

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7351 Concerne	5 luglio 2017	TERRITORIO

Stanziamiento

- di un credito netto di CHF 7'240'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 14'100'000.00 per la realizzazione di quattro misure del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALOC2): messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino (INF 4), nuovo percorso del trasporto pubblico Locarno–Ascona e passerella ciclopedonale sulla Maggia (TP 1) e messa in sicurezza e costruzione di un nuovo percorso ciclopedonale tra il ponte A13 a Quartino e Cadepezzo (TL 2.15 e TL 2.16);
- di un contributo di CHF 90'000.00 a favore della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per il supporto tecnico nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di seconda e terza generazione per il periodo 2017-2019.

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

vi sottoponiamo, per approvazione, le richieste per lo stanziamento di un credito netto totale di CHF 7'240'000.00 e relativa autorizzazione alla spesa di CHF 14'100'000.00 per la realizzazione delle seguenti misure del PALOC2:

- messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino (INF 4);
- nuovo percorso del trasporto pubblico Locarno – Ascona e passerella ciclopedonale sulla Maggia (TP 1);
- messa in sicurezza e costruzione di un nuovo percorso ciclopedonale tra il ponte A13 a Quartino e Cadepezzo (TL 2.15 e TL 2.16).

È inoltre richiesto un credito per il contributo di CHF 90'000.00 a favore della CIT per il supporto tecnico nell'ambito della progettazione delle misure dei Programmi d'agglomerato del Locarnese di seconda e terza generazione per il periodo 2017-2019.

Il Messaggio è strutturato come segue:

1	II PALOC2	3
1.1	Il credito quadro per l'allestimento dei progetti di massima.....	3
1.2	L'attuale richiesta di credito	3
2	MESSA IN SICUREZZA COLLEGAMENTI PEDONALI/CICLABILI A QUARTINO E MAGADINO (MISURA PALOC2 – INF 4)	4
2.1	Giustificazione dell'opera	4
2.2	Limiti d'opera.....	4
2.3	Concetto d'intervento	5
2.4	Programma dei lavori.....	6
2.5	Preventivo dei costi.....	6
3	NUOVO PERCORSO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCARNO-ASCONA E PASSERELLA SULLA MAGGIA (MISURA PALOC2 – TP 1)	6
3.1	Giustificazione dell'opera	6
3.2	Limiti d'opera e concetto d'intervento	7
3.2.1	Passerella e raccordi.....	7
3.2.2	Adeguamento ponte A13 per corsia bus e raccordi.....	8
3.3	Programma dei lavori.....	9
3.4	Preventivo dei costi.....	9
4	MESSA IN SICUREZZA ED E REALIZZAZIONE DI UN NUOVO PERCORSO CICLOPEDONALE TRA IL PONTE A13 A QUARTINO E CADEPEZZO (MISURE PALOC2 – TL 2.15 E TL 2.16)	9
4.1	Giustificazione dell'opera	9
4.2	Descrizione del progetto	10
4.3	Programma lavori.....	10
4.4	Preventivo dei costi.....	10
5	RICHIESTE DI CREDITO	10
5.1	Opere del PALOC2	10
5.1.1	Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino (misura PALOC2 – INF 4).....	10
5.1.2	Nuovo percorso del trasporto pubblico Locarno – Ascona e passerella sulla Maggia (misura PALOC2 – TP 1).....	11
5.1.3	Messa in sicurezza e realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale tra il ponte A13 a Quartino e Cadepezzo (misure PALOC2 – TL 2.15/TL 2.16)	11
5.1.4	Credito totale per le quattro opere.....	12
5.2	Supporto tecnico svolto dalla CIT	12
6	LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO	12
7	CONCLUSIONI	13

1 II PALOC2

Il PALOC2 è stato approvato dalla CIT e dal Consiglio di Stato (CdS) il 28 novembre rispettivamente il 21 dicembre 2011.

Esso è stato successivamente trasmesso all'Autorità federale per esame e decisione sui contributi ai sensi della Legge federale sul fondo infrastrutturale e della Legge federale sull'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata.

Con la Convenzione sulle prestazioni tra il CdS, la CIT e la Confederazione del dicembre 2014 – febbraio 2015 sono stati definiti i progetti al beneficio dei contributi federali.

Il tasso di partecipazione federale delle misure cofinanziate del PALOC2 è stato fissato al 40% (su un massimo del 50%).

