

Rapporto

numero

8543 R

data

26 agosto 2025

competenza

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

della Commissione gestione e finanze

sul messaggio 19 febbraio 2025 concernente lo stanziamento di:

- un credito quadro netto di 12'291'000 franchi e un'autorizzazione alla spesa di 20'545 '000 franchi per la realizzazione di un terzo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc 3), quale aggiornamento del credito quadro di 31'033'000 franchi, per un totale di 51'578'000 franchi;
- un credito quadro netto di 1'443'000 franchi e un'autorizzazione alla spesa di 3'205'000 franchi per la realizzazione di un primo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di quarta generazione (PALoc 4);
- di un contributo di 160'000 franchi a favore della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per il supporto tecnico svolto nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese nel periodo 2024 – 2027

1. INTRODUZIONE

La Commissione gestione e finanze ha esaminato con attenzione il messaggio n. 8543 del Consiglio di Stato, con il quale si propone lo stanziamento di un credito quadro netto di 13.894 milioni di franchi per la realizzazione di misure infrastrutturali e di pianificazione nel comprensorio del Locarnese, nell'ambito del Programma d'agglomerato PALoc3 e PALoc4.

I progetti si inseriscono in una strategia a lungo termine volta a favorire una mobilità sostenibile e integrata, che tenga conto delle peculiarità territoriali del Locarnese, del suo sviluppo demografico, del contesto turistico e del crescente fabbisogno di soluzioni per il traffico quotidiano, il trasporto pubblico e la mobilità lenta. L'azione proposta dal Consiglio di Stato mira a dare seguito a numerose misure già pianificate o avviate, con l'obiettivo di incrementare la qualità dei servizi, migliorare la sicurezza e favorire una mobilità rispettosa dell'ambiente e del territorio.

2. INQUADRAMENTO GENERALE DEL PALOC

Il Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc) è uno strumento di pianificazione e finanziamento che si inserisce nel quadro dei programmi d'agglomerato sostenuti dalla Confederazione. Questi programmi, istituiti a livello federale, mirano a promuovere uno sviluppo territoriale coordinato tra mobilità, insediamenti e ambiente. Il loro scopo è

incentivare una mobilità sostenibile e un uso razionale del territorio, migliorando nel contempo la qualità della vita e la competitività delle regioni urbane e periurbane.

A livello strutturale, le misure sono definite congiuntamente dai Comuni, dal Cantone e – per quanto riguarda il cofinanziamento – dalla Confederazione. I Comuni identificano i bisogni locali e regionali, il Cantone coordina e aggrega i progetti assicurandone la coerenza strategica e pianificatoria, mentre la Confederazione analizza e approva il pacchetto complessivo, garantendo un finanziamento fino al 40% per le misure ammesse.

Le misure contenute nel messaggio in oggetto sono frutto di questo processo continuo, con una selezione mirata di progetti pronti per essere realizzati, coerenti con le esigenze locali e in linea con gli obiettivi nazionali.

