

# Rapporto

numero

**8365 R**

data

27 agosto 2024

competenza

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## **della Commissione gestione e finanze sul messaggio 22 novembre 2023 concernente lo stanziamento di un credito netto di 7'110'000 franchi e autorizzazione alla spesa di 16'630'000 franchi per la riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno - Muralto (misura CmP 1.B del PALoc3)**

### **1. SINTESI**

Il nodo intermodale alla stazione ferroviaria di Locarno nel territorio di Muralto assume un ruolo strategico determinate per completare l'auspicato salto di qualità del sistema di trasporto pubblico cantonale.

La piazza prospiciente la stazione viene ridisegnata grazie alla realizzazione di una nuova pensilina che porta ad una diversa impostazione dei flussi con al centro dell'attenzione la facilitazione della transizione treno – bus rispettivamente traffico lento.

È evidente a tutti che negli ultimi anni il trasporto pubblico in Ticino ha vissuto un cambiamento epocale; grazie ad Alp Transit e alla nuova galleria del Monte Ceneri le distanze da oltre Gottardo e all'interno del Ticino si sono di molto accorciate. In particolare il Locarnese si è avvicinato al sotto Ceneri e al Luganese nello specifico. Inoltre vi è stato uno sforzo particolare di cantone e comuni nello sviluppare l'offerta di trasporto pubblico con un incremento significativo degli investimenti in questo ambito.

La stazione di Locarno assume quindi un ruolo strategico fondamentale quale nodo intermodale per assicurare una mobilità efficace e attrattiva nella regione turistica per eccellenza rappresentata dal Locarnese.

### **2. LA PROCEDURA**

Nel lontano 2019, Consiglio di Stato (CdS), Municipi di Muralto e Locarno, Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) e FFS sottoscrivono una dichiarazione di impegno concernente la realizzazione del nodo di interscambio della stazione di Locarno-Muralto, opera centrale del Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc). Il progetto si inserisce in un concetto urbanistico più ampio e di riqualifica del comparto, sviluppato nel 2016 tramite una procedura di mandati di studio in parallelo (MSP).

Chi volesse approfondire l'argomento potrebbe rileggersi il documento

[https://m4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/programmi\\_agglomerato/documenti/PA4/PALoc4\\_Rapporto\\_esplicativo\\_20.10.2020.pdf](https://m4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/programmi_agglomerato/documenti/PA4/PALoc4_Rapporto_esplicativo_20.10.2020.pdf)

dal quale riprendiamo alcuni passaggi significativi:

#### **1.2.5 Misura di comparto (CmP) (pag 22)**

*Il PALoc 3 prevedeva una misura relativa al comparto della stazione di Locarno-Muralto. Questa misura era suddivisa in due fasi: CmP1.A, priorità A del PALoc 2 e CmP1.B, priorità A del PALoc 3.*

*CmP1.A Nodo intermodale stazione Locarno Muralto, Fase A La misura di comparto comprende la prima tappa della riqualifica del nodo intermodale alla stazione di Locarno-Muralto. I lavori previsti sono: P+R, sottopasso pedonale stazione-lungolago di Muralto, collegamento verticale verso il sagrato della chiesa collegiata di San Vittore. I lavori per la parte di sottopassaggio che collega la stazione FART e i marciapiedi FFS sono attualmente in corso. A seguito di una procedura ricorsuale, il tratto tra i marciapiedi FFS e il lungolago di Muralto è sospeso.*

*CmP1.B Nodo intermodale stazione Locarno Muralto, Fase B La misura di comparto consiste nella seconda tappa della riqualifica del nodo intermodale. I lavori previsti riguardano la riorganizzazione del nodo e l'edificazione del volume annesso a vocazione commerciale lavorativo-residenziale. Progetto definitivo ultimato.*

...

*(Pag 43)*

*La stazione di Locarno-Muralto manterrà il ruolo di nodo strategico del TP, punto di riferimento per tutto l'agglomerato, da cui si diramano le linee ferroviarie FFS e TILO, la Ferrovia delle Centovalli, le linee urbane e regionali su gomma.*

Il travaglio conosciuto dal progetto definito dalla costituita Delegazione dell'Autorità, nella quale erano rappresentati tutti i partner istituzionali, dimostra i grandi limiti del processo pianificatorio. In particolare vi è stata una manifesta incapacità del comune di Muralto di promuovere i giusti passi procedurali per le indispensabili modifiche di PR.

Al proposito basti riprendere la RG 5618 del CdS del 17.11.2021; *“il Municipio di Muralto si era impegnato ad ottenere le basi per sviluppare ulteriori contenuti del comparto. In data 10 novembre 2021 il Consiglio di Stato ha accolto tre ricorsi ed annullato le decisioni del Consiglio comunale di Muralto relative alla proposta di modifica del Piano regolatore e alla richiesta di credito per le proprie parti d'opera.*

...

*Vi informiamo quindi, che nella seduta odierna lo scrivente Consiglio ha deciso di ritirare il messaggio governativo n. 7927 previsto all'ordine del giorno della seduta di Gran Consiglio del 22-24 novembre 2021. Parallelamente, è stato chiesto al Dipartimento del territorio di preparare un nuovo messaggio con i medesimi contenuti del messaggio n. 7927 ad eccezione dei crediti per il nodo intermodale.*

*Con questo secondo messaggio il Consiglio di Stato intende procedere con le altre 12 misure del PALoc2 e PALoc3 e con le progettazioni previste.*

*Lo scrivente Consiglio ripresenterà la richiesta di credito per il nodo intermodale quando Enti locali e CIT avranno chiarito i propri intendimenti e trovato, analogamente a quanto avvenuto negli altri agglomerati del Cantone, un adeguato consenso su questa imprescindibile misura del PALoc.”*

La delegazione di autorità, che aveva organizzato un mandato di studio in parallelo, ha successivamente confermato la variante presentata dal Dipartimento del territorio (DT), ma anche individuato un'altra variante 1A, ritenuta meritevole di approfondimenti. Per

affrontare questa variante 1A il Consiglio comunale di Muralto avrebbe però dovuto approvare il relativo credito di progettazione. L'esecutivo di Muralto ha sottoposto al proprio legislativo una richiesta di credito in tal senso ma il CC di Muralto il 17 luglio 2023 ha bocciato lo stanziamento del credito rendendo di fatto impossibile ulteriori approfondimenti. Contro questa decisione del CC è stato inoltrato ricorso.

La mancata approvazione del credito non ha permesso l'approfondimento richiesto. Per questo motivo il DT, vincolato dai termini posti per poter ottenere i contributi federali, non ha potuto far altro che riproporre la variante originale presentando il messaggio in oggetto. Rimane aperta una consistente contrarietà popolare al previsto transito di bus su via Cattori scaturita in una petizione.

### 3. IL PROGETTO

#### 3.1 Aspetti pianificatori

Per una descrizione esaustiva del progetto riprendiamo la presentazione fatta in audizione commissionale il 04 giugno 2024 dai funzionari dirigenti del DT Martino Colombo e Fabiano Martini.

La situazione attuale presenta 17'500 passeggeri al giorno e 20'000 veicoli che transitano giornalmente.

**ti** Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio

## Situazione attuale



- 
- 
- 

**Nodo intermodale**  
Nodo importante per il traffico locale e regionale, vista la convergenza di flussi veicolari, di trasporto pubblico, pedonali e ciclabili.

**Ferrovia:**  
TILO S20 Bellinzona con cadenza 30'.  
TILO RE80 Lugano - Milano con cadenza 30'.  
IR Basilea / Zurigo con cadenza 60'.  
Centovallina: regionale cadenza 60', internazionale 120'.

**Autobus:**  
5 linee urbane in transito (cadenza 10'-15' risp. 30').  
5 linee regionali (cadenza di 30'-60') con attestamento.

**Funicolare:** Locarno – Madonna del Sasso / Orselina.

**Dati di transito (valori medi 2022)**  
→ Passeggeri al giorno: 17'500  
→ Veicoli al giorno: 19'300 di cui 675 bus

pag. 2

Le esigenze e le sfide che ruotano attorno alla stazione di Muralto sono abbastanza note.



Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio

## Nuove esigenze e sfide

- ✓ Apertura della galleria di base del Ceneri.
- ✓ «Metrò Ticino»: collegamento diretto ogni 30' Locarno – Lugano in treno.
- ✓ Raddoppio binario Gordola-Contone.
- ✓ Potenziamento del trasporto pubblico
- ✓ Binario incrocio e nuova fermata Minusio.
- ➔ TILO S20 con cadenza 15'.