Sugli investimenti di interesse regionale e locale annunciati in lista A (inizio lavori entro il 2018) per un importo di CHF 29'140'000.00 il contributo federale massimo sarà pari a CHF 11'660'000.00 (importi ai prezzi 2005, IVA esclusa).

Le opere di interesse regionale di priorità A consistono in 22 misure (2 misure trasporto pubblico, 20 misure mobilità lenta) per un costo totale annunciato alla Confederazione di CHF 24,78 mio (prezzi 2005, IVA esclusa). Le misure principali sono:

1. riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone (TP1);
2. nuova fermata TILO di Minusio (CmP3);
3. sottopasso pedonale stazione Locarno-Muralto-Lungolago (CmP1.A);
4. messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino (INF4).

1.1 Il credito quadro per l'allestimento dei progetti di massima

La Confederazione riconosce per il computo definitivo del contributo l'IVA e il rincaro mentre non assume alcuna partecipazione agli eventuali costi supplementari dovuti agli approfondimenti progettuali. L'erogazione dei contributi è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di finanziamento che attesti la crescita in giudicato dell'autorizzazione a costruire e del finanziamento cantonale e comunale.

In questa prospettiva e nell'intento di passare al più presto alla fase realizzativa il CdS ha sottoscritto con la CIT nel marzo 2013 una Convenzione per l'allestimento dei progetti di massima delle misure previste dal PALOC2.

Per la progettazione di massima delle misure del PALOC2 sono stati stanziati complessivamente CHF 1'280'000.00 con Decreto legislativo (DL) del 23 settembre 2013 (Messaggio no. 6793 del 30 aprile 2013) e per la progettazione di massima dei percorsi ciclabili del Locarnese CHF 400'000.00 con DL del 19 febbraio 2013 (Messaggio no. 6704 del 24 ottobre 2012).

Ad oggi sono stati completati gran parte dei progetti di massima, stabilendo le basi per la fase di progettazione definitiva e, in taluni casi, già anche per la realizzazione.

1.2 L'attuale richiesta di credito

Lo stato d'avanzamento dei diversi progetti al momento dell'allestimento del presente messaggio non permetteva ancora di allestire con la CIT una Convenzione sul finanziamento complessivo della realizzazione sull'insieme delle misure previste.

Con il presente messaggio proponiamo tuttavia lo stanziamento di un credito di costruzione per le misure di cui già si dispone di un progetto che garantisce una sufficiente attendibilità. Con i crediti approvati e la Convenzione che si dovrà concludere e intimare nel frattempo, sarà così possibile iniziare in tempi brevi con le procedure per la concretizzazione di una prima parte di opere del PALOC2.

La Convenzione complessiva sarà quindi presentata nell'ambito di un successivo messaggio. Il finanziamento delle opere in oggetto considera la ripartizione dei costi del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni, al netto dei sussidi federali. La suddetta Convenzione confermerà queste quote di riparto finanziario così come la chiave di riparto interna per i singoli Comuni e fisserà gli importi specifici a carico di terzi, tenendo conto degli adeguamenti progettuali intervenuti. Questi elementi saranno a quel momento intimati dal CdS ai Comuni, in ossequio a quanto prevede la Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto.

Le misure oggetto del presente messaggio concernono interventi a favore della mobilità lenta e del trasporto pubblico.

2 MESSA IN SICUREZZA COLLEGAMENTI PEDONALI/CICLABILI A QUARTINO E MAGADINO (MISURA PALOC2 – INF 4)

2.1 Giustificazione dell'opera

La realizzazione del nuovo marciapiede ciclopedonale ha lo scopo di mettere in sicurezza il collegamento tra Quartino e Magadino favorendo gli spostamenti a mobilità lenta.

La strada cantonale in oggetto presenta un carico di Traffico Giornaliero Medio (TGM) di circa 9'800 veicoli ed attualmente non è munita di un collegamento pedonale. In assenza di ragionevoli percorsi alternativi, è necessaria la realizzazione di un marciapiede ciclopedonale condiviso tra pedoni e ciclisti.

La formazione del nuovo marciapiede ciclopedonale porta vantaggi in termini di sicurezza e favorisce l'accessibilità con mobilità lenta al Centro sportivo regionale, alla zona delle Bolle e alla Stazione FFS di Quartino, apportando nel contempo un netto miglioramento dei collegamenti ciclabili nella zona, tra cui citiamo in particolare il percorso regionale 311 (Riazzino-Bellinzona) e il futuro collegamento Magadino-Gordola, previsto dal PALOC3.

