

Messaggio

numero

6793

data

30 aprile 2013

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Richiesta di un credito di fr. 1'280'000.-- per l'allestimento dei progetti di massima delle misure d'interesse regionale previste dal Programma d'agglomerato del Locarnese (PALOC) in priorità A e di un credito di fr. 150'000.-- per il supporto tecnico svolto dalla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CITLV)

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente Messaggio vi sottoponiamo la richiesta di un credito complessivo di franchi 1'430'000.-- da destinare alla progettazione di massima delle misure infrastrutturali di interesse regionale di priorità A del PALOC.

Il PALOC, allestito dalla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CITLV) in collaborazione con i Comuni e con il Dipartimento del territorio, è stato trasmesso alla Confederazione il 28 dicembre 2011 allo scopo di ottenere, ai sensi della Legge sul fondo infrastrutturale, i contributi federali per la realizzazione di infrastrutture di trasporto considerate prioritarie.

Con il credito oggetto della presente richiesta si persegue l'obiettivo di elaborare i progetti di massima, riguardanti in particolare le misure infrastrutturali di priorità A del PALOC, in tempo utile per la loro realizzazione nel quadriennio 2015-2018.

INDICE

1.	SITUAZIONE.....	2
2.	IL PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE (PALOC).....	2
3.	ATTUAZIONE DEL PALOC.....	6
4.	PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO.....	10
5.	CONCLUSIONE	11

1. SITUAZIONE

1.1 La politica degli agglomerati della Confederazione

Con l'approvazione, nel novembre 2004, da parte del popolo svizzero della Nuova perequazione finanziaria e della nuova ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantone, è stata decisa l'attribuzione di una parte degli introiti dei dazi sui carburanti anche agli investimenti per i trasporti negli agglomerati. Su questa base, nel 2006 le Camere federali hanno approvato la nuova Legge sul fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (LFIT) e l'istituzione dell'omonimo fondo dotato di 20.8 miliardi di franchi, di cui 6.0 destinati a sussidiare le infrastrutture di trasporto negli agglomerati sulla base di cosiddetti programmi d'agglomerato.

L'impiego di queste risorse deve basarsi su una visione globale della mobilità, che includa tutti i mezzi di trasporto, dia la priorità a misure di gestione e di carattere organizzativo e sia coordinata con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente.

1.2 Principi e obiettivi dei Programmi d'agglomerato

Il programma d'agglomerato (PA) è una modalità di programmazione a medio-lungo termine che viene periodicamente aggiornata e che permette di coordinare le tematiche multidisciplinari all'interno di un agglomerato; comprende progetti e provvedimenti per lo sviluppo centripeto degli insediamenti, nonché provvedimenti infrastrutturali e gestionali dei diversi vettori di mobilità dell'agglomerato.

Il PA si basa sulla collaborazione orizzontale (tra i vari partner dell'agglomerato) e su quella verticale (Confederazione – Cantone – Comuni) e mira a garantire il coordinamento e l'attuazione dei progetti all'interno degli agglomerati.

I PA devono soddisfare determinate condizioni (i cosiddetti requisiti di base e i criteri d'efficacia) che costituiscono la base per la valutazione dell'efficacia del programma da parte della Confederazione. La Confederazione può accordare contributi compresi tra il 30% e il 50% dell'investimento lordo. Di regola ogni quattro anni il Parlamento federale decide i contributi da assegnare ai singoli PA calcolati sulla base di un elenco di misure la cui realizzazione è prevista nel quadriennio successivo¹.

2. IL PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE (PALOC)

2.1 Situazione iniziale e tempistica

A partire dagli anni '80 del secolo scorso sono stati progressivamente elaborati in tutto il Cantone i Piani regionali dei trasporti (PRT) accompagnati dai concetti di organizzazione territoriale (COT).

Questo nuovo approccio ai problemi di mobilità ha portato, nel marzo 1995 all'approvazione del Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV).