Passeggeri al giorno:

	2018	2022	2030
	13'500	17'500	22'000



+60%



In soli 4 anni, già quasi la metà dell'aumento atteso entro il 2030  
A questi movimenti si aggiungono ca. 6'000 pedoni che raggiungono o attraversano il comparto della stazione e i commerci.

pag. 3

Le previsioni di crescita iniziali di utenza non si sono confermate. Dal 2018 al 2022 si è registrata oltre la metà di tutta la crescita. Il dato di 22'000 utenti al giorno sarà quindi superato molto presto.

L'intervento a Muralto è indispensabile visto che gli spazi per i bus non sono più sufficienti, a seguito del potenziamento del servizio, e ci sono situazioni non ottimali per i pedoni (linee pedonali occupate da autobus, i pedoni si muovono in mezzo ai bus, ecc.).



Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio

## Criticità






Dimensionamento del terminale bus non adeguato:  
➤ mancanza di stalli.

pag. 4

La situazione attuale degli stalli obbliga i bus a arrestarsi incolonnati per poter sfruttare lo spazio limitato. Il bus posteggiato in coda è costretto alla retromarcia per ripartire oppure si lascia lo spazio, ma in coda non vi è il posto per secondo veicolo. Ovviamente si tratta di una manovra pericolosa che andrebbe assolutamente evitata.

**ti**

## Criticità

Nodo intermodale di Murallo  
Dipartimento del territorio

Passaggio pedonale al centro del terminale e accessibilità ai bus problematico:

- passaggio tra veicoli;
- salita/discesa utenti;
- conflitti tra bus e pedoni;
- necessità retromarcia bus per posizionamento corretto;
- fermata non conforme alle esigenze dei disabili;
- situazioni di pericolo.



pag. 5

Ci sono veicoli che parcheggiano per corte durate (Kiss and ride) e che sostano un po' ovunque. Oggi tutte le funzioni si mischiano tra di loro. In altre situazioni svizzere ci sta cercando di suddividere bene le parti dedicate ai bus, alle auto, alle biciclette e ai pedoni. Sono create in modo tale da dare chiarezza, facilità di spostamento, sicurezza e pulizia dei comparti.



## Criticità

Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio



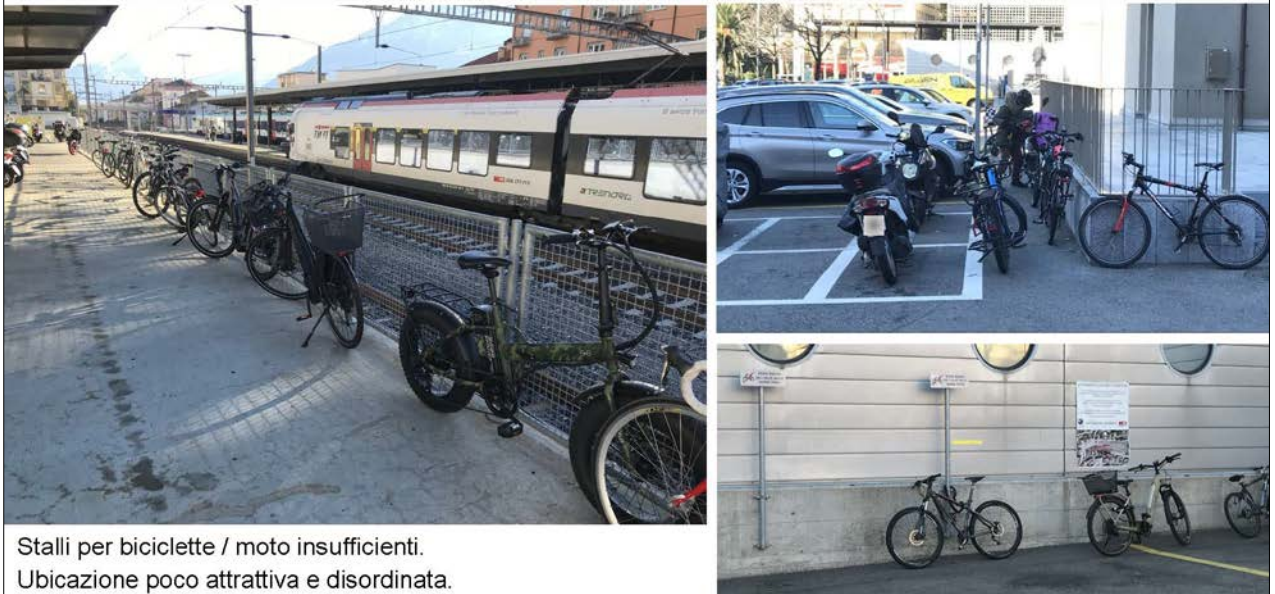
Stazionamento di automobili che accompagnano o riprendono passeggeri dal treno (Kiss + Ride):  
> occupazione temporanea del terminale bus e intralcio delle manovre.

pag. 6



## Criticità

Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio



Stalli per biciclette / moto insufficienti.  
Ubicazione poco attrattiva e disordinata.

**ti**

**Criticità**

Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio



Spazio pubblico occupato principalmente dalle automobili e poco fruibile dagli altri utenti.

pag. 8

### Le tappe progettuali.


L'immagine laterale della prossima slide mostra i quattro progetti analizzati all'interno dello studio in parallelo. Il progetto migliore è stato scelto all'unanimità.

**ti**

**Tappe progettuali**

Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio

- **2016: Mandato di studio in parallelo per nodo intermodale e valorizzazione urbanistica** del comparto.  
Committenti: FFS, Comune di Muralto, Comune di Locarno, Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT), FART e Cantone.
- **2019: Informazione alla popolazione** secondo art. 8 della Legge sulle strade.
- **2019-2021: allestimento progetto definitivo** da parte del Cantone e **variante di Piano regolatore** da parte del Comune di Muralto.
- **2020:** Cantone conclude il Progetto stradale e richiede il **credito in Gran Consiglio** (M7927 del 11.11.2020).
- **2021:** decisioni del Consiglio comunale per la variante di Piano regolatore e il credito comunale **annullate** a seguito di ricorsi (RG 5421 del 10.11.2021).
- **2021:** viste le premesse, CdS **ritira il messaggio 7927** e **sospende il progetto** (RG del 17.11.2021).
- **2022-2023:** elaborazione da parte del Municipio di **varianti alternative** per il terminale bus, che presentano diverse criticità.  
Il Consiglio comunale boccia il credito per la verifica di fattibilità.
- **2023:** decisione della Delegazione delle autorità di procedere con la realizzazione del **nodo intermodale** sulla base della soluzione scaturita dal Mandato di studio in parallelo.
- **2023:** richiesta del **credito in Gran Consiglio** (M8365 del 22.11.2023).
- **24.1.2024: serata pubblica** a Muralto.



Muralto - Comparto stazione FFS  
Nodo di interscambio dei trasporti pubblici e valorizzazione urbanistica del comparto Muralto - Stazione FFS  
Mandato di studio in parallelo con procedura di progettazione selettiva  
settembre 2020