2.2 Limiti d'opera

La progettazione si sviluppa partendo dall'uscita est del paese di Magadino (progressiva 100+350) del tratto di strada cantonale PT 405 Dirinella-Quartino, fino a raccordarsi al tratto di marciapiede ciclopedonale già realizzato nel 2015, all'altezza dell'accesso al centro sportivo (PR110+600).



Figura 1: Estensione dell'intervento (situazione: estratto CN 1:25'000)

2.3 Concetto d'intervento

Il tracciato presenta uno sviluppo di circa 1.2 km e tiene conto della morfologia del terreno circostante, degli insediamenti presenti, della presenza della linea ferroviaria e del sistema di smaltimento delle acque meteoriche esistente.

Il percorso ciclopedonale viene realizzato lungo il lato a valle della strada cantonale (lato lago/bolle), adattandosi e in generale rispettando il tracciato stradale planimetrico e altimetrico esistente.

Per permettere l'inserimento del tracciato sono previsti allargamenti del sedime stradale sia a monte che a valle.

Laddove si interviene a valle le opere principali sono costituite dalla costruzione di una mensola su speroni in calcestruzzo armato o scarpate con le adeguate protezioni di sicurezza (barriere elastiche) dove necessarie. Dove il percorso attraversa dei riali sono necessari interventi di allargamento e adattamento dei manufatti esistenti (tombini).

A monte gli interventi principali consistono nella costruzione di muri di controriva e di rivestimento, la demolizione di due vecchi stabili dismessi di proprietà cantonale (mappali 1038 e 1039) e nello scavo e relativo consolidamento dell'ammasso roccioso a ridosso della linea ferroviaria.

Il nuovo percorso ciclopedonale è previsto con una larghezza di 2.50 m su tutta la tratta, delimitato dal campo stradale da una bordura o da una barriera di sicurezza.

Il Cantone coglie l'opportunità di questo intervento per risanare il campo stradale sull'intera tratta, ciò che comporta la sostituzione completa della pavimentazione, il rinnovo delle canalizzazioni per le acque chiare e della segnaletica, nonché la posa di nuovi elementi per l'attraversamento degli anfibi.

Queste opere di conservazione della proprietà stradale sono a completo carico del Cantone.

2.4 Programma dei lavori

La durata totale dei lavori è stimata in circa 18 mesi.

In base alla programmazione attuale, l'inizio presumibile dei lavori è previsto per settembre 2018.

L'esecuzione avviene a tappe di lunghezze massima di 150 ml con gestione semaforica fuori dagli orari di punta e con regolazione manuale tramite agenti di sicurezza negli orari di maggior afflusso.

2.5 Preventivo dei costi

Il preventivo dei costi, aggiornato secondo il progetto definitivo (Pdef) del febbraio 2017, comporta un onere complessivo di **CHF 5'610'000.00** (precisione $\pm 10\%$, IVA inclusa) come illustrato nella tabella seguente.

a) Misura PALOC2 – INF4	Importo CHF
Costi di costruzione + Imprevisti (10%)	3'400'000.00
Acquisizione fondi	150'000.00
Spese generali	340'000.00
Totale	3'890'000.00
IVA 8%	310'400.00
Totale (IVA incl.) arrotondato	4'200'000.00

b) Risanamento stradale	
Rinnovo pavimentazione	1'043'000.00
Risanamento canalizzazioni	83'000.00
Segnaletica/conduzione traffico	86'000.00
Elementi per anfibi	70'000.00
Barriere di sicurezza	24'000.00
Totale	1'306'000.00
IVA 8%	104'480.00
Totale (IVA incl.) arrotondato	1'410'000.00

TOTALE a) + b)	5'610'000.00
-----------------------	---------------------

La base temporale per l'indicizzazione dei prezzi è febbraio 2017.

Il grado di attendibilità del $\pm 10\%$ rispecchia quanto richiesto dalla norma SIA 103 per questa fase di progetto (Pdef).

3 NUOVO PERCORSO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCARNO-ASCONA E PASSERELLA SULLA MAGGIA (MISURA PALOC2 – TP 1)

3.1 Giustificazione dell'opera

La misura consiste nella realizzazione di un nuovo collegamento diretto per il trasporto pubblico tra Locarno e Ascona, tassello fondamentale del potenziamento del servizio urbano regionale in vista dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri nel 2020.