Le opere realizzate nell'ambito del PTLV hanno in particolare permesso di sfruttare i benefici della messa in funzione, nel 1996, della galleria Mappo-Moretina che ha sgravato di una parte importante del traffico di transito l'abitato tra Minusio e Locarno: si pensa in

¹ Si tratta delle cosiddette misure di lista A. Vi sono poi misure previste in un orizzonte più lontano (lista B) e altre ancora la cui efficacia non è dimostrata oppure per le quali non si dispone ancora di una tempistica consolidata (lista C).

particolare alle misure di riorganizzazione della rete viaria e del sistema dei trasporti pubblici. In seguito sono stati realizzati altri interventi: la ristrutturazione completa del nodo TILO di Tenero, il nuovo sottopasso stradale a Riazzino o lo spostamento e l'ammodernamento della fermata TILO nella stessa località per citarne alcuni.

Il PALOC, approvato dalla CITLV il 28 novembre 2011, costituisce un primo aggiornamento, ai sensi della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, del Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV) del 1995.

La pianificazione dello sviluppo degli insediamenti e della mobilità negli agglomerati viene ora condotta nell'ambito dell'elaborazione dei PA, i quali, seppur con mutati sensibilità e accenti, ricalcano in gran parte i principi che erano alla base dei PRT e COT.

Il PALOC, adottato dal CdS il 21 dicembre 2011, è stato trasmesso all'Autorità federale il 28 dicembre 2011. Nel corso della seconda metà del 2014 è attesa la decisione definitiva dell'Autorità federale riguardo alla quota di finanziamento delle misure previste dal PALOC; il credito sarà liberato nel 2015 (credito quadro 2015-2018).

2.2 Strategie settoriali del PALOC

Le disposizioni della Confederazione prevedono che le strategie settoriali e le rispettive misure, si sviluppino attorno ad uno scenario auspicato per l'agglomerato. Nel caso del Locarnese si è deciso di puntare sulla valorizzazione del lago quale elemento d'identificazione collettivo. Si prevede in particolare un asse di transizione e di collegamento lungo le rive del lago da Brissago a Dirinella. Questo asse si prefigge di collegare sia il lago con l'entroterra sia le varie aree dell'agglomerato tra di loro attraverso un progetto comune. L'area urbana del Locarnese potrà pertanto disporre e sfruttare al massimo il potenziale di città di lago che è, in definitiva, la sua vocazione storica e turistica, a beneficio di tutto il territorio circostante.

Per maggiori informazioni sul PALOC si rimanda alla pagina www.ti.ch/pa.