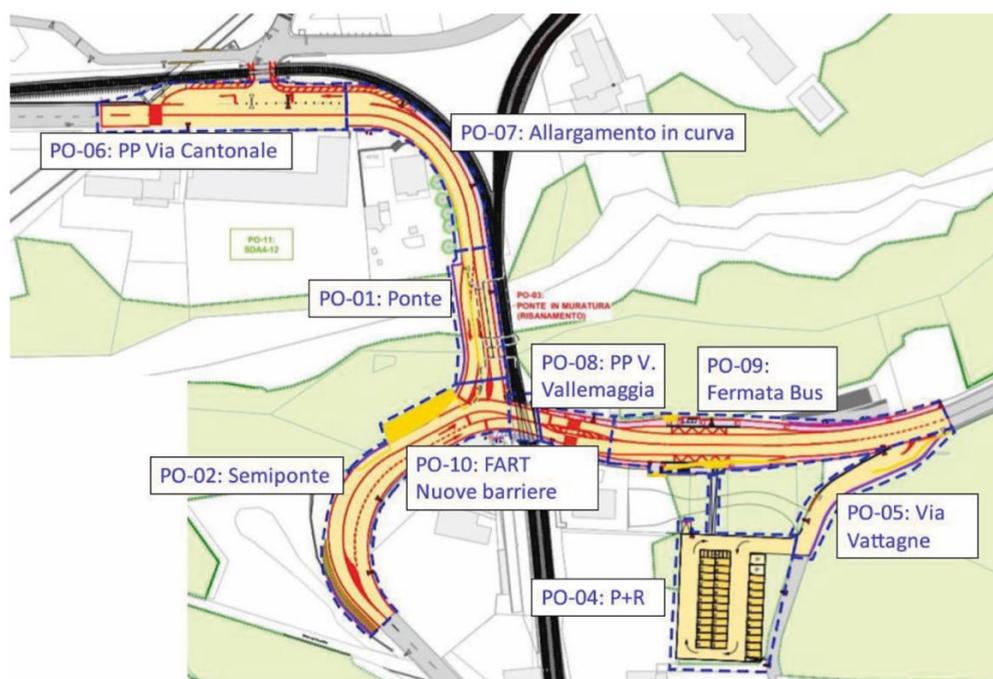
3. GLI INTEVENTI PREVISTI NEL MESSAGGIO

Il credito richiesto permette di finanziare un insieme articolato e coerente di interventi suddivisi in tre ambiti principali:

3.1 Trasporto pubblico e viabilità stradale

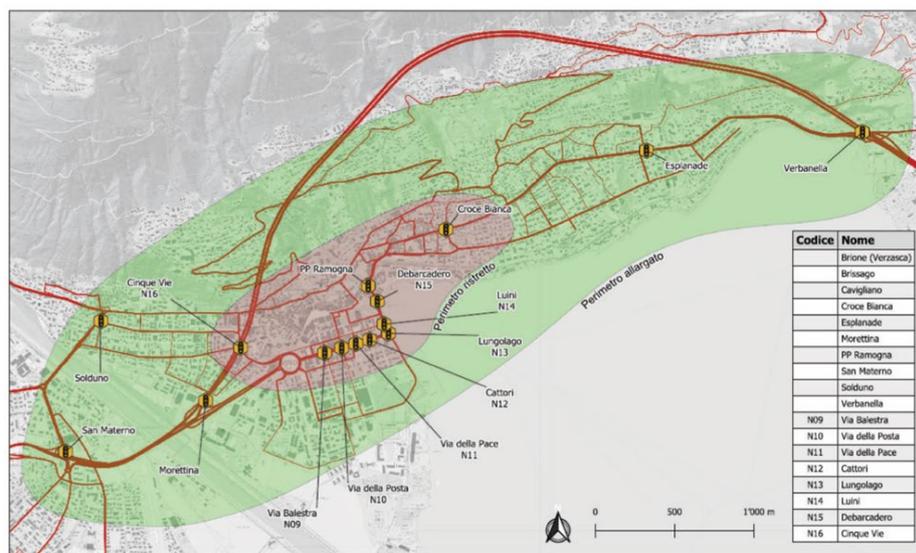
Tra gli interventi specifici figurano:

- **Riorganizzazione del nodo di Ponte Brolla:** si tratta dell'intervento più consistente sotto il profilo finanziario. Comprende la realizzazione di un nuovo ponte stradale ad arco sulla Maggia, il ridisegno completo della viabilità (nuove corsie di preselezione e attraversamenti), la creazione di un parcheggio P&R, la riorganizzazione delle fermate del trasporto pubblico secondo lo standard LDis e il miglioramento della sicurezza per l'utenza pedonale.