Questo collegamento attraversa il fiume Maggia sull'attuale ponte A13, più precisamente sulla corsia oggi riservata al traffico ciclopedonale, che andrà opportunamente adeguata.

Di conseguenza si rende necessaria la costruzione di un nuovo percorso ciclopedonale.

A tale scopo il Dipartimento del territorio ha indetto lo scorso anno un concorso di progettazione.

Con RG 3097 del 6 luglio 2016 il CdS, coerentemente a quanto proposto dalla giuria, ha attribuito agli autori del progetto vincitore il mandato per la progettazione esecutiva.

Parallelamente si è sviluppato il progetto relativo all'adattamento del ponte esistente per la trasformazione del percorso ciclopedonale attuale in nuova corsia bus.

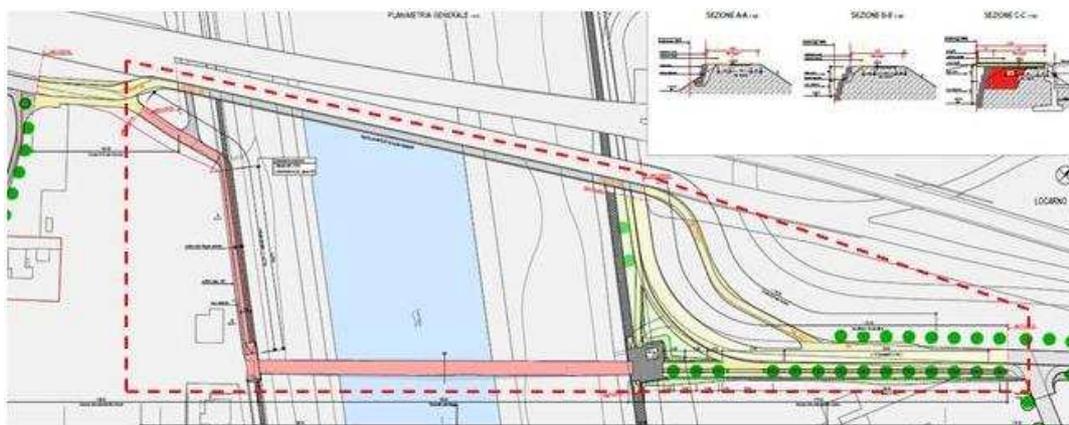
Si segnala che la misura TP1, oltre alle opere oggetto del presente Messaggio, comprende anche nuove fermate del TP e corsie preferenziali per un importo annunciato nel PALOC2 di CHF 1.5 mio (vedi punto 1.2).

3.2 Limiti d'opera e concetto d'intervento

L'intervento contempla:

- il nuovo percorso ciclopedonale, con in particolare la nuova passerella sul fiume Maggia ed i raccordi;
- la nuova corsia bus ricavata dall'adeguamento del ponte A13 esistente e le rampe d'accesso.

3.2.1 Passerella e raccordi



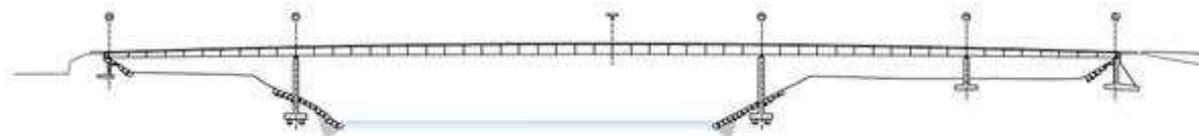
Il progetto propone un tracciato planimetrico lineare, diretto e distinto, sensibilmente staccato dai manufatti autostradali, così da ridurre l'impatto urbanistico del nuovo attraversamento e l'incidenza fonica dell'adiacente traffico stradale, a favore di un'accresciuta fruibilità del percorso.

In sintesi, con il semplice prolungo di via Morettina è assicurato il mantenimento di ordine e gerarchia dei percorsi.

L'attraversamento perpendicolare del fiume che ne deriva conduce a un manufatto di lunghezza ridotta; con tale perpendicolarità sono rispettati i criteri fondamentali urbanistici e paesaggistici per l'attraversamento di un corso d'acqua.

La passerella è opportunamente collegata alla rete esistente e viene quindi a proporsi come elemento discreto, secondario, quasi impercettibile che dalla piana della Morettina permette di giungere in quota e collegarsi progressivamente alla sponda opposta asconese.