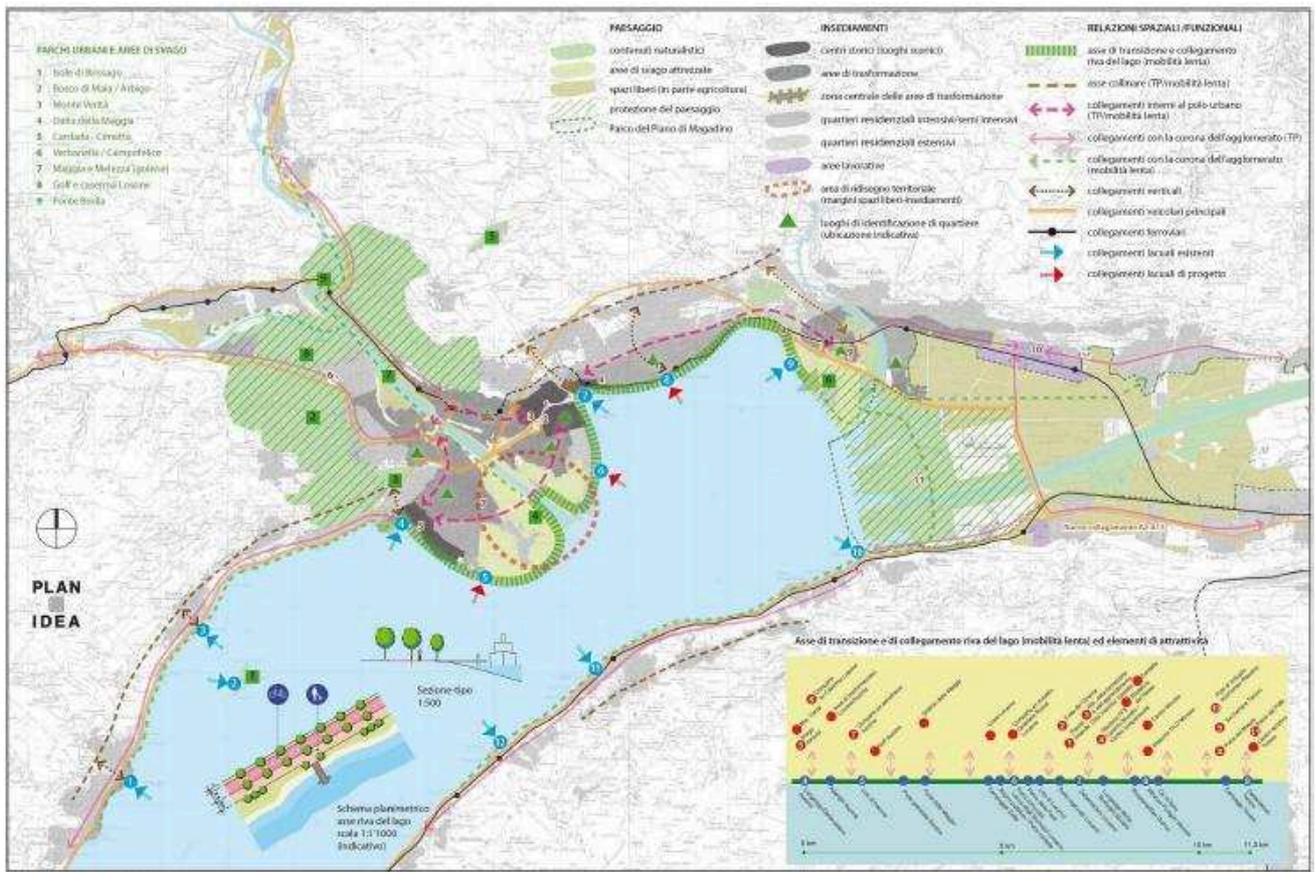


Fig. 1: Scenario auspicato PALOC

Sulla base dello scenario auspicato sono stati definiti i seguenti obiettivi principali:

- valorizzazione e integrazione delle aree di protezione della natura e del paesaggio.
- sviluppo degli insediamenti all'interno delle aree urbane medesime (densificazione qualitativa e quantitativa) e non un'ulteriore estensione delle aree insediative.
- sviluppo della rete e dell'offerta dei trasporti pubblici e del traffico lento
- messa in sicurezza della rete stradale e ottimizzazione della gestione (inclusi i posteggi)

Sono state delineate tre strategie di intervento che mirano a:

- contenere lo sviluppo della mobilità tramite una pianificazione territoriale adeguata
- trasferire nella misura del possibile i flussi di traffico verso vettori meno inquinanti e meno soggetti ad incidenti, come il trasporto pubblico e il traffico lento, sfruttando al meglio le opportunità date dalla realizzazione di AlpTransit
- concentrare il traffico stradale sulle arterie principali, in particolare nelle aree aggirate dalla Mappo – Morettina e dal futuro collegamento A2-A13, migliorando le condizioni di vita nelle altre aree.

2.3 Le misure del PALOC

La tabella seguente elenca tutte le misure previste dal PALOC.