Planimetria indicazioni sulle diverse parti d'opera

- **Diverse fermate nella regione per il trasporto pubblico** nuove fermate per gli autobus in diverse zone urbane densamente abitate, concepite per favorire l'accesso al trasporto pubblico, dotate di pensiline, segnaletica e accessi senza barriere, per persone con mobilità ridotta.
- **Nuova centrale per la gestione semaforica dell'agglomerato Locarnese:** il sistema prevede il coordinamento digitale dei semafori con priorità per il trasporto pubblico, gestione remota, raccolta dati per la pianificazione e ottimizzazione dei tempi di attesa. Il progetto migliora sensibilmente la regolarità degli orari del trasporto pubblico, soprattutto nelle ore di punta.



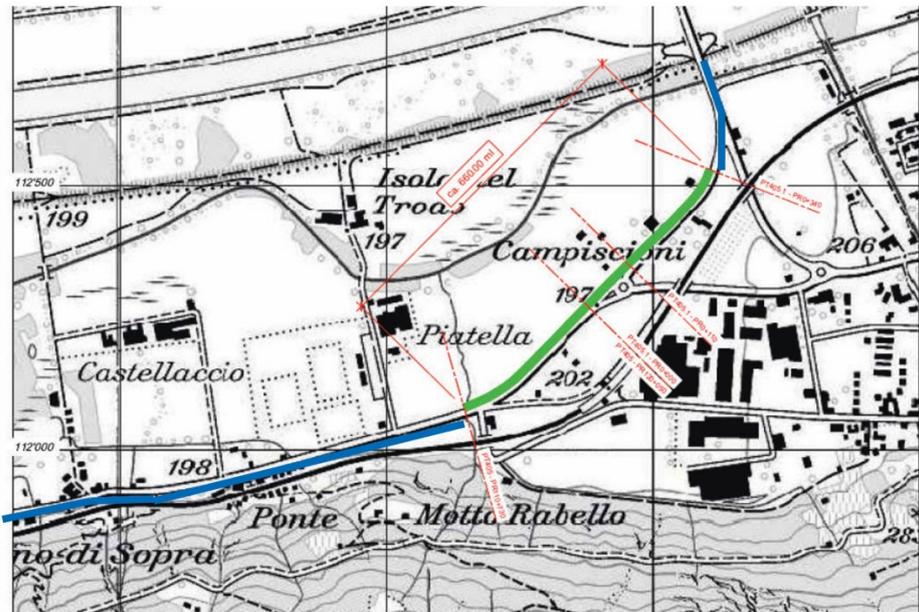
Limiti d'intervento e distinzione tra perimetro allargato e perimetro ristretto

3.2 Mobilità lenta

Tra le misure più rilevanti:

- **Percorso ciclabile del Gambarogno:** realizzazione del tratto tra Quartino-Campisconi. Questo segmento ha valenza strategica poiché connette la rete ciclabile cantonale alla stazione FFS di Magadino, al Centro sportivo e ricreativo e all'area naturalistica delle Bolle di Magadino.

In accordo con le autorità competenti – SPAAS – si approfitta dell'intervento per adeguare anche il sistema di smaltimento delle acque meteoriche ricadenti non solo sulla futura ciclabile, ma anche sulla piattaforma stradale esistente e che attualmente vengono scaricate a lato strada e infiltrate nel sottosuolo.



Piano orientativo del progetto del marciapiede ciclopedonale, in verde la tratta mancante Gambarogno-Magadino

Questi interventi sono accompagnati da ulteriori misure di moderazione del traffico, riorganizzazione della segnaletica e ridefinizione di nodi viari secondari, come si può approfondire meglio all'interno del messaggio.

3.3 Supporto tecnico svolto dalla Commissione Intercomunale dei Trasporti nel periodo 2024-2027

Le attività per l'attuazione del PALoc e di opere accompagnatorie comportano anche un impegno per la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT), che va oltre i compiti assegnati dalla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto. Si tratta in particolare di attività tecniche di coordinamento e di supporto per la concretizzazione delle misure e per il monitoraggio dell'attuazione. Per questo motivo, come già in passato, si intende sostenere il supporto tecnico svolto dalla CIT negli anni 2024-2027. Tenuto conto del credito residuo di circa fr. 40'000.- sul credito relativo agli anni 2020-2023 stanziato con il DL del 22 febbraio 2022 (Messaggio n. 8087 del 24 novembre 2021), la richiesta di credito relativa al periodo 2024-2027 risulta di fr. 160'000.-. L'importo verrà versato annualmente a consuntivo dietro presentazione di un rendiconto sulle spese effettive.