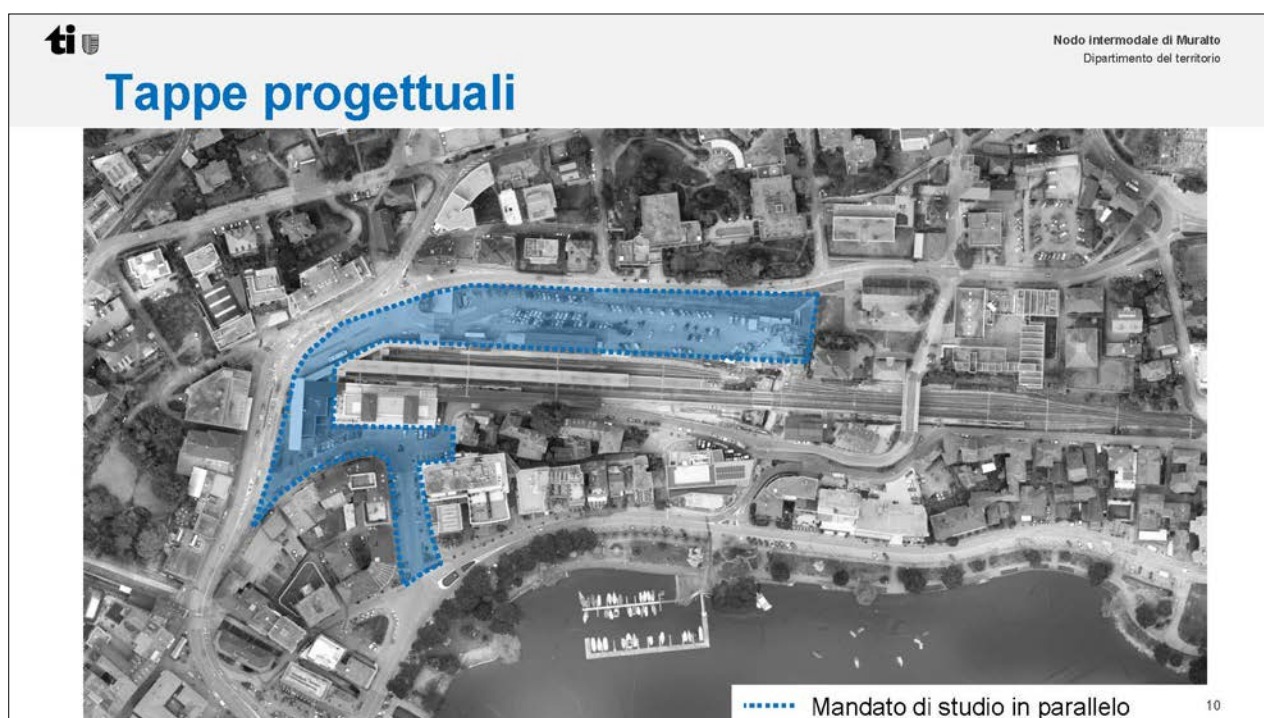
pag. 9

Gli interventi concernenti la viabilità e le componenti legate alla stazione da un profilo ferroviario o di mobilità sono pubblicati e realizzati in base alla Legge cantonale sulle strade e quindi non richiedono una modifica di PR.

Per la parte di progetto riguardante il comparto urbanistico, con realizzazioni di edifici sul sedime delle FFS (luogo in cui sarà realizzato l'autosilo e il P&R), è invece necessaria una variante di PR.

Tra il 2019 e il 2021 sono state avviate le due procedure (progetto stradale e PR). Nel 2023 è stata presentata dal Municipio di Muralto la richiesta di credito per lo studio della variante 1A ma la proposta è stata bocciata dal Consiglio comunale.

Perciò nel 2023 la delegazione di autorità (tutti gli attori indicati e beninteso non solo il Cantone) ha deciso di procedere alla realizzazione del nodo intermodale per quanto attiene esclusivamente al capitolo mobilità ed è stato presentato il messaggio in essere. Il perimetro di intervento (in azzurro) è visibile nella slide sottostante.

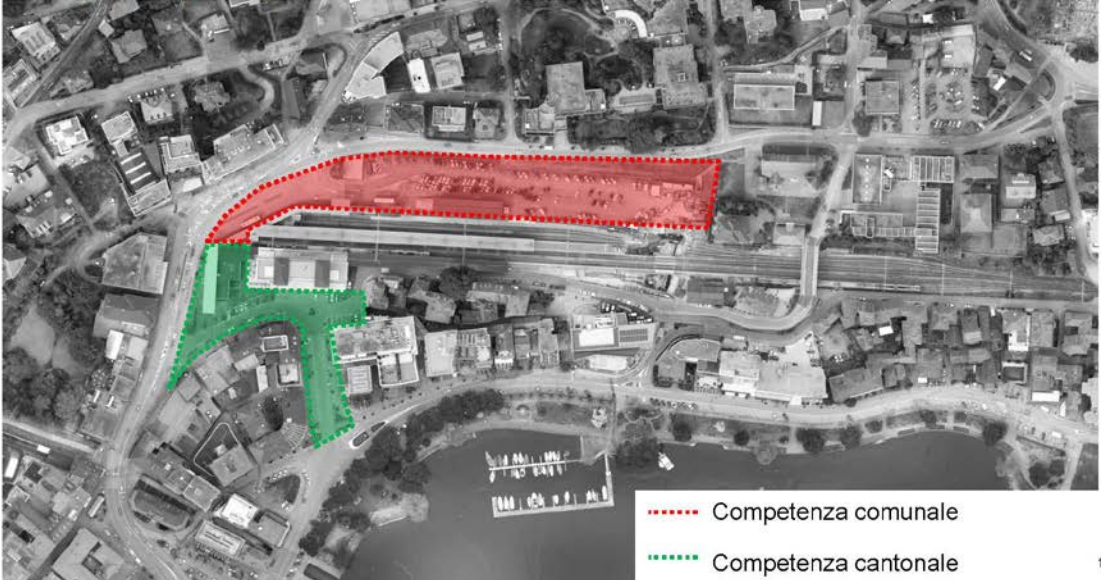


Le parti riguardanti l'intervento stradale sono visibili (prossima slide) nel perimetro in verde. In rosso risulta il perimetro relativo agli interventi urbanistici, di costruzione degli edifici e di sistemazione del P&R. Questa impostazione permette di procedere alla realizzazione della parte verde senza impedire un giorno di implementare il concetto completo con la parte rossa, di competenza del Comune e che richiede la relativa modifica di PR.



**ti** Nodo intermodale di Murato  
Dipartimento del territorio

## Tappe progettuali



----- Competenza comunale  
----- Competenza cantonale

11

### 3.2 Progetto

Il progetto si basa sull'aumento dell'utenza prevista sul medio e lungo termine e intende rendere la stazione più attrattiva. Gli obiettivi sono descritti nella slide successiva.

**ti** Nodo intermodale di Murato  
Dipartimento del territorio

## Obiettivi



Più **SICUREZZA** e comfort, in particolare per pedoni e ciclisti, migliore mobilità.

**RIORGANIZZAZIONE** del comparto per favorire l'intermodalità tra tutti i vettori di trasporto.

Maggiore **FUNZIONALITÀ** e chiarezza d'utilizzo all'interno del comparto, migliore accessibilità ai singoli componenti del trasporto pubblico e ai parcheggi.

**RIQUALIFICA** urbana e paesaggistica.



pag. 12

La riqualifica urbana e paesaggistica riguarda in particolare modo la zona davanti alla stazione e Viale Cattori fino al lungolago.

Al fine di raggiungere gli obiettivi citati, il messaggio propone sei componenti fondamentali, suddivise per tipologia di utenti; terminale dei bus, via Stazione, parcheggi pubblici, posteggi biciclette, sicurezza pedoni, riqualifica piazza Stazione e viale Cattori.

**ti** Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio

## Componenti del progetto



- Riorganizzazione del terminale bus. 
- Riqualifica asse viario di via Stazione. 
- Riorganizzazione dei parcheggi pubblici / P+R / K+R / moto. 
- Aumento posteggi biciclette. 
- Messa in sicurezza dei flussi e degli attraversamenti pedonali. 
- Riqualifica urbana di Piazza Stazione e Viale Cattori. 

pag. 13

Il messaggio prevede molte misure, ci limitiamo a presentate le più importanti.

La riorganizzazione del terminale dei bus prevede di concentrare tutte le fermate dei bus in un'unica zona centrale del comparto davanti alla stazione (cerchio rosso).

**ti** Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio

## Riorganizzazione del terminale bus



- Migliore accessibilità e chiarezza d'utilizzo delle fermate**
  - Stazionamento di tutti i bus a ovest della stazione
  - Distinzione fermate bus in transito e bus in attestamento
- Nuove fermate per le linee di transito**
  - Una nuova fermata all'altezza del palazzo PAX
  - Una nuova fermata all'altezza del palazzo Grand Hotel
  - Demarcazione di apposite corsia preferenziali per i bus
- Nuovo terminale per tutte le linee in attestamento**
  - Posizionamento centrale e chiaramente identificabile
  - Stalli sufficienti per bus, taxi e bus shuttle degli Hotel
  - Accesso da Viale Cattori
  - Ripartenza indipendente, diretta e facilitata su Via Stazione
  - Ottimi collegamenti pedonali con tutto il comparto

pag. 14

Ci sarà una chiara distinzione tra le fermate dei bus in transito e dei bus in attestamento. I bus che transitano dalla stazione verso Muralto si attesteranno verso la zona in cui oggi c'è il terminale bus ma con solo due stalli. L'accesso alla stazione sarà facilitato e più diretto.

Per i bus che transitano verso la stazione giungendo da Muralto è confermata l'ubicazione delle fermate davanti al Grand Hotel. Le fermate sono già esistenti; saranno ammodernate e ingrandite, messe a norma secondo la legge disabili.