Nr.	Misura	Interesse			Lista
		Regionale*	Locale su SC	Locale	
Combinata insediamenti e mobilità					
CmP 1	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto	X			A/B
CmP 2	Porta est di Tenero	X			A/B
CmP 3	Nodo ferroviario TILO di Minusio	X			A
Paesaggio e insediamenti					
PI 1	Parco urbano del delta della Maggia				B
PI 2	Sviluppo e riqualifica ex caserma Losone				A
PI 3	Parco del Piano di Magadino				A
PI 4	Isole di Brissago				B
PI 5	Monte Verità				B
PI 6	Bosco di Maia - Arbigo				B
PI 7	Golene della Melezza e della Maggia				B
PI 8	Ponte Brolla				B
PI 9	Cardada				B
PI 10	Rivapiana				A
PI 11	Verbanella - Campo felice				A
PI 12	Parco botanico del Gambarogno e stagno Paron				B
PI 13	Riorganizzazione territoriale area di trasformazione Ascona-Losone				B
PI 14	Riorganizzazione territoriale area di trasformazione Locarno				B
PI 15	Polo di sviluppo economico di Riazzino				A
PI 16	Densificazione residenziale attorno alla stazione ferroviaria di Gordola				A
PI 17	Indirizzo prioritario e gestione delle residenze secondarie				B
Mobilità					
INF 1	Introduzione modello UPI 50/30 a Brissago e Solduno		X		A
INF 2	Introduzione modello UPI 50/30 a Minusio e Losone (via Locarno)		X		B
INF 3	Introduzione modello UPI 50/30 diversi comuni		X		C
INF 4	Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino	X			A
INF 5	Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili Magadino-Dirinella e Brissago - P. Ronco	X			B
INF 6	Riassetto viario di viale Papio Ascona			X	A
INF 7	Riorganizzazione svincolo S. Materno	X			B
INF 8	Riassetto viario Lungolago viale Verbano Muralto			X	A
INF 9	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Ronco s. Ascona e Tegna		X		A
INF 10	Miglioramento della sicurezza nell'attraversamento dei nuclei di Cavigliano e Verscio		X		B
INF 11	Messa in sicurezza di via Varesi a Locarno			X	B
INF 12	Messa in sicurezza di via Luini a Locarno			X	A
INF 13	Messa in sicurezza di via Simen a Minusio			X	B
INF 14	Messa in sicurezza innesto centro scolastico Ronchini d'Aurigeno		X		C
INF 15	Polo di sviluppo economico di Riazzino, prolungamento del progetto di riqualifica urbanistica		X		C
INF 16	Posteggi pubblici dell'agglomerato, P&R			X	A/B
INF 17	Galleria Moscia - Acapulco	X			C

INF 18	Viabilità e circonvallazione a Solduno	X			C
INF 19	Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale di Ponte Brolla	X			C
TP 1	Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone	X			A
TP 2	Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	X			A
TP 3	Potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico sulle linee regionali	X			B
TP 4	Potenziamento dell'offerta TP su gomma verso il nodo di Riazzino	X			C
TL 1	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase A	X			A
TL 2	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase A	X			A
TL 3	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase B	X			B
TL 4	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase B	X			B
TL 5	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase C	X			C
TL 6	Parcheggi per cicli nell'agglomerato			X	A/B

* Includere misure con interesse solo parzialmente regionale (misure miste)

Tab. 1: Lista delle misure del PALOC

Per quel che concerne le misure infrastrutturali (contenute in "Mobilità" e "Combinare insediamenti e mobilità"), l'investimento complessivo per la fase A e B è stimato in 104 mio di fr., di cui 61 per il periodo 2015-18 (Lista A). In questi importi sono compresi pure i costi delle misure infrastrutturali d'interesse locale, che saranno realizzate dai Comuni, ma potranno usufruire di un contributo della Confederazione.

Per le misure di fase C i dati sono ancora provvisori in quanto le misure finanziariamente più impegnative (INF 17 e INF 18) necessitano di approfondimenti. Per le rimanenti misure si stima grossolanamente un investimento di 38 mio fr.