Il manufatto presenta una lunghezza complessiva di 162 m, che si sviluppa su 4 campate (30+75+33+24 m) dettate dalle esigenze di posizionare le pile a bordo dell'alveo centrale. La pendenza longitudinale del camminamento risulta ridotta, fino a un massimo del 4%.



La piattabanda si apre gradualmente fino al centro, evitando così un lungo e rigido percorso "incanalato", sottolineando l'apertura verso il lago.

La forma che ne deriva permette di conferire un ritmo alla passeggiata, caratterizzata da una successione di sequenze che stabiliscono nuove relazioni con l'ambiente e il parco fluviale.

Ne deriva una larghezza variabile dell'impalcato da circa 5 m ai lati fino a circa 6 m al centro della passerella, ad indubbio vantaggio della fruibilità del percorso in considerazione dell'elevato numero di utenti.

Lo spirito minimalista persegue la ricerca di un ridotto impiego di materiale e di un sistema strutturale semplice ed essenziale.

L'opera è realizzata con l'impegno di due soli materiali (calcestruzzo e acciaio).

L'impalcato è composto da lamiera in acciaio, con sezione a doppio cassone, quale elemento continuo con larghezza utile variabile. La piattabanda in acciaio è rivestita da una cappa di calcestruzzo armato e risulta protetta (impermeabilizzata) con uno strato di resina poliuretanica, con aggiunta di granulati (antisdrucchiolo) al quarzo.

Il parapetto consiste in una rete metallica a maglia tesa bidimensionalmente che, grazie alla sua leggerezza, permette di conservare la trasparenza.

L'illuminazione è realizzata con un concetto che minimizza il consumo di energia e l'inquinamento luminoso nel rispetto del paesaggio sensibile: il color chiaro del camminamento riflette la luce emessa dalle strisce LED poste nei corrimano.

L'accesso di sponda sinistra (Locarno) al manufatto è assicurato da un'agevole rampa con calibro: 2 m (pedoni) / 1.5 m (aiuola) / 3 m (ciclopista) = 6.5 m; permettendo di fluidificare il traffico a mobilità lenta.

L'accessibilità è pure garantita da una piattaforma sia dalla pista argine che dalle pianure golenali, attraverso pendenze ridotte e percorribili dai diversamente abili.

Sulla sponda opposta (Ascona) il tracciato prosegue perpendicolarmente verso monte, seguendo la pista d'argine su uno sviluppo di circa 80 ml, in congiungimento all'allacciamento verso la fermata Bus (zona spalla cavalcavia A13); il raccordo è realizzato in modo da smussare adeguatamente l'angolo retto e consentire un passaggio agevole.

L'attuale pista d'argine, sul tratto in oggetto presenta un calibro medio di circa 2.0 / 2.5 m su fondo in terra battuta / alluvionale; al fine di rendere fruibile il tracciato a ciclopista urbana, su questo tratto è previsto l'adeguamento del calibro a 4.5 m e la pavimentazione del sedime con materiale duro (bituminoso o calcestruzzo).

3.2.2 Adeguamento ponte A13 per corsia bus e raccordi

L'intervento necessario consiste nell'adeguare la larghezza della corsia dagli attuali ca. 3.00 m a 4.00 m in modo da consentire il transito dei bus con gli opportuni margini di sicurezza per l'evacuazione delle persone in caso di panne/incendio.

Ciò ottimizzando la larghezza delle corsie stradali a 3.70 m, in ossequio alle norme e direttive USTRA, nonché sostituendo il New-Jersey di separazione con una barriera elastica.

Le rampe di raccordo (lato Locarno circa 120 m, lato Ascona circa 65 m) sono ridisegnate sui sedimi attuali in considerazione degli ingombri necessari al transito dei bus.

Il passaggio dei bus nelle due direzioni è gestito da una regolazione semaforica. L'accesso ad esclusivo uso dei bus è pertanto vietato a veicoli e biciclette tramite la posa della segnaletica necessaria.

3.3 Programma dei lavori

Il programma dei lavori considera le restrizioni conseguenti alla necessità di limitare interventi in alveo durante i periodi di possibili piene del fiume.

L'esecuzione di tutte le opere (passerella e adeguamento ponte bus) è prevista dall'autunno 2018 al 2020.