La grossa differenza ci sarà per i bus in assestamento, ossia tutti i bus che giungono alla stazione e si fermano (capolinea). È previsto un nuovo terminale bus in corrispondenza del chiosco Avec davanti alla stazione, che sarà demolito. Il nuovo terminale permetterà di stazionare contemporaneamente fino a cinque linee bus e ci sarà una corsia dedicata ai taxi e ai bus shuttle degli hotel del comparto.


L'accesso al comparto avverrà tramite il passaggio dal Lungolago e, a salire, da Viale Cattori. I bus stazioneranno in modo parallelo e l'uscita su Via della Stazione avverrà in modo parallelo.

Per i bus in direzione di Muralto non ci sarà nessuna inversione (non transiteranno dalla strada cantonale).

Per i bus che transitano verso la città, l'uscita sarà regolata tramite un semaforo a chiamata.

Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio

## Riorganizzazione del terminale bus



**Nuovo terminale, caratteristiche**

- Nuova disposizione centrale, accanto ai binari FFS
- Nuovo baricentro del comparto, superficie di ca. 800 m2
- Struttura è coperta da una pensilina senza pilastri intermedi

**Conformazione ottimale dal punto di vista della funzionalità TP**

- 5 banchine parallele a norma disabili con uscita diretta su via Stazione
- Chiara assegnazione degli stalli alle singole linee
- Salita e discesa sempre sulla destra della corsia di marcia
- Arrivo, attestamento e partenza chiari, facilitati e garantiscono alta sicurezza per i veicoli in avvicinamento e in partenza
- Ripartenza verso nord senza invasione della corsia di contromano su viale Stazione
- Flessibilità di gestione (modifiche future delle linee, delle tipologie di bus, del numero, ecc...)

pag. 15

Dal punto di vista funzionale, la soluzione proposta per gli autisti dei bus è la soluzione più comoda. Giungono verso le banchine in modo diretto ed escono verso la strada cantonale: è semplice e permette di evitare conflitti con i pedoni e con le auto.

Il terminale è flessibile e gestibile per l'aumento delle linee, la modifica delle tipologie di bus e del loro numero. È un aspetto discusso con le FART e l'Autopostale.

Il comparto è di 30mq x 30 mq che, rispetto ad altre soluzioni, ha un impatto sulle superfici molto ridotto.

La pensilina sarà coperta, aperta sui quattro lati e senza pilastri.

Di seguito è descritta la riqualifica dell'asse viario della stazione, nelle sue varie componenti.

Gli obiettivi sono in particolare aumentare la viabilità del comparto e soprattutto la sicurezza dei pedoni.



L'asse, dalla stazione di Muralto verso il centro di Locarno, sarà semaforizzato e collegato alla centrale semaforica già esistente di Locarno. In particolare, sarà semaforizzato l'incrocio davanti al palazzo PAX (parte alta del comparto). È l'incrocio più critico che, a livello di capacità, preclude tutta la viabilità sulla strada cantonale. Sarà semaforizzato per permettere di riordinare le svolte da chi giunge da Muralto e circola verso la stazione o verso il lungolago, ma anche per chi esce o entra nel P&R.

Si approfitterà dell'intervento per rendere sicuro il passaggio pedonale (oggi non è semaforizzato).

Lungo l'asse sono anche previsti il risanamento fonico, l'arredo e l'illuminazione del comparto.

Per uscire dal P&R, grazie alla nuova semaforizzazione e all'aumento della capacità, sarà possibile svoltare a sinistra ciò che sarà una novità visto che oggi si è obbligati a dirigersi verso Muralto, transitando da Via Collegiata, salendo e riscendendo da Via San Gottardo. Si tratta di un anello che a oggi limita molto la viabilità.

Il rendering che segue riguarda aspetti più architettonici e urbanistici.

Concretamente oggi davanti alla stazione gli spazi sono ampi, ma gli spazi dedicati ai pedoni e ai ciclisti sono minimi. La maggior parte sono dedicati alle auto e ai posteggi. In una giornata media si muovono nel comparto 14'000 persone e negli orari di punta (mattino all'arrivo dei treni) ci sono flussi all'ora di 800 persone con situazioni conflittuali tra pedoni e auto.

**Rapporto n. 8365 R del 27 agosto 2024**

Il progetto prevede di riqualificare tutta l'area e di limitare il traffico delle auto, anche lungo Viale Cattori nel quale oggi vi è una media di 3'300 auto al giorno.

Grazie al progetto le auto saranno ridotte a 1'000 mentre 250 bus al giorno (è un dato indicato anche nella lettera dei petenti) transiteranno lungo Viale Cattori per attestarsi nel nuovo terminale.

Il progetto è una riqualifica; è prevista una nuova pavimentazione; saranno uniformati tutti gli spazi. Grazie a misure di arredo, alberature, illuminazione, panchine, delimitazione delle zone di attesa, si creeranno automaticamente zone dedicate ai pedoni e zone dedicate ai bus riordinate.

Grazie a queste premesse si prevede di inserire una zona di incontro (in Piazza Stazione e Viale Cattori) con un'unica pavimentazione e tutto il perimetro sarà chiuso.





Responsabile della progettazione definitiva è la Divisione delle costruzioni che ha elaborato il messaggio.

Il programma prevede queste tempistiche:

09.2024	Stanziamento del credito da parte del GC
2025	Procedura di approvazione del progetto stradale secondo la Legge sulle strade
31.12.2025	Scadenza inizio lavori per garantire il finanziamento della Confederazione
2025-2027	Realizzazione dell'opera.

#### 4. APPROFONDIMENTI COMMISSIONALI

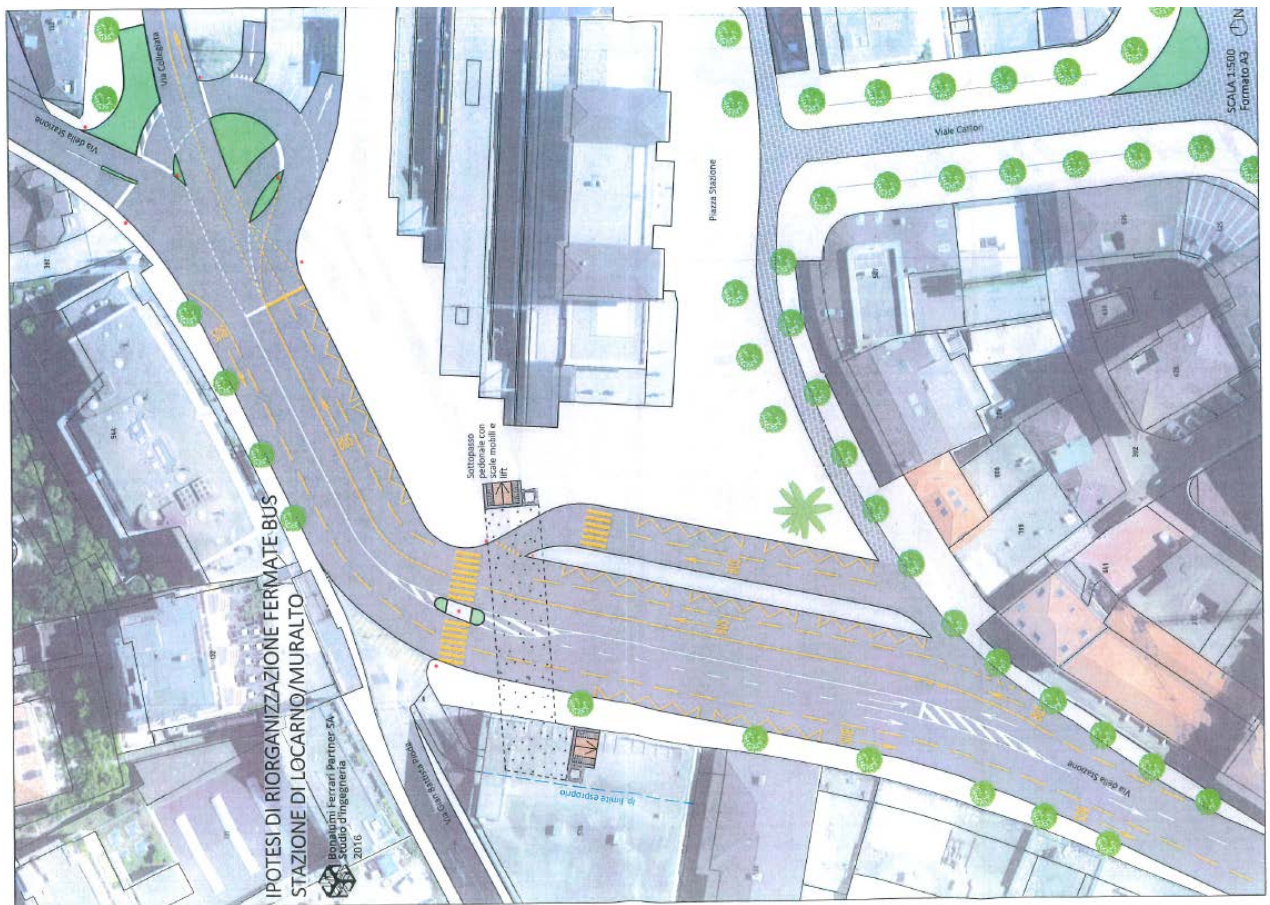
La Commissione ha voluto approfondire il progetto confrontando le criticità sollevate dai petenti con i competenti servizi del Dipartimento del Territorio.

