

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7517	28 marzo 2018	TERRITORIO
Concerne		

Stanziamiento

- **di un credito netto di CHF 3'749'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 7'101'000.00 per la realizzazione della prima tappa del nodo intermodale di Locarno-Muralto (misura CmP1.A) nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc2),**
- **di un credito netto di CHF 3'125'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 6'237'000.00, quale aggiornamento del primo credito di CHF 14'100'000.00, per la realizzazione di un secondo pacchetto di opere del PALoc2, per un totale di CHF 20'337'000.00,**
- **di un credito netto di CHF 1'612'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 2'480'000.00 per la realizzazione della tratta Riveo est-Riveo del percorso ciclabile della Vallemaggia nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3).**

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

vi sottoponiamo, per approvazione, le seguenti richieste:

- di un credito netto di CHF 3'749'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 7'101'000.00 per la realizzazione della prima tappa del nodo intermodale di Locarno-Muralto (misura CmP1.A) nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc2),
- di un credito netto di CHF 3'125'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 6'237'000.00, quale aggiornamento del primo credito di CHF 14'100'000.00, per la realizzazione di un secondo pacchetto di opere del PALoc2, per un totale di CHF 20'337'000.00, e più precisamente:
 - *la ciclopista Verbanella Minusio-Mappo (misura TL 1.1),*
 - *il percorso ciclopedonale Riazzino-Cugnasco (misura TL 2.1),*
 - *la messa in sicurezza di via Locarno ad Ascona (misura TL 2.7);*
 - *la riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone (misura TP1, tappe T1-T2-T3);*
- di un credito netto di CHF 1'612'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 2'480'000.00 per la realizzazione, della tratta Riveo est-Riveo del percorso ciclabile della Vallemaggia (misura ML 17) nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3).

Il Messaggio è strutturato come segue:

1.	PREMESSA	3
2.	PRIMA TAPPA DEL NODO INTERMODALE DI LOCARNO - MURALTO (MISURA PALOC2 – CMP1.A)	4
2.1	Giustificazione dell'opera	4
2.2	Descrizione del progetto	5
2.3	Programma dei lavori.....	7
2.4	Costi e finanziamento	7
3.	MISURE A FAVORE DELLA MOBILITA' LENTA	8
3.1	Giustificazione delle opere	8
3.2	Descrizione dei progetti	8
3.2.1	<i>Misura TL1.1: Nuovo tratto di ciclopista alla Verbanella, Minusio-Mappo.....</i>	8
3.2.2	<i>Misura TL 2: 2.1 Nuovo percorso a monte di Riazzino.....</i>	10
3.2.3	<i>Misura TL2.7: Messa in sicurezza via Locarno ad Ascona.....</i>	11
3.3	Programma dei lavori.....	12
3.4	Costi e finanziamento	13
3.4.1	<i>Misura TL 1.1: Ciclopista alla Verbanella, Minusio-Mappo.....</i>	13
3.4.2	<i>Misura TL 2.1: Percorso ciclopedonale Riazzino-Cugnasco</i>	13
3.4.3	<i>Misura TL2.7: Messa in sicurezza via Locarno ad Ascona.....</i>	14
3.4.4	<i>Riepilogo</i>	15
4.	RIORGANIZZAZIONE DEI TRASPORTI SU GOMMA NEL SETTORE LOCARNO-ASCONA-LOSONE	15
4.1	Giustificazione delle opere	15
4.2	Descrizione dei progetti	16
4.2.1	<i>Misura PALOC2 – TP1, tratte T1-T2-T3: Riorganizzazione trasporti su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone.....</i>	16
4.2.2	<i>Nuove fermate bus</i>	18
4.3	Programma dei lavori.....	18
4.4	Costi e finanziamento	19
5.	PALOC3 – MISURA ML 17 – PISTA CICLABILE DELLA VALLEMAGGIA	19
5.1	Premessa	19
5.2	Descrizione del progetto	19
5.3	Programma dei lavori.....	20
5.4	Costi e finanziamento	21
6.	RICHIESTA DI CREDITO	21
6.1	Prima tappa del nodo intermodale di Locarno-Muralto (CmP1.A)	21
6.2	Secondo pacchetto misure PALoc2	22
6.3	Completamento della pista ciclabile della Vallemaggia (misura ML 17-PALoc3).....	22