3.4 Preventivo dei costi

In base al progetto di massima 1/2017 (+/-20%), l'importo preventivato ammonta a CHF 6'900'000.00, di cui CHF 350'000.00 relativi al risanamento del manufatto (ponte A13 esistente) ad esclusivo carico del Cantone, così riassunti:

a) Misura PALOC2 – TP1	Importo in CHF
Passerella e raccordi	3'500'000.00
Adeguamento ponte A13 per corsia bus e raccordi	1'200'000.00
Totale costruzione	4'700'000.00
Imprevisti (10%)	470'000.00
Acquisizione fondi	35'000.00
Spese generali	860'000.00
IVA (8%)	485'200.00
Totale (IVA incl.) arrotondato	6'550'000.00
b) Risanamento del Manufatto	
Totale (IVA incl.)	350'000.00
TOTALE a) + b)	6'900'000.00

4 MESSA IN SICUREZZA ED E REALIZZAZIONE DI UN NUOVO PERCORSO CICLOPEDONALE TRA IL PONTE A13 A QUARTINO E CADEPEZZO (MISURE PALOC2 – TL 2.15 E TL 2.16)

4.1 Giustificazione dell'opera

Nell'ambito del PALOC2 l'analisi della situazione relativa alla rete esistente dei percorsi della viabilità lenta, in particolare di quella riservata ai ciclisti, ha permesso di individuare alcuni punti da migliorare.

Lo scopo è di incentivare l'utilizzo della bicicletta anche per gli spostamenti sul posto di lavoro, in modo da alleggerire il carico veicolare sulle strade nelle ore di punta e

conseguire quindi un miglioramento della viabilità globale (trasferimento dell'utente dal mezzo privato motorizzato al vettore alternativo).

4.2 Descrizione del progetto

Misura PALOC2 – TL 2.15

Si tratta della messa in sicurezza del percorso ciclopedonale esistente sul ponte A13 sul fiume Ticino, tramite l'allargamento del sedime adibito al traffico lento dagli attuali 2.00 m a 2.70 m nonché la predisposizione di una separazione fisica tra il traffico lento e il traffico motorizzato. L'intervento si sviluppa su una lunghezza complessiva di circa 450 m.

La necessità consiste nell'aumentare la sicurezza in un punto precario della rete utilitaria ciclabile cantonale, trattandosi del solo collegamento del traffico lento tra il Gambarogno e il polo dell'agglomerato del Locarnese.

Misura PALOC2 – TL 2.16

L'intervento consiste nel completamento del percorso ciclabile tra il ponte A13 sul Ticino e via Bosciora a Quartino, tramite la stabilizzazione della strada di accesso alla sede scout e la posa di un ponticello in legno per l'attraversamento del canale Trodo.

4.3 Programma lavori

La durata dei lavori è stimata a circa 6 mesi per entrambe le misure.

In considerazione delle procedure necessarie (pubblicazione secondo la Legge sulle strade e appalti), la realizzazione delle opere è prevista non prima del 2018/2019.

4.4 Preventivo dei costi

Descrizione	Misura TL 2.15 CHF	Misura TL 2.16 CHF	Totale CHF
Costi di costruzione	510'000.00	600'000.00	1'110'000.00
Acquisizione fondi	0.00	20'000.00	20'000.00
Spese generali	43'000.00	53'000.00	96'000.00
Riserva (20% su Pmax)	110'000.00	130'000.00	240'000.00
Totale	663'000.00	803'000.00	1'466'000.00
IVA 8%	53'040.00	64'240.00	117'280.00
Totale (IVA incl.) arrotondato	720'000.00	870'000.00	1'590'000.00

5 RICHIESTE DI CREDITO

5.1 Opere del PALOC2

5.1.1 *Messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino (misura PALOC2 – INF 4)*

Il preventivo totale ammonta a CHF 5'610'000.00 di cui CHF 1'410'000.00 sono assunti al 100% dal Cantone, quale quota parte imputabile al risanamento della proprietà stradale.

In quanto misure nel PALOC2, approvato dalla Confederazione, le opere rimanenti, il cui importo ammonta a CHF 4'200'000.00, beneficiano di un sussidio federale di circa

CHF 1'080'000.00. Sul rimanente la quota a carico del Cantone è del 65% e quella a carico dei Comuni del Locarnese è del 35%.