In data 14 maggio 2024 sono stati sentiti i rappresentanti della petizione “salviamo Via Cattori”, rappresentati da Michele Gilardi, Diego Olgiati, Luca Conti, Gianluigi Varini e successivamente, come già menzionato, sono stati sentiti i rappresenti DT, Divisione Pianificazione territoriale e sezione strade.

##### 4.1 Petizione

I petenti hanno inviato una richiesta di audizione all'attenzione della Commissione gestione e finanze nel mese di marzo 2024 firmata dall'avv. Michele Gilardi.

Allegato alla lettera i petenti hanno presentato un piano che riassume la loro proposta alternativa.



Queste le criticità del progetto del Cantone evidenziate nell'audizione da parte dei rappresentanti dei petenti:

- progetto unicamente calato dall'alto, assolutamente non concordato con la cittadinanza e che non convince anzi scontenta tutti, tranne i progettisti.
- Sussiste un profondo malumore della cittadinanza nei confronti di questo progetto. Sono più di 4'000 le persone di tutto il Locarnese (e non solo) che spontaneamente e in pochi giorni hanno aderito alla petizione manifestando con la propria firma un deciso dissenso verso una pianificazione mal riuscita, verso una gestione disastrosa e irresponsabile della problematica. Va segnalata in primis la mancanza di controllo e di visione del territorio da parte del Municipio di Muralto, ma non va dimenticato il pasticcio che è riuscito a combinare il Consiglio comunale. Il lungolago è un comparto residenziale e turistico che è semmai da migliorare e valorizzare dal profilo paesaggistico, ma non certo da violentare con un'arteria di traffico.
- un percorso dei bus pubblici che invade la parte iniziale del pregiato lungolago, dal debarcadero verso Muralto. Si prevedono almeno 250 passaggi al giorno, quindi mediamente un bus ogni due o tre minuti. Con questo progetto il transito dei bus sarebbe spostato dal Ponte Ramogna alla zona del debarcadero, che secondo la pianificazione dovrebbe essere una zona di svago e di incontro. I bus salirebbero lungo Viale Cattori, che è costeggiato da ristoranti, negozi, bar, posteggi, ecc., per raggiungere la stazione FFS.

**Rapporto n. 8365 R del 27 agosto 2024**

- Sacrificio di tre zone pregiate di Muralto:
  - o Piazza Stazione che diventa una zona di transito e di parcheggio dei bus;
  - o Viale Cattori con il passaggio di 250 bus al giorno;
  - o Il lungolago verso il debarcadere.

Approccio che a mente dei petenti è in contrasto con gli intendimenti di valorizzazione del lungolago e il progetto del Comune di Locarno per la riqualifica di Largo Zorzi, con il progetto “Nouvelle Belle époque”.

- L'impostazione del nodo intermodale presentata dal Cantone è viziata dal Mandato di studio in parallelo del 2016 da cui è scaturito un progetto di riqualifica, con il quale l'autorità comunale di Muralto pensava di edificare Piazza Stazione, mediante una variante di PR (a pag. 4 del messaggio è contenuta la planimetria). Nemmeno un metro quadrato di Piazza Stazione è risparmiato dalla cementificazione; si tratta di 12'400 mq di SUL abitativa e commerciale, che corrisponde alla massima potenzialità edificatoria del comparto che esaspera il concetto di sviluppo centripeto. Fortunatamente questa impostazione è stata cassata dai Tribunali costringendo il Municipio di Muralto a riprendere la procedura di pianificazione dall'inizio.
- La proposta alternativa dei petenti si basa sul progetto del 2016 dello Studio Bonalumi-Ferrari e partners di Bellinzona; mantiene i bus lungo il percorso naturale del traffico, prevedendo, parallelamente al percorso del traffico, sette stalli per i bus (con possibilità di approfondire per potenziare) e costerebbe meno del progetto governativo.
- La soluzione alternativa presentata richiede però la realizzazione di un sottopasso su Via Stazione, punto fondamentale e irrinunciabile per evitare un evidente conflitto tra i flussi pedonali, il traffico in transito e il flusso del trasporto pubblico.
- Su Viale Cattori propongono il mantenimento di un certo numero di parcheggi di breve durata a favore dei numerosi commerci e servizi esistenti.
- Infine da parte dei petenti viene contestata l'indicazione del termine vincolante di fine 2025 per l'inizio dei lavori scaduto il quale non si potrebbero più ottenere i sussidi federali. A loro dire una proroga dei termini sarebbe possibile.

#### **4.2 Posizione del DT rispetto alle criticità sollevate dei petenti**

Non si tratta di un piano nuovo, ma era una dei quattro progetti presentati e analizzati nell'ambito del mandato di studio in parallelo. Vi sono almeno tre elementi da considerare:

- La soluzione corrisponde alla proposta del team GP Gellera Tropeano consegnato nel 2016 nel quale lo studio di ingegneria Bonalumi e Ferrari era lo specialista del traffico.
- La giuria che ha scelto il progetto vincente, diverso da quello indicato dai petenti, era composta da rappresentanti del comune di Muralto, delle FFS e del Cantone.
- La giuria ha scelto il progetto del team dell'arch. Mario Botta tra i 4 progetti presentati dai 4 team che hanno partecipato al mandato di studio parallelo del 2016. Il progetto vincente è alla base del messaggio 8365.



**ti** Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio

## Variante petizione



- La soluzione corrisponde alla proposta del Team GP Gellera Tropeano del MSP del 2016, nel quale Bolanumi & Ferrari era lo specialista del traffico.
- La giuria era composta da rappresentanti del Comune, delle FFS e del Cantone.
- Dei 4 progetti presentati dai 4 team che hanno partecipato al MSP del 2016 è stato scelto da una giuria il progetto del Team Mario Botta Architetto, che corrisponde al progetto previsto nel Messaggio 8365.

pag. 24

Il progetto dei petenti non è stato valutato allo stesso livello rispetto al progetto scelto. Riproporne solo un pezzo del progetto originale che in una situazione così complessa non funzionerebbe.

Un primo problema è l'incrocio stile semirotonda. I bus sarebbero stati inseriti in linea lungo la strada, obbligando i bus in capolinea a un'inversione di marcia per ripartire molto problematica.

**ti** Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio

## Variante petizione (Progetto team Gellera Tropeano)



- Criticità all'incrocio semaforizzato tra via della Stazione e viale Collegiata, dove i vari vettori (TP, TIM, pedoni) confluiscono
- Stalli bus non assegnati, distanze minime tra veicoli, poco dinamico per corse di rinforzo/supplementari
- Manovre in entrata e uscita dei bus difficoltose
- Immissione / Inversione dei bus nel traffico difficoltosa
- Rischio di incolonnamento dei bus
- Attraversamenti dei pedoni non ottimali (in particolare zona Pax)
- Conflitto pedoni / bus al terminale: specialmente in concomitanza con l'arrivo dei treni, l'afflusso di pedoni orientato verso i bus dal fronte anteriore ritarda potenzialmente la ripartenza dei mezzi
- Bordure fermate bus di altezza 16 cm invece di 22 cm
- Peggioramento della fluidità veicolare per TIM e TP
- ➔ Criticità elevate

pag. 25

Tale variante non rispetterebbe neppure l'ordine di sistemazione di tutti gli elementi previsto nel messaggio.