4. FINANZIAMENTO

La tabella seguente riassume le richieste di credito oggetto del presente messaggio:

Misura	Spesa lorda Mio fr.	Contributo Confederazione Mio fr.	Contributo CIT Mio fr.	Spesa Cantone Mio fr.
PALoc 3 TIM 19	11.070	0.550	3.680	6.840
PALoc 3 Aggiornamento	5.500	0.000	1.925	3.575
PALoc 3 TIM 22	3.975	1.089	1.010	1.876
Totale PALoc3	20.545	1.639	6.615	12.291
PALoc 4 ML 10 ⁽¹⁾	1.710	0.390	0.460	0.860
PALoc 4 Progettazione	1.495	0.598	0.314	0.583
Totale PALoc4	3.205	0.988	0.774	1.443
Supporto tecnico CIT	0.160	0.000	0.00	0.160

(1) Compreso l'anticipo di credito già stanziato dal Consiglio di Stato pari a fr. 500'000.-.

Questa ripartizione consente di ottimizzare l'uso delle risorse pubbliche, garantendo che ogni livello istituzionale contribuisca proporzionalmente in base al proprio ruolo e alle competenze. In particolare, il contributo federale permette di alleggerire significativamente l'onere per il Cantone e per i Comuni, fungendo da leva per accelerare l'attuazione di progetti già maturi dal punto di vista tecnico e pianificatorio.

È importante sottolineare che il finanziamento federale è subordinato all'approvazione e alla realizzazione nei termini previsti. Il rischio di perdere tali contributi in caso di ritardi o rinvii rende ancora più urgente l'approvazione e l'esecuzione del presente credito.

5. POSSIBILITÀ MAGGIOR FINANZIAMENTO FEDERALE

Con riferimento alla lettera inviata dal Dipartimento del territorio alla Commissione gestione e finanze relativa al messaggio oggetto del presente Rapporto, si segnala che il Dipartimento del territorio, d'intesa con la CIT, ha deciso di spostare la misura di riorganizzazione della viabilità e realizzazione del nodo intermodale di Ponte Brolla nel PALoc5 (denominandola RSS 19).

Lo scorso settembre, infatti, l'ARE ha segnalato la possibilità di presentare una nuova richiesta di cofinanziamento per una misura di seconda o terza generazione non realizzata entro i termini previsti inserendola nei nuovi Programmi d'agglomerato.

I vantaggi di uno spostamento della misura nel PALoc5 sono in particolare:

- a) l'esecuzione degli interventi, ora ipotizzata con inizio a fine 2025, sarebbe procrastinata al 2028, permettendo maggior agio nella gestione della procedura d'approvazione del progetto (evasione opposizioni e ricorsi) e per la procedura d'appalto;
- b) l'ARE si esprimerà considerando i costi aggiornati, di conseguenza l'importo di cofinanziamento federale potrebbe essere maggiore rispetto a quello attuale con conseguente riduzione, stimata in circa fr. 4.3 mio, della quota parte di Cantone (2.8 mio) e CIT (1.5 mio).

Considerato che le ottimizzazioni progettuali intercorse al progetto hanno permesso di accogliere le richieste avanzate dai Comuni, dalla CIT e dai terzi portando a un progetto condiviso, rispettivamente che la misura risulta oltremodo necessaria e funzionale per garantire l'intermodalità tra differenti vettori di mobilità, si propone alla Commissione gestione e finanze di approvare il Messaggio n. 8543 considerando che il finanziamento della Confederazione potrebbe essere maggiore rispetto a quanto ad oggi indicato, aspetto che giustifica ulteriormente l'opportunità di questa misura.