Nel corso della prossima rielaborazione del PALOC, di principio ogni 4 anni, potrebbero esserci delle modifiche di priorità tra le misure B e C.

3. ATTUAZIONE DEL PALOC

3.1 Competenze e organizzazione

L'attuazione dei PA compete agli Enti (Cantone o Comuni) che sono responsabili dell'organizzazione, della pianificazione, della progettazione e della realizzazione delle diverse misure.

L'attuazione è disciplinata da una convenzione sulle prestazioni che verrà sottoscritta dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e dagli enti responsabili.

Gli agglomerati devono fornire all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) tutte le informazioni necessarie per la stipula della convenzione e per garantire che le misure siano pronte ad essere realizzate ed il loro finanziamento sia assicurato in tempo utile.

Per ogni misura infrastrutturale cofinanziata viene successivamente sottoscritto un accordo di finanziamento tra l'Ufficio federale competente (Ufficio federale delle strade o Ufficio federale dei trasporti) e l'ente responsabile, che attesta, fra l'altro, la crescita in giudizio dell'autorizzazione a costruire e del finanziamento cantonale.

L'organizzazione per il coordinamento generale dell'attuazione e per la realizzazione delle singole misure è la seguente:

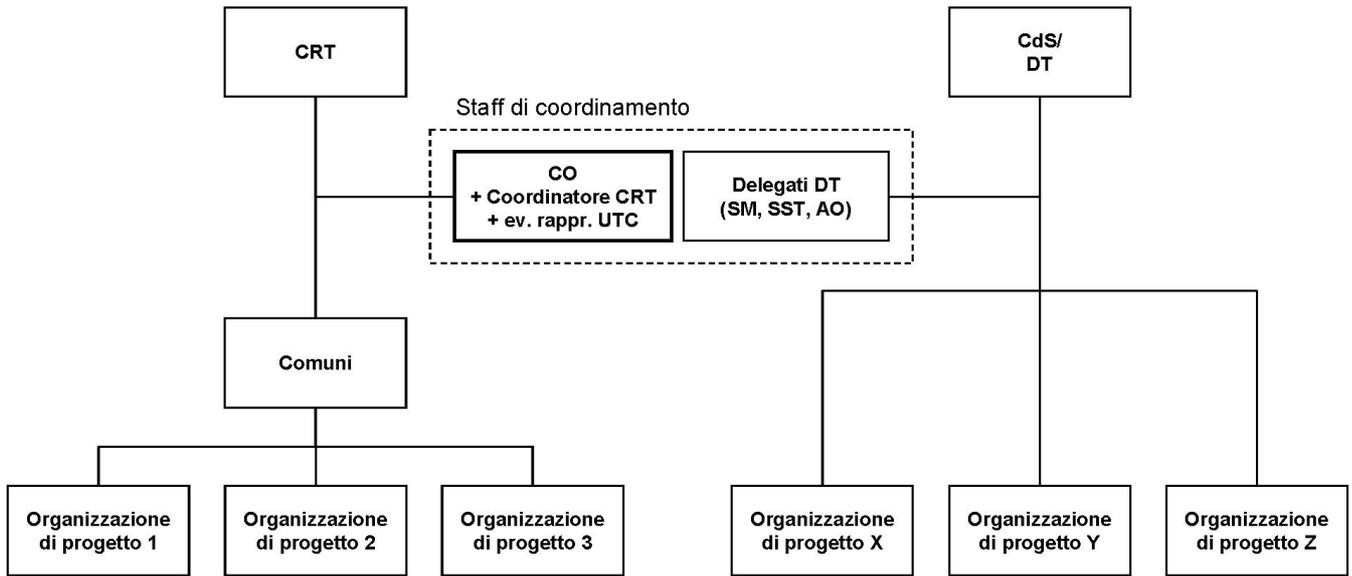


Fig. 2: Organigramma per il coordinamento dell'attuazione e la progettazione delle misure PALOC