Gli obiettivi realizzati nella variante prescelta non sarebbero raggiunti con la variante riproposta dai petenti e rimarrebbero le criticità seguenti:

- Si creerebbe nuovamente una zona molto larga in cui convergerebbero auto, bus pedoni, ecc. e quindi resterebbero conflitti tra i diversi utenti.
- La legge disabili prevede che le fermate abbiano una bordura di 22 cm per l'accesso autonomo delle carrozzelle e di chi ha difficoltà a muoversi ciò che non sarebbe tecnicamente possibile.
- non consente ai bus di attestarsi in parallelo al marciapiede; costringendo a una specie di S, pericolosa per gli utenti e non auspicabile per gli autisti, per accedere allo stallo.

### 4.3 Sottopasso

Il tema del sottopasso è stato discusso a lungo nella delegazione di autorità e nei gruppi di progetto. È stato scartato per un certo numero di fattori.

Fra gli argomenti figura per primo il costo elevato. In verità andrebbe posto per ultimo: anche se il costo non è l'ultima delle criticità, per un progetto che durerà cent'anni sarebbe anche possibile prendere in considerazione un costo supplementare. Il problema principale concerne la funzionalità del sottopasso.

Gli argomenti critici principali sono indicati nella slide seguente.

**ti**

**Sottopasso**

Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio



La soluzione aggiunge un nuovo sottopasso. Questa soluzione è già stata valutata e dal punto di vista tecnico ed economico ritenuta non adeguata:

- Costo elevato (3-4 mio CHF)
- Ascensore non ideale per disabili e non funzionale per garantire i grandi flussi di pedoni
- Concentrazione dei flussi
- Geometrie più grandi
- Rampa lato ovest: realizzazione su sedime privato all'interno edificio

pag. 26

- Al momento degli arrivi dei treni, dei turisti o dei pendolari, le persone non si dirigono tutte verso lo stesso punto. Non tutte si dirigono verso la città vecchia di Locarno; alcuni scendono verso il lungolago. Gli attraversamenti non si riescono a canalizzare.

- Un sottopasso senza rampe e piuttosto stretto obbligherebbe coloro che scendono dal treno (in certi casi ne arrivano due a distanza di pochi minuti) a infilarsi tutti nel sottopasso. Significherebbe creare un imbuto verso il sottopasso.
- Oggi i sottopassaggi si creano solo se si è obbligati. O perché ci sono binari da attraversare o perché c'è un'autostrada da attraversare, o ancora perché nel sottosuolo ci sono dei grandi magazzini o dei negozi. Altrimenti l'utente non vuole scendere per risalire e non vuole incanalarsi. Per obbligare l'utente a scendere nel sottopasso o si posa una barriera per impedire l'attraversamento della strada o si accetta che la gente continui ad attraversare una strada a rischio.
- Nella progettazione di sottopassi si cerca di evitare tendenzialmente i lift, laddove è possibile, privilegiando la realizzazione di rampe.
- È utile considerare che in ogni caso vi sono linee dei bus che hanno il loro capolinea alla stazione e quindi regolarmente attraversano Via Stazione per tornare verso il debarcadere. Ciò significa che il flusso dei veicoli dovrà essere interrotto regolarmente da un sistema semaforico che sarà adeguatamente coordinato per facilitare l'attraversamento pedonale del campo stradale.
- Il sottopasso, così come disegnato nella proposta dei petenti, entrerebbe in una proprietà privata e in uno spazio comunque piuttosto ristretto.
- Incanalati sotto la strada, vicino alla stazione, ci sono anche corsi d'acqua che scendono dalla montagna. Quindi il sottopasso andrebbe creato parecchio in profondità.

Gli elementi menzionati hanno portato a scartare già nelle prime valutazioni il sottopasso ritenendolo non interessante, scarsamente funzionale ed eccessivamente costoso.

#### **4.4 Scadenza sussidi federali**

La lettera allegata alla petizione propone alcune considerazioni giuridiche sui contributi federali ma tralascia di citare le basi legali specifiche nel caso di contributi federali in ambito di Piani di agglomerato.

Di seguito sono ripresi gli estratti delle basi legali da considerare.



## Scadenza contributi federali

725.116.2

**Legge federale  
concernente l'utilizzazione dell'imposta  
sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a  
destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo**

(LUMin)<sup>1</sup>

**Art. 17<sup>46</sup>** Aliquote di contribuzione

<sup>1</sup> L'aliquota di contribuzione fissata per un programma d'agglomerato si applica anche alle singole misure finanziate con il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato.

<sup>2</sup> Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) stabilisce i termini per l'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione. Il diritto ai contributi destinati a una misura si estingue se i lavori di costruzione non sono avviati entro il termine stabilito.

725.116.214

**Ordinanza del DATEC  
concernente il programma Traffico d'agglomerato  
(OPTA)**

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC),

visto l'articolo 17e capoverso 2 della legge federale del 22 marzo 1985<sup>1</sup> concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata

**Art. 18** Avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione

<sup>1</sup> L'esecuzione dei progetti di costruzione deve essere avviata al più tardi:

- a. per i programmi d'agglomerato di terza generazione per i quali l'Assemblea federale stanza crediti d'impegno a partire dal 2019, sei anni e tre mesi dopo l'approvazione del corrispondente decreto federale;
- b. per i programmi d'agglomerato a partire dalla quarta generazione, cinque anni e tre mesi dopo l'approvazione del corrispondente decreto federale.

<sup>2</sup> In casi eccezionali motivati, l'ARE può concedere un termine supplementare di tre anni.

<sup>3</sup> Se contro un progetto di costruzione è in atto una procedura di ricorso o se riesce il referendum che vi si oppone, la decorrenza dei termini per questa misura è sospesa fino al passaggio in giudicato di una decisione. Ciò si applica anche alle misure direttamente connesse con la misura interessata dalla sospensione dei termini.

pag. 27



## Scadenza contributi federali

**Art. 18** Avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione

<sup>1</sup> L'esecuzione dei progetti di costruzione deve essere avviata al più tardi:

- a. per i programmi d'agglomerato di terza generazione per i quali l'Assemblea federale stanza crediti d'impegno a partire dal 2019, sei anni e tre mesi dopo l'approvazione del corrispondente decreto federale;
- b. per i programmi d'agglomerato a partire dalla quarta generazione, cinque anni e tre mesi dopo l'approvazione del corrispondente decreto federale.

<sup>2</sup> In casi eccezionali motivati, l'ARE può concedere un termine supplementare di tre anni.

<sup>3</sup> Se contro un progetto di costruzione è in atto una procedura di ricorso o se riesce il referendum che vi si oppone, la decorrenza dei termini per questa misura è sospesa fino al passaggio in giudicato di una decisione. Ciò si applica anche alle misure direttamente connesse con la misura interessata dalla sospensione dei termini.

Decreto federale: 25.09.2019  
Termine ultimo avvio lavori: 31.12.2025

Possibilità non data

Ricorsi contro la pubblicazione non bloccano i contributi federali

pag. 28

Nodo intermodale di Muralto  
Dipartimento del territorio

**ti**

## Scadenza contributi federali

### Condizioni termine supplementare di tre anni

I casi eccezionali che permettono di ottenere un termine supplementare di tre anni devono essere motivati in modo chiaro. Per «motivato» si intende un ritardo dell'avvio dell'esecuzione dei progetti di costruzione non imputabile né all'ente responsabile e né all'ente preposto all'attuazione. Sono considerati motivi validi per la concessione di un termine supplementare, in particolare ritardi dovuti a un coordinamento necessario del progetto di costruzione con le pianificazioni della Confederazione o di Paesi esteri limitrofi oppure riconducibili a eventi naturali straordinari.

Un termine supplementare unico di tre anni può essere concesso una tantum per misure centrali di un programma d'agglomerato; tali misure devono riguardare un progetto di costruzione complesso, la cui esecuzione non può essere avviata (per un motivo debitamente motivato) entro il termine di esecuzione di cui al capoverso 1. Viene considerata «misura centrale» una misura che riveste una funzione chiave per il miglioramento del sistema dei trasporti per l'intero agglomerato oppure ne ricopre una parte significativa. Per «complesso» si intende invece, ad esempio, un progetto per il quale si richiede imperativamente una votazione popolare oppure che si estende su grandi dimensioni cantonali o oltre i confini nazionali.

Non ci sono ritardi dovuti ad una pianificazione con la Confederazione o con paesi esteri limitrofi o riconducibili a eventi naturali straordinari.

Il progetto può essere considerato centrale per l'agglomerato. Tuttavia non risulta complesso secondi i criteri dell'ARE: in particolare non sussiste l'obbligo di una votazione popolare.