6. VALUTAZIONI DELLA COMMISSIONE

La Commissione riconosce l'elevato valore strategico del messaggio, sia per la qualità e l'equilibrio degli interventi proposti, sia per la visione sistemica che sottende al progetto.

Va evidenziato con forza che la situazione attuale, in particolare in alcuni nodi nevralgici del Locarnese, non è più al passo con i tempi. La zona di Ponte Brolla, ad esempio, rappresenta oggi un punto critico sotto molti aspetti: la viabilità è datata, la sicurezza insufficiente e la fruibilità per utenti deboli estremamente limitata. Anche il sistema semaforico dell'agglomerato, oggetto dell'intervento TIM 22, è obsoleto e non consente un'efficiente regolazione del traffico né tantomeno una priorità efficace per il trasporto pubblico. La ciclabile del Gambarogno, infine, presenta interruzioni e mancanze infrastrutturali che ne penalizzano l'utilizzo quotidiano e turistico.

La realizzazione delle misure previste dal Messaggio n. 8543 rappresenta dunque un deciso passo avanti verso una mobilità moderna, sicura e sostenibile:

- **Per la mobilità lenta**, il completamento della ciclopista del Gambarogno e i percorsi intercomunali offriranno continuità, sicurezza e attrattività, incentivando l'uso della bici anche per spostamenti quotidiani.
- **Per il trasporto pubblico**, l'intervento a Ponte Brolla porterà non solo a una riorganizzazione delle fermate secondo lo standard LDis, ma anche alla creazione di un parcheggio di interscambio (P+R), elemento chiave per integrare mobilità privata e collettiva.
- **Per la viabilità stradale**, la riorganizzazione dell'incrocio Ponte Brolla – Vallemaggia – Terre di Pedemonte e l'implementazione della centrale semaforica digitale permetteranno una gestione del traffico più efficiente, sicura e meno inquinante.

Per quanto riguarda lo spostamento chiesto dal Dipartimento dal Piano d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3) a quello di quinta generazione (PALoc5), la Commissione sottolinea l'importanza che questo spostamento non crei ulteriori ritardi alla realizzazione dei progetti in oggetto. Infatti, vista l'importanza delle opere presenti nel Messaggio, risulterebbe non giustificabile uno spostamento che ne ritarderebbe ulteriormente la realizzazione. Questo anche perché le percentuali di finanziamento federale per le opere del PALoc5 non sono ancora date e, nonostante la Commissione riconosca che la probabilità di un maggior finanziamento sono molto elevate, in nessun modo si vuole correre il rischio di un eventuale posticipo della fase esecutiva oltre i 3 anni prospettati.

La Commissione ricorda inoltre che il sussidio federale dipende dal numero e dal tipo dei progetti finanziabili e dall'ammontare del credito quadro. Infatti, la percentuale di finanziamento non è legata al montante che la Confederazione stanziava, ma dipende dal punteggio che le opere ottengono. Punteggio che, come sopra indicato, oggi non è ancora definito.

In tutti i casi, essendo il cofinanziamento calcolato sul preventivo dei costi, se essi aumentano, il cofinanziamento non cambia. Nel caso specifico, soprattutto per le opere di Ponte Brolla si sono registrati maggiori costi. Poterle inserire nel PALoc 5 con il nuovo preventivo aggiornato significa quindi ricevere un contributo federale maggiore.

La Commissione desidera anche rimarcare come l'esito della votazione popolare del 15 giugno sulla realizzazione del nodo intemordale di Locarno, non debba in alcun modo aver ripercussioni sulle realizzazioni presenti in questo messaggio e su quelli futuri.

La Commissione, in conclusione, ritiene quindi che il credito in oggetto costituisca non solo una risposta a carenze storiche, ma anche una visione per il futuro della mobilità nel Locarnese. Esso contribuisce a una pianificazione territoriale più coerente, alla riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti, e al miglioramento della qualità di vita dei cittadini.

