTE PR NON NECESSARIA	
MODULO		DESCRIZIONE	COMUNE		
				prima di pubblicare e realizzare l'opera occorre disporre di una base pianificatoria approvata	gli interventi possono essere pubblicati e realizzati dopo sviluppo Pdef e approvazione credito di realizzazione
M1	M1.1	passerella sul riale Cusella	Monteceneri (-Sigrino)	opera non prevista a PR, necessità di esproprio su fondi privati per aggancio lato Monteceneri (-Sigrino)	
	M1.2	collegamento pedonale zona Petasio	Monteceneri - Mezzovico-Vira		sistemazione di sentieri esistenti
M2	M2.1A	collegamento ciclopedonale a lato N2 Bedano	Bedano	opera non prevista a PR, necessità di esproprio su fondi privati lato Bedano	
	M2.1B	collegamento ciclopedonale TILO Taverne-Torricella	Taverne-Torricella	opera non prevista a PR, necessità di permuta terreni tra Comune e privati	
	M2.2	asse pedonale Via Santa Maria - Via Fornaci	Bedano		necessità esproprio fondi privati (2 m2) > possibilità di accordo bonale; modifica del Piano del traffico da confermare
M3	M3.1	marciapiede passante sbocco Via Lunghi > Via Costa	Monteceneri (-Rivera)		intervento su sedime pubblico (strada)
	M3.2	segmento ciclopedonale Via alla Costa	Monteceneri (-Rivera)		intervento su sedime pubblico (strada) necessità di accordi bonali per interventi su fondi privati (modifica accessi/posteggi)
	M3.3	attraversamento ciclopedonale Via Cantonale	Monteceneri (-Rivera)		intervento su sedime pubblico (strada) necessità di delega cantonale per interventi su strada cantonale (attraversamento PP)
M4	Postazioni B+R alle fermate TILO - Comuni di Torricella-Taverne / Mezzovico-Vira / Monteceneri (-Bironico) / Monteceneri (-Rivera)			interventi da delegare a FFS	

Figura 8: Preventivo di spesa del Progetto di massima

### **Importo del credito da richiedere**

Onorari di progettazione e DL	fr. 149'500
Consolidamento pianificatorio	fr. 52'000
Riserva per eventuali rimedi giuridici	fr. 20'000
IVA (8.1 %) e arrotondamenti	fr. 18'500
<b>TOTALE</b>	<b>fr. <u>240'000</u></b>

### **Prossimi passi operativi**

#### **A. (autunno 2023, procedura oggetto del presente MM)**

Richiesta del credito di progettazione definitiva e di pianificazione nei 4 Comuni.

#### **B1. (primavera 2024)**

Assegnazione dei mandati di progettazione definitiva per le parti d'opera non soggette a variante pianificatoria (in verde nella Figura 8).

#### **B2. (primavera 2024)**

Avvio delle procedure di varianti pianificatorie coordinate dalla CVV (in rosso nella Figura 8).

#### **C. (estate 2024)**

Richiesta di crediti d'opera di cui a B1.

#### **D. (autunno 2024)**

Pubblicazione, progettazione esecutiva ed appalti per le opere di cui a B1.

#### **E. (inverno 2024-25)**

Avvio dei lavori per la realizzazione delle opere di cui a B1.

#### **F. (2025-26)**

Avvio dei lavori per la realizzazione delle opere di cui a B2.

Visto quanto precede, si invita il Consiglio Comunale a voler

**decidere:**

1. È concesso un credito di fr. 60'000.00, quale quota parte paritaria per la progettazione definitiva della rete ciclabile e pedonale d'agglomerato della Valle del Vedeggio e i necessari adeguamenti della pianificazione locale, misura prevista dal Programma d'agglomerato del Luganese di 3a generazione (PAL3), secondo il progetto e preventivo (fr. 240'000.00) elaborati dallo studio d'ingegneria Francesco Allievi SA di Ascona.
2. È data delega alla Commissione Valle del Vedeggio (CVV) di rappresentare i Municipi dei Comuni toccati quale committenza per i lavori di progettazione definitiva e di pianificazione locale, così come quale ente di coordinamento procedurale, in base all'Accordo "concernente il proseguimento dei lavori di attuazione del Masterplan Medio-Alto Vedeggio per promuovere uno sviluppo qualitativo del comprensorio intercomunale del fondovalle, nell'ottica di un comprensorio strategico per l'agglomerato urbano del Luganese" del 17 febbraio 2022.
3. Il credito di cui al punto 1 del presente dispositivo è subordinato alla concessione della quota parte di partecipazione da parte dei Comuni coinvolti nel progetto (Bedano, Mezzovico-Vira, Monteceneri e Torricella-Taverne) ed è registrato nel conto investimenti del Comune.
4. Ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC, il corrispondente credito decadrà se non verrà utilizzato entro due anni dalla crescita in giudicato di tutte le decisioni relative a procedure previste dalle leggi per rendere operativa la presente decisione.

Con la massima stima.

Per il Municipio

Il Sindaco:

Mario Canepa



Il Segretario comunale:

Mirko Tamagni

Ris. mun. no. 372/2023

Per analisi e rapporto

Gestione	Petizioni	Edilizia/opere pubbliche
X		

## Piano rete ciclabile cantonale