**Non sono date le condizioni per ottenere un termine supplementare di tre anni**

pag. 29

Se il GC approverà il credito entro la fine dell'anno e il DT potrà procedere alla pubblicazione, l'iter prevede che entro un anno si riuscirà a iniziare i lavori.

Vi fossero dei ricorsi in sede di pubblicazione del progetto stradale, l'orologio si fermerebbe. La base legale aiuta in caso di ricorso, ma non aiuta nel caso di lungaggini delle discussioni politiche. C'è un documento ulteriore della Confederazione che spiega quali sono le condizioni per ottenere un supplemento di tre anni che però nella fattispecie non sono date. Si tratta di casi eccezionali che vanno motivati; sono considerati motivi validi i ritardi dovuti a un coordinamento necessario, a una pianificazione della Confederazione o legata a Paesi esteri limitrofi o ancora a eventi naturali.

La proroga può essere concessa per misure centrali (il nodo intermodale della stazione di Muralto lo è) e per un progetto di costruzione complesso, ossia per il quale è richiesta imperativamente una votazione popolare oppure che si estende su grandi dimensioni cantonali od oltre i confini. Il progetto della stazione di Muralto non adempie a tutti i criteri indicati e quindi la proroga non sarebbe giustificata.

#### 4.5 Parcheggi Via Cattori

Uno degli argomenti a monte della richiesta della petizione sono i posteggi di corta durata nella zona per servire i vari commerci esistenti.

Oggi una serie di posteggi è davanti alla stazione. Saranno riordinati e una serie sarà posta dietro alla stazione. È stata comunque individuata la possibilità di lasciare alcuni posteggi lungo Viale Cattori, tra le piante, in una situazione più ordinata e urbanisticamente migliore, per garantire l'accessibilità e la sosta veloce.

## 4.6 Altri aspetti del progetto

### 4.6.1 Pensilina

Ci saranno cinque piste con stalli indipendenti. Saranno più lunghi e qualora i bus fossero raddoppiati (in caso di manifestazioni ad esempio) avrebbero lo spazio per sostare.

Per ogni bus o linea è previsto uno stallo o una corsia riservata e le piste sono abbastanza lunghe per avere due bus consecutivi. Alla peggio un ulteriore bus si infilerebbe subito in coda, ma sarebbe un'eccezione. I bus non si fermeranno in Viale Cattori o in Piazza Stazione. Entreranno in pensilina. C'è anche una corsia di riserva.

Il progetto vecchio prevedeva la stazione dei bus così come oggi. Il Comune ha chiesto di inserire al piano superiore un edificio, con contenuti non legati alla stazione. Un primo messaggio presentato dal Municipio in Consiglio comunale richiedeva la modifica del PR sia sul retro sia anche davanti alla stazione. Per inserire un elemento non inerente ai flussi di traffico e di mobilità sarebbe servita la modifica del PR. Il messaggio in parallelo presentato dal Municipio concerneva la richiesta di credito per tale progetto. Essendo caduto il messaggio, non ci sono le basi pianificatorie per posare una struttura al di sopra della pensilina. La pensilina prevista ora è molto più semplice; nel caso in cui il Comune confermasse un'edificazione, sarebbe possibile una sostituzione e una realizzazione.

### 4.6.2 Bus elettrici

Le FART hanno annunciato la volontà di elettrificare i confermata per la fine dell'anno prossimo.

**ti**

## Riassumendo...

- **Valenza sovraregionale**  
interessa 30'000 persone/giorno
- **Ultimo nodo principale in Ticino**
- **Equilibrio tra tutte le esigenze**
- **Riqualifica viale Cattori**
- **Miglioramenti previsti in sede di progetto esecutivo:**  
posteggi corta durata viale Cattori,  
flessibilità accessi privati,  
organizzazione linee bus
- **Altre varianti verificate approfonditamente:**  
cambiare un solo elemento  
(terminale bus) non è possibile
- **Tempistica contributi**  
Confederazione confermata



È l'ultimo progetto di stazione non solo ancora da realizzare, ma addirittura ancora da avviare. La stazione di Lugano non è tutta realizzata, ma è in corso. A Mendrisio, Chiasso e Bellinzona le opere sono state realizzate.

A Bellinzona, ad esempio, lo spazio per i pedoni davanti alla stazione era molto esiguo, auto e bus non avevano spazi ben organizzati e ben delimitati. Oggi c'è una situazione molto più chiara: uno spazio molto più ampio è dedicato ai bus, uno spazio per i pedoni è divenuto zona di incontro, il P&R è in un punto solo. La DC ha condotto il progetto e si confida sia in grado di realizzare nei tempi giusti anche il progetto di Locarno.

## 5. CONSIDERAZIONI COMMISSIONALI

La Commissione il 6 giugno comunica al Consiglio di Stato che vi sono due aspetti su cui le criticità sollevate dai petenti hanno ottenuto l'attenzione della Commissione:

- la realizzazione di parcheggi di breve durata lungo Viale Cattori; questione di poco conto, che non comporta particolari modifiche al progetto, così come confermato in audizione dagli stessi funzionari del DT;
- la realizzazione di un sottopasso sotto Via della Stazione per favorire il difficoltoso attraversamento del campo stradale. In particolare, per questo secondo tema, si chiede al DT la presentazione di uno studio di fattibilità, entro il 20 agosto, rispettivamente l'indicazione del credito di progettazione necessario per eventualmente realizzare questa parte di opera da inserire nel DL allegato al rapporto.

Il CdS risponde alle sollecitazioni commissionali con RG n. 3808 del 7 agosto 2024 nei termini seguenti.

### - **Parcheggi di breve durata lungo viale Cattori**

*Vi confermiamo in questa sede la possibilità di inserire una decina di parcheggi di breve durata lungo via Cattori. In base ad una perizia fatta allestire nelle scorse settimane, vi sono le premesse per l'inserimento di tale soluzione senza sconvolgimento del progetto e degli aspetti urbanistici. In sede di progettazione esecutiva sarà possibile definire con precisione gli stalli da realizzare e la loro geometria.*

### - **Sottopasso pedonale sotto via della Stazione**

*Uno studio di fattibilità fatto allestire dalla Divisione delle costruzioni ha individuato una soluzione tecnica per l'inserimento di un sottopassaggio nella posizione richiesta. Nel tempo a disposizione lo studio non ha potuto tuttavia affrontare tutte le tematiche che una modifica di progetto come questa comporta.*

*Segnaliamo in particolare che la soluzione individuata impone un leggero spostamento dell'asse stradale, il riposizionamento della fermata bus lungo via della Stazione in direzione di Locarno e la riduzione della larghezza del marciapiede rispetto al progetto originale.*

*Lo studio non ha altresì potuto approfondire l'inserimento urbanistico, la verifica di tutti i flussi pedonali e le conseguenze per l'edificazione nel nodo intermodale.*

*La stima di costo con precisione +/- 30% ammonta a circa **5.5 milioni di franchi**. Si tratta di costi molto rilevanti, dettati dalle condizioni di lavoro (falda, edificazione privata, geometrie, sottostrutture tra cui il collettore dell'impianto fognario), che saranno a carico del Cantone e dei Comuni della regione e che necessita di un'approfondita analisi e ponderazione dell'effettivo rapporto utilità/costo.*

*Va inoltre segnalato che nei costi indicati non sono incluse eventuali ulteriori pretese o richieste d'indennizzo da parte di FFS, la posizione delle scale lato stazione è infatti all'interno del loro sedime e risulta parzialmente in conflitto con la loro edificazione futura. L'immagine seguente mostra una planimetria della soluzione ipotizzata.*



*Nel caso in cui la vostra Commissione ritenesse di mantenere la richiesta di approfondire il sottopassaggio, valutiamo in 150'000 franchi la spesa necessaria per gli approfondimenti mancanti e per l'allestimento del progetto di massima.*



## - **Conclusioni**

*Ribadiamo in questa sede l'urgenza di procedere con la pubblicazione del progetto originale per mantenere i tempi dettati dall'autorità federale.*

*Confermiamo altresì la possibilità, qualora espressa dalla volontà del Legislativo, di progettare il sottopassaggio pedonale quale elemento complementare al progetto che potrà seguire un iter separato per non inficiare il sostegno finanziario della Confederazione.*

La Commissione, tenuto conto degli approfondimenti svolti grazie

- all'audizione dei petenti,
- la circostanziate spiegazioni dei rappresentanti del DT responsabile del dossier,
- la richiesta di approfondimenti rivolta al Consiglio di Stato inerenti parcheggi su Viale Cattori e sottopasso,
- preso atto della decisione del CC di Muralto di non voler approfondire lo studio di alternative al progetto in essere,

beninteso senza voler ne poter svolgere il ruolo di giudice in questo progetto eufemisticamente problematico, ha maturato le seguenti conclusioni:

- è possibile realizzare parcheggi di breve durata lungo il viale Cattori e invita il CdS e tenerne conto.
- Non vi sono motivi sufficienti per difendere la realizzazione del sottopasso su viale Stazioni che non presenta vantaggi decisivi né dal punto di vista dei pedoni, né per i flussi veicolari tali da giustificare un aumento sensibile dell'investimento, stimato in oltre 5.5 mio.