Legenda:

- CRT = Commissione regionale dei trasporti*
- CO = Comitato organizzativo*
- UTC = Ufficio tecnico comunale*
- SM = Sezione della mobilità*
- SST = Sezione dello sviluppo territoriale*
- AO = Area operativa / Divisione delle costruzioni*

La CITLV assume la conduzione dello staff di coordinamento. Inoltre, con il supporto del Cantone, la CITLV coordina le attività dei Comuni a cui competono, in modo autonomo ma coordinato con il complesso del PALOC, l'implementazione delle misure infrastrutturali e non infrastrutturali di interesse locale.

Per le misure infrastrutturali d'interesse regionale deve essere dapprima allestito il progetto di massima ai sensi delle direttive dipartimentali (costi +/- 20%). La conduzione dei progetti di queste misure è di principio assunta dal Dipartimento del territorio. Sulla base dei progetti di massima si avranno gli elementi tecnici e finanziari per passare al progetto definitivo e alla procedura di realizzazione.

3.2 Le misure infrastrutturali di interesse regionale di lista A

La tabella seguente contiene le misure infrastrutturali d'interesse regionale del PALOC (Lista A):

	Descrizione misura / pacchetto di misure	Stima costi [mio.] (IVA incl.)
CmP 1.A	Nodo intermodale stazione Locarno - Muralto (realizzazione del piano d'indirizzo, riorganizzazione del nodo) - prima tappa: P+R (non cofinanziato nel quadro PA), sottopasso pedonale stazione - lungolago, collegamento pedonale verticale Chiesa S. Vittore, posteggi coperti per biciclette e 2 ruote motorizzate	4.5
CmP 2.A	Porta est di Tenero (concetto urbanistico e riassetto viario) - prima tappa: rotonda CSNT, terza corsia sottopasso A13, raddoppio rotonda Coop (non cofinanziata)	1.6
CmP 3	Nodo ferroviario TILO di Minusio: nuova fermata Minusio incrocio, via Simen / via Verbano, nodo d'interscambio Minusio centro, densificazione residenziale	5.4
INF 4	Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino	2.7
TP 1	Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone	7.7
TP 2	Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO	13.7
TL 1	Asse di collegamento e di transizione a lago, fase A	3.87
TL 2	Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato, fase A	8.65

Tab. 2: Lista delle misure di interesse regionale del PALOC (Lista A)

Spiccano le misure relative alla rete del trasporto pubblico, che verrà in particolare predisposta per l'apertura di AlpTransit: in quest'ottica sono previsti interventi presso la stazione di Locarno-Muralto (CmP1.A), una nuova fermata TILO con binario d'incrocio, che permetterà di garantire la cadenza di 15' della linea TILO S20 tra Locarno e Bellinzona, a Minusio (CmP3 risp. TP2) e la riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone, con la realizzazione di un ponte ad una corsia per bus sulla Maggia, affiancato a quello della A13. Sono inoltre da segnalare importanti interventi per la mobilità lenta (TL1 e TL2).

La conduzione ed il finanziamento del progetto di massima delle misure CmP1 e Cmp1, che contemplano interventi a carattere misto regionale/locale, sono assunti dai Comuni interessati. Decisioni sul contributo PALOC saranno prese al termine del progetto di massima.

Complessivamente il costo lordo per la progettazione di massima delle opere d'interesse regionale del PALOC ammontano a **Fr. 1'680'000.--** (IVA, spese, riserve e progetti preliminari inclusi, cfr. allegato 1).