Particolare apprezzamento è stato espresso per:

- l'integrazione tra mobilità lenta, trasporto pubblico e viabilità motorizzata;
- la valorizzazione del paesaggio e dei percorsi turistici;
- l'attenzione agli utenti più vulnerabili, in particolare studenti, anziani e persone con mobilità ridotta;
- la forte componente tecnica e progettuale, che garantisce una pianificazione solida e mirata.

La Commissione sottolinea infine l'importanza di una comunicazione chiara e trasparente tra i vari enti coinvolti, così da favorire la partecipazione attiva dei Comuni e l'accettazione da parte della cittadinanza.

7. BENIFICI ATTESI

Il Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc) rappresenta un'iniziativa strategica volta a migliorare la mobilità e la qualità della vita nella regione. Gli interventi previsti nel Messaggio n. 8543 sono concepiti per generare una serie di benefici significativi, che si articolano nei seguenti ambiti:

a) Potenziamento del trasporto pubblico

La riorganizzazione del nodo di Ponte Brolla e l'introduzione di nuove fermate, come quella di Via Ferrera ad Ascona, mirano a rendere il trasporto pubblico più accessibile ed efficiente. Queste misure favoriranno una maggiore puntualità e frequenza dei servizi, incentivando l'uso dei mezzi pubblici e contribuendo a ridurre la congestione stradale.

b) Sviluppo della mobilità lenta

La realizzazione di percorsi ciclabili, come quello del Gambarogno e il completamento del tratto tra Tenero e Minusio, promuoverà l'uso della bicicletta e degli spostamenti pedonali. Queste infrastrutture miglioreranno la sicurezza e la continuità dei percorsi, rendendo la mobilità lenta una valida alternativa per gli spostamenti quotidiani e turistici.

c) Ottimizzazione della viabilità stradale

L'implementazione di una nuova centrale per la gestione semaforica dell'agglomerato consentirà una regolazione più efficiente del traffico, riducendo i tempi di attesa e migliorando la fluidità della circolazione. Questo intervento è particolarmente rilevante in zone critiche come l'incrocio di Ponte Brolla verso la Vallemaggia e le Terre di Pedemonte.

d) Impatti ambientali positivi

La promozione di modalità di trasporto sostenibili contribuirà alla diminuzione delle emissioni inquinanti e del rumore, migliorando la qualità dell'aria e l'ambiente urbano. La riduzione del traffico motorizzato privato avrà effetti positivi sulla salute pubblica e sulla vivibilità delle aree urbane.

e) Benefici economici e sociali

Il miglioramento delle infrastrutture di mobilità avrà ricadute positive sull'economia locale, facilitando l'accesso alle attività commerciali e turistiche. Inoltre, una mobilità più efficiente e sicura favorirà l'inclusione sociale, permettendo a tutte le fasce della popolazione di spostarsi con maggiore facilità e autonomia.

In sintesi, gli interventi previsti dal PALoc sono progettati per creare un sistema di mobilità integrato e sostenibile, capace di rispondere alle esigenze attuali e future della popolazione del Locarnese, migliorando al contempo la qualità dell'ambiente.

8. CONCLUSIONI

Alla luce dell'importanza strategica degli interventi, della loro coerenza con gli strumenti pianificatori e del positivo rapporto costi-benefici, la Commissione gestione e finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il messaggio n. 8543 e i decreti legislativi allegati autorizzando quindi;

- lo stanziamento di un credito quadro netto di fr. 13.894 mio;
- la spesa complessiva di fr. 23.910 mio, come descritto nel messaggio e nei relativi allegati tecnici.

La Commissione sottolinea il carattere prioritario e urgente delle misure previste e auspica che i lavori possano avviarsi senza indugio, affinché il Locarnese possa beneficiare al più presto di una mobilità più moderna, sicura, accessibile e sostenibile.

Per la Commissione gestione e finanze:

Luca Renzetti, relatore

Agustoni - Bignasca - Bourgoin - Caroni -

Dadò - Durisch - Ferrara - Galeazzi -

Gendotti - Gianella Alessandra - Guerra -

Piccaluga - Quadranti - Sirica - Soldati - Speciali