## **6. ASPETTI FINANZIARI**

### **6.1 Costi**

I costi dell'intervento sono stati calcolati sulla base del progetto stradale 10/2020, considerando un rincaro dell'11% sui prezzi di costruzione e con una riserva del 10% sulla precisione del preventivo.

Ne risulta un costo complessivo stimato in **fr. 16'630'000.-**, con la seguente suddivisione:

Oggetto	Importo franchi
Terminale bus	2'550'000.-
Riassetto via Stazione	2'940'000.-
Riqualifica Piazza Stazione / via Cattori	2'620'000.-
Parcheggio bici B+R	560'000.-
Vicolo degli Struzzi	230'000.-
Collegamento doppio senso ciclabile	160'000.-
Piazza Cattori <sup>1)</sup>	1'130'000.-
Costi per gestione cantiere e viabilità provvisoria	350'000.-
Costi per scavi archeologici	170'000.-
Costi per misure e provvedimenti di protezione fonica	470'000.-
<b>Totale costruzione</b>	<b>11'180'000.-</b>
Onorari progettazione esecutiva e direzione lavori <sup>2)</sup>	1'550'000.-
Imprevisti	1'120'000.-
<b>Totale costruzione, onorari, imprevisti</b>	<b>13'850'000.-</b>
IVA 8.1 %	1'120'000.-
Indennità occupazione terreni (occupazioni provvisorie e geometra)	150'000.-
<b>TOTALE (IVA inclusa)</b>	<b>15'120'000.-</b>
Riserva 10% (precisione preventivo)	1'510'000.-
<b>TOTALE (IVA inclusa) con riserva 10%</b>	<b>16'630'000.-</b>

<sup>1)</sup> *Intervento della misura PALoc3 CmP 1.B delegato al Comune di Muralto.*

<sup>2)</sup> *Il finanziamento per la fase di progettazione definitiva e di pubblicazione viene garantito dai crediti stanziati tramite il messaggio n. 7593 del 7 novembre 2018.*

## 6.2 Finanziamento

L'intervento è inserito nel pacchetto di misure a favore del trasporto pubblico finanziato dalla Confederazione nell'ambito del PALoc3, tramite un contributo del 40% per un massimo di fr. 5'410'000.- (prezzi aprile 2016 senza rincaro). Le FFS partecipano con un contributo del 50%, pari a fr. 280'000.-, alla costruzione dei parcheggi bici B+R.

Dedotto il sussidio federale e il contributo delle FFS, i rimanenti costi sono a carico del Cantone nella misura del 65% e dei Comuni facenti parte della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per il 35%. Per la quota parte a carico dei singoli Comuni fa stato la chiave di riparto stabilita dalla CIT per il Programma di agglomerato del Locarnese di 3. generazione (PALoc3).

Parte del finanziamento della progettazione è assicurato dal credito stanziato con il messaggio n. 7593 del 7 novembre 2018.

Nella tabella seguente sono riassunte le fonti di finanziamento per la progettazione esecutiva e la riorganizzazione del Nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno – Muralto, in base ai principi descritti al capitolo precedente.

	<b>Costo preventivato</b>	<b>Contributo Confederazione PALoc3<sup>1)</sup></b>	<b>Contributo FFS</b>	<b>Cantone Ticino (65%)</b>	<b>Comuni CIT (35%)</b>
	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>16.63</b>	<b>5.41</b>	<b>0.28</b>	<b>7.11</b>	<b>3.83</b>

<sup>1)</sup>**Nota sul finanziamento PA:** contributo della Confederazione nell'ambito del PALoc3 del 40%, per un massimo di fr. 5'000'000.- (prezzi aprile 2016, senza IVA e rincaro).

### 6.3 Programma di realizzazione e termini PALoc

Ad oggi è stato concluso il progetto definitivo. Il relativo dossier è stato condiviso con i servizi cantonali, con i Comuni di Muralto e Locarno, con la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e della Valle Maggia, con le FART, con Autopostale e le FFS.

Nella prossima fase dovrà essere concretizzato il concetto per la copertura provvisoria del terminale e allestito il progetto stradale, a cui seguirà la pubblicazione secondo la Legge sulle strade. Salvo imprevisti in fase di procedura, i lavori potrebbero prendere avvio nel corso della seconda metà del 2025.

Da segnalare che, secondo le scadenze fissate dalla Confederazione, il 31.12.2025 scade il termine per l'inizio dei lavori riguardanti le misure dei programmi d'agglomerato di terza generazione. In caso di una procedura di ricorso o di un referendum la misura beneficia di una sospensione della decorrenza dei termini fino al passaggio in giudicato della decisione in merito. L'approvazione del presente credito di costruzione è quindi rilevante per garantire l'inizio dei lavori di realizzazione nel corso del 2025 (fatti salvi eventuali opposizioni/ricorsi).

## 6.4 Richiesta di credito

In base a quanto sopra esposto, per la progettazione e la realizzazione della riorganizzazione del Nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno - Muralto, il credito richiesto con il presente messaggio prevede un onere netto di fr. 7'110'000.-, mentre l'autorizzazione alla spesa totale ammonta a fr. 16'630'000.-.

## 6.5 Rapporto con Piano direttore, linee direttive e piano finanziario

Gli investimenti sono in sintonia con il Programma di legislatura 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 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.
- 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.

Per le opere del PALoc3 del messaggio:

- le uscite pari a fr. 16'630'000.- sono previste a Piano finanziario del settore 62 alla posizione 622 08 10 40, WBS 781 59 0952, e si estendono sui quadrienni 2024-2027 e 2028-2031;
- le entrate federali pari a fr. 5'410'000.- sono pianificate alla posizione 622 08 10 20, WBS 781 69 1104, ripartite sui medesimi quadrienni proporzionalmente alle uscite;
- le entrate dei Comuni (fr. 3'830'000.-) sono previste nella Convenzione tra Cantone e CIT per la realizzazione e il finanziamento del Programma di agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3) e sono pianificate alla posizione 622 08 10 20, WBS 781 68 1114. La convenzione prevede pagamenti annuali da parte di Comuni a partire dal 2024, per un periodo di 8 anni;
- le entrate da parte di FFS (fr. 280'000.-) sono pianificate alla posizione 622 90, WBS 781 65 1001.

La realizzazione dei progetti indicati nel messaggio non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato né sul personale.

Lo stanziamento del credito proposto con l'allegato decreto legislativo richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta di membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

## 7. CONCLUSIONE

La Commissione della gestione e delle finanze propone all'attenzione del Gran consiglio l'approvazione del credito di costruzione per la realizzazione della misura PALoc3 CmP 1.B "Riorganizzazione del Nodo intermodale di Muralto" **tenendo conto delle considerazioni espresse al capitolo 5.**

Si tratta di un intervento decisivo per il miglioramento delle condizioni di accessibilità, fruibilità e sicurezza per tutti gli utenti di questo nodo strategico del trasporto pubblico del nostro Cantone in particolare considerando i grandi miglioramenti nei collegamenti ferroviari del Locarnese verso Lugano e verso il nord delle alpi con la galleria di base.

La Commissione invita il Gran Consiglio ad approvare il decreto legislativo allegato al messaggio.

La Commissione propone inoltre di archiviare la petizione presentata l'8 marzo 2024 dal Gruppo Promotore Petizione Salva Viale Cattori Muralto "Salva Viale Cattori.

Per la Commissione gestione e finanze:

Bixio Caprara, relatore

Agustoni - Balli - Bourgoin - Bignasca - Dadò -

Durisch - Gendotti - Gianella Alessandra -

Guerra - Passalia (con riserva) - Quadranti -

Sirica - Speciali - Soldati (con riserva)