La ripartizione del finanziamento delle opere è pertanto la seguente:

Quota a carico del Cantone	CHF	2'030'000.00
Quota a carico dei Comuni del Locarnese (CIT)	CHF	1'090'000.00
Contributo della Confederazione	CHF	1'080'000.00
Totale quota parte PALOC2	CHF	4'200'000.00
Totale opere 100% Cantone	CHF	1'410'000.00

La richiesta di credito (autorizzazione alla spesa) ammonta a:
4'200'000.00 + 1'410'000.00 = CHF 5'610'000.00.

L'onere netto a carico del Cantone è quindi di:
2'030'000.00 + 1'410'000.00 = CHF 3'440'000.00

5.1.2 Nuovo percorso del trasporto pubblico Locarno – Ascona e passerella sulla Maggia (misura PALOC2 – TP 1)

Il preventivo totale ammonta a CHF 6'900'000.00 di cui CHF 350'000.00 sono assunti interamente dal Cantone, quale quota parte imputabile al risanamento della proprietà stradale.

In quanto integrate nel PALOC2, approvato dalla Confederazione, le opere rimanenti, il cui costo ammonta a CHF 6'550'000.00, beneficiano di un sussidio federale di circa CHF 2'480'000.00. Sul rimanente la quota a carico del Cantone è del 65% e quella a carico dei Comuni del Locarnese è del 35%.

La ripartizione del finanziamento delle opere è pertanto la seguente:

Quota a carico del Cantone	CHF	2'650'000.00
Quota a carico dei Comuni del Locarnese (CIT)	CHF	1'420'000.00
Contributo della Confederazione	CHF	2'480'000.00
Totale quota parte PALOC2	CHF	6'550'000.00
Totale opere 100% a carico del Cantone	CHF	350'000.00

La richiesta di credito (autorizzazione alla spesa) ammonta a:
6'550'000.00 + 350'000.00 = CHF 6'900'000.00

L'onere netto a carico del Cantone è quindi di:
2'650'000.00 + 350'000.00 = CHF 3'000'000.00

5.1.3 Messa in sicurezza e realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale tra il ponte A13 a Quartino e Cadepezzo (misure PALOC2 – TL 2.15/TL 2.16)

Il preventivo ammonta a CHF 1'590'000.00.

In quanto inserite nel PALOC2, approvato dalla Confederazione, le opere beneficiano di un sussidio federale di circa CHF 360'000.00 (attualizzato al 2016). Sul rimanente la quota a carico del Cantone è del 65% e quella a carico dei Comuni del Locarnese è del 35%.

La ripartizione del finanziamento delle opere è pertanto la seguente:

Quota a carico del Cantone	CHF	800'000.00
Quota a carico dei Comuni del Locarnese (CIT)	CHF	430'000.00
Contributo della Confederazione	CHF	360'000.00
Totale	CHF	1'590'000.00

La richiesta di credito (autorizzazione alla spesa) ammonta a CHF 1'590'000.00

L'onere netto a carico del Cantone è di CHF 800'000.00

5.1.4 Credito totale per le quattro opere

Con questo Messaggio si propone lo stanziamento di un credito destinato alla realizzazione degli interventi del PALOC2 pronti per l'esecuzione. E' data la facoltà al Consiglio di Stato di suddividere il credito complessivo in singoli crediti d'opera così da avere la necessaria flessibilità nel proseguimento delle realizzazioni. Il credito netto totale ammonta dunque a $3'440'000.00 + 3'000'000.00 + 800'000.00 = \text{CHF } 7'240'000.00$, l'autorizzazione alla spesa a $5'610'000.00 + 6'900'000.00 + 1'590'000.00 = \text{CHF } 14'100'000.00$.

5.2 Supporto tecnico svolto dalla CIT

L'accompagnamento alla realizzazione del PALOC2 e il coordinamento con il PALOC3 da parte della CIT, sono importanti per favorire lo spedito avanzamento e la concretizzazione degli interventi. Con DL del 23 settembre 2013 (Messaggio 6793) è stato stanziato il credito di CHF 150'000.00 per gli anni 2013-2015, mentre per l'anno 2016 il credito è stato stanziato con RG 929 del 7 marzo 2017. Nel 2013 è stata riconosciuta una spesa di circa CHF 9'700.00 e nel 2014 di circa CHF 29'700.00. Nel 2015 e 2016, essendo stato l'impegno della CIT maggiore, è stato riconosciuto l'importo massimo annuo di CHF 50'000.00.