3.3 Finanziamento

Per la progettazione di massima delle misure di interesse regionale i Comuni membri della CITLV partecipano al finanziamento nella misura del 35%; questa quota è stata definita tramite la convenzione stipulata tra la CITLV e il Consiglio di Stato, ratificata il 20 marzo 2013 (v. allegato 1). L'onere netto a carico del Cantone ammonta quindi a fr. 1'092'000.--. La quota a carico dei singoli Comuni, indicata nella tabella seguente, viene ripartita secondo la chiave di riparto già utilizzata per il PTLV. La stessa è stata intimata ai Comuni membri della CITLV il 20 marzo 2013 (vedi allegato 2), i quali non hanno presentato opposizioni.

Comune	Quota di partecipazione	Importo fr.
Ascona	9.54%	56'095
Avegno-Gordevio	1.79%	10'525
Bosco Gurin	0.04%	235
Brione (Verzasca)	0.17%	1'000
Brione sopra Minusio	0.65%	3'822
Brissago	3.70%	21'756
Campo (Vallemaggia)	0.04%	235
Cavigliano	0.72%	4'234
Centovalli	1.14%	6'703
Cerentino	0.06%	353
Cevio	1.78%	10'466
Corippo	0.02%	118
Cugnasco-Gerra	2.81%	16'523
Frasco	0.09%	529
Gambarogno	6.04%	35'515
Gordola	5.25%	30'870
Gresso	0.02%	118
Isorno	0.26%	1'529
Lavertezzo	2.51%	14'759
Lavizzara	0.79%	4'645
Linescio	0.05%	294
Locarno	25.96%	152'645
Losone	10.75%	63'210
Maggia	3.16%	18'581
Mergoscia	0.11%	647
Minusio	8.48%	49'862
Mosogno	0.03%	176
Muralto	3.95%	23'226
Onsernone	0.24%	1'411
Orselina	1.79%	10'525
Ronco sopra Ascona	1.10%	6'468
Sonogno	0.08%	470
Tegna	0.88%	5'174
Tenero-Contra	4.50%	26'460
Vergeletto	0.05%	294
Verscio	1.24%	7'291
Vogorno	0.23%	1'352
Totale	100.00%	588'000

Tab. 3: quote di partecipazione comunali

Mediante il Messaggio governativo no. 6704 del 24 ottobre 2012 concernente l'attuazione della strategia a favore della mobilità ciclabile (prima tappa), erano stati, tra gli altri, chiesti e già accordati dal Parlamento i crediti per la progettazione di massima delle misure di mobilità lenta dei diversi PA. Per questo motivo, con il presente Messaggio viene richiesto l'importo lordo di fr. 1'280'000. Per il restante importo (400'000 fr) si fa capo al credito di cui al Messaggio succitato.

I contributi comunali saranno prelevati in due rate annuali nel periodo 2013-2014. La quota di partecipazione della Confederazione, che sarà decisa nel 2014, verrà considerata e dedotta nell'ambito del finanziamento della fase realizzativa.

Sulla base dei progetti di massima verranno stabiliti tra le parti il programma di lavoro e le modalità di finanziamento per l'allestimento dei progetti definitivi ai sensi delle direttive dipartimentali (costi +/- 10%) e per la realizzazione delle opere.

3.4 Supporto tecnico svolto dalla CITLV

Le attività per l'attuazione del PALOC e dell'aggiornamento quadriennale dello stesso comportano un accresciuto impegno per la CITLV, che va oltre i compiti assegnatili 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 del PALOC (vedi fig. 2), come pure l'accompagnamento, da parte della CITLV, della valutazione e del monitoraggio dell'attuazione del PALOC stesso da parte dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, che ha il compito di proporre al Consiglio federale e, in seconda battuta, al Parlamento, la concessione dei contributi federali.

Per questo motivo il Cantone intende sostenere negli anni 2013-2015 il supporto tecnico della CITLV con un importo annuale forfetario di Fr. 50'000.-, per un totale complessivo di **Fr. 150'000.-**.

L'importo si basa sull'esperienza accumulata negli scorsi anni nel Mendrisiotto e nel Luganese nell'ambito dell'attuazione dei Programmi d'agglomerato di 1a generazione.