Il Cantone intende quindi sostenere anche negli anni 2017-2019 il supporto tecnico della CIT con un importo massimo di CHF 50'000.00 annui, quale complemento all'impegno a carico dei Comuni. Tenuto conto del credito residuo di circa CHF 60'000.00 relativo agli anni 2013-2015, la richiesta di credito per il periodo 2017-2019 risulta essere pertanto di CHF 90'000.00.

6 LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO

Gli interventi proposti sono stati inseriti e approvati nell'ambito del PALOC2, e sono coerenti con gli obiettivi del Piano direttore, che conferma l'importanza della mobilità lenta (pedonale e ciclabile, scheda M10).

Gli investimenti sono in sintonia con gli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2015-2019. Al capitolo 2.4 "Sviluppo territoriale, mobilità, ambiente ed energia" e alla scheda programmatica no. 35 "Territorio: mobilità efficiente all'apertura di Alp Transit" si menziona l'obiettivo di "modernizzare e integrare le reti di trasporto" e più specificatamente alla lettera f) "Attuazione delle misure prioritarie dei Programmi d'agglomerato di prima e seconda generazione del Luganese (PAL), del Mendrisiotto (PAM), del Locarnese e del Bellinzonese".

Le spese per la realizzazione delle misure del PALOC2 sono previste a Piano Finanziario del settore 62 alla posizione 622 08 10 40 e collegate all'elemento WBS 781 59 5036.

Le entrate della Confederazione sono pianificate alla posizione 622 08 10 20 e collegate all'elemento WBS 781 69 1103. Le entrate della quota a carico dei Comuni del Locarnese (CIT) sono descritte al capitolo 1.2, sono pianificate alla medesima posizione e collegate all'elemento WBS 781 68 1111.

Per il supporto tecnico svolto dalla CIT, la spesa pari a CHF 90'000.00 è prevista a PFI 2016-2019 del settore 63 "Trasporti" e va a carico del conto 50100006 "Investimenti e studi piani regionali trasporti", WBS 767 50 1615, CRB 767 della Sezione della mobilità (PFI 631 70).

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

Lo stanziamento dei crediti proposti con gli allegati DL richiedono l'approvazione da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

7 CONCLUSIONI

Il Cantone e i Comuni, attraverso la CIT, hanno sottoposto alla Confederazione a fine 2011 il PALOC2. Esso è stato accolto con favore e ha ottenuto una quota di finanziamento federale pari al 40% dei costi annunciati per le misure cofinanziate.

Con questo messaggio il Consiglio di Stato intende realizzare le prime misure previste dal programma. Si tratta di procedere in modo pragmatico in funzione dell'avanzamento della progettazione delle diverse opere, nell'intento di ridurre i tempi per concretizzarne l'attuazione.

Le misure oggetto delle presenti richieste di credito sono relative al settore della mobilità lenta (pedonale e ciclabile) e del trasporto pubblico.

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

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Manuele Bertoli

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito netto di 7'240'000 franchi e autorizzazione alla spesa di 14'100'000 franchi per la realizzazione di quattro misure del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALOC2): messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino (INF 4), nuovo percorso del trasporto pubblico Locarno–Ascona e passerella ciclopedonale sulla Maggia (TP 1) e messa in sicurezza e costruzione di un nuovo percorso ciclopedonale tra il ponte A13 a Quartino e Cadepezzo (TL 2.15 e TL 2.16)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 5 luglio 2017 n. 7351 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito netto di 7'240'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 14'100'000 franchi per la realizzazione di quattro misure del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALOC2): messa in sicurezza collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino (INF 4), nuovo percorso del trasporto pubblico Locarno–Ascona e passerella ciclopedonale sulla Maggia (TP 1) e messa in sicurezza e costruzione di un nuovo percorso ciclopedonale tra il ponte A13 a Quartino e Cadepezzo (TL 2.15 e TL 2.16).

Articolo 2

È data facoltà al Consiglio di Stato di suddividere il credito in singoli crediti d'opera.

Articolo 3

Il credito sarà iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

Articolo 4

Decorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un contributo di 90'000 franchi a favore della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per il supporto tecnico nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di seconda e terza generazione per il periodo 2017-2019

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 5 luglio 2017 n. 7351 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È concesso un credito di 90'000 franchi a favore della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per il supporto tecnico nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di seconda e terza generazione per il periodo 2017-2019.

Articolo 2

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

Articolo 3

Il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.