3.5 Richiesta di credito

Riassumendo, la presente richiesta di credito ammonta a **Fr. 1'430'000.-**, così suddivisi:

Progettazione di massima delle opere di lista A del PALOC	CHF	1'280'000.-
Supporto tecnico svolto dalla CITLV tramite il proprio operatore	<u>CHF</u>	<u>150'000.-</u>
Totale	CHF	1'430'000.-

4. PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

Questa proposta è in sintonia con gli obiettivi pianificatori del Piano direttore cantonale e le relative schede di coordinamento che toccano i temi della gestione della mobilità e dell'organizzazione territoriale (ambito "Mobilità" e ambito "Rete urbana"). Inoltre rispecchia gli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2012-2015, nell'area di intervento prioritario "Energia, ambiente e territorio", alla scheda programmatica n. 29 (Territorio – Mobilità efficiente), punto 2 "Collegamenti interni", lettera f) che prevede, tra l'altro, l'attuazione delle misure prioritarie del nuovo Programma di agglomerato del Locarnese.

Le spese, pari a 1.43 mio CHF, sono previste nel Piano Finanziario 2012-2015 del settore 63 Trasporti, posizione 631.70, collegate all'elemento WBS 767.50-1615 e suddivise come segue:

- 1.28 mio CHF quali costi per l'allestimento della progettazione di massima delle misure di interesse regionale di priorità A del PALOC;
- 0.15 mio CHF quali costi per il supporto tecnico svolto dalla CITLV.

Le entrate, pari a 0.59 mio CHF, sono previste nel Piano Finanziario 2012-2015 del settore 63 Trasporti, posizione 631.70, e collegate all'elemento WBS 767.65.1011.

Le conseguenze finanziarie per i Comuni sono descritte al punto 3.3.

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

5. CONCLUSIONE

Tramite questo Messaggio il Consiglio di Stato intende disporre delle basi finanziarie per elaborare i progetti di massima delle misure di interesse regionale di priorità A individuate nell'ambito del PALOC e per sostenere il supporto alla CITLV attraverso il proprio operatore tecnico, per il coordinamento generale e l'accompagnamento dell'attuazione del PALOC.

L'obiettivo che si intende raggiungere è una rapida e puntuale realizzazione delle opere appena saranno disponibili i contributi federali, che saranno liberati unicamente se le stesse saranno pronte per la messa in cantiere e quindi se disporranno delle necessarie autorizzazioni e finanziamenti cresciuti in giudicato.

Sulla base di quanto precede vi invitiamo a voler approvare il disegno di Decreto legislativo allegato.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, P. Beltraminelli

Il Cancelliere, G. Gianella

Allegato 1: Convenzione per l'allestimento dei progetti di massima delle misure previste dal PALOC

Allegato 2: Intimazione della ripartizione delle quote a carico dei Comuni per la progettazione di massima delle misure di interesse regionale di lista A previste dal PALOC (Ris. gov. n. 1451 del 20 marzo 2013)

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la richiesta di un credito di fr. 1'280'000.-- per l'allestimento dei progetti di massima delle misure d'interesse regionale previste dal Programma d'agglomerato del Locarnese (PALOC) in priorità A e di un credito di fr. 150'000.-- per il supporto tecnico svolto dalla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CITLV)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

richiamate:

- la legge sulle strade del 23 marzo 1983,
- la legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto del 12 marzo 1997;

visto il messaggio 30 aprile 2013 n. 6793 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito di franchi 1'280'000.-- per l'allestimento della progettazione di massima delle misure di interesse regionale di priorità A del PALOC e un credito di franchi 150'000.-- per il supporto tecnico svolto dalla CITLV.

Articolo 2

Il credito complessivo di fr. 1'430'000.-- è iscritto a carico del conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Articolo 3

Le entrate saranno accreditate alla corrispondente voce d'entrata per investimenti.

Articolo 4

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.