7.	RAPPORTO CON IL PIANO DIRETTORE, LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO	22
7.1	Prima tappa del nodo intermodale di Locarno – Muralto (CmP1.A).....	23
7.2	Pacchetto di misure PALoc2	23
7.3	Completamento della pista ciclabile della Vallemaggia (misura ML 17-PALoc3).....	23
8.	CONCLUSIONI.....	24



1. PREMESSA

Con Decreti legislativi del 19 febbraio 2018 è stato concesso un primo 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) e 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.

La progettazione di queste misure è nel frattempo avanzata e, grazie a questo primo credito, è possibile procedere alla pubblicazione delle opere secondo la procedura della Legge sulle strade.

Altre misure del PALoc2 sono giunte a maturazione per cui, al fine di non rallentare il processo di realizzazione, è necessario disporre dei relativi crediti.

Con il presente messaggio proponiamo quindi lo stanziamento di un secondo credito di costruzione per le misure di cui già si dispone di un progetto che garantisce una sufficiente attendibilità. Le stesse concernono interventi a favore della mobilità lenta (ML) e del trasporto pubblico (TP).

La Convenzione tra Cantone e CIT che definisce il finanziamento delle misure in priorità A del PALoc2 è stata formalizzata lo scorso 6 dicembre 2017; i costi sono suddivisi di principio in ragione del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni, al netto dei sussidi federali.

La Convenzione definisce pure la chiave di riparto interna per i singoli Comuni e fissa gli importi specifici a carico di terzi, tenendo conto degli adeguamenti progettuali intervenuti. Le quote comunali sono state intimate dal Consiglio di Stato ai Comuni, in ossequio a quanto prevede la Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto.

2. PRIMA TAPPA DEL NODO INTERMODALE DI LOCARNO - MURALTO (MISURA PALOC2 – CMP1.A)

2.1 Giustificazione dell'opera

A seguito dell'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri (dicembre 2020), la stazione FFS/FART di Locarno-Muralto diventerà il terminale AlpTransit del Locarnese e la porta d'ingresso all'agglomerato per chi vi giunge in treno. Si prevede che l'utenza ferroviaria di FFS e FART nel nodo di Locarno aumenterà dagli attuali 8'000 passeggeri al giorno (saliti e scesi) a ca. 12'500 nel 2030. Nel contempo l'utenza delle linee bus urbane e regionali passerà dagli attuali 5'000 a ca. 9'000 passeggeri al giorno.

Il PALoc 2 ha postulato la riorganizzazione dell'intero comparto, segnatamente del nodo del TP, quale obiettivo prioritario per favorire l'interconnessione dei vari vettori di mobilità e conferire qualità e funzionalità a questa area centrale dell'agglomerato. La misura (CmP1) prevede la riorganizzazione completa del nodo per quanto riguarda il terminale bus, gli stalli taxi, i posteggi per bici B+R, i flussi pedonali, l'adeguamento degli impianti di stazione, il riassetto della strada cantonale antistante alla stazione (misura CmP1B, fase 2) e la realizzazione di un nuovo sottopasso pedonale tra la stazione FART, i marciapiedi FFS e il lungolago sul lato ovest (misura CMP1A, fase 1). La realizzazione della fase 1 è oggetto del presente messaggio e beneficia dei contributi federali già stanziati. La fase 2 è oggetto del Programma di agglomerato di terza generazione (PALoc3) : il contributo federale è preavvisato favorevolmente dal Consiglio federale nella procedura di consultazione in atto sul credito quadro complessivo, che verrà discusso in Parlamento verosimilmente a fine 2018. Sul piano cantonale è in corso la fase di progetto preliminare.

Gli interventi relativi alle infrastrutture di trasporto sono coordinati con la pianificazione urbanistica dell'intero comparto della stazione, che è di competenza comunale, e che prevede anche un'edificazione sopra l'area dell'attuale terminale bus e dell'attuale sedime dedicato al P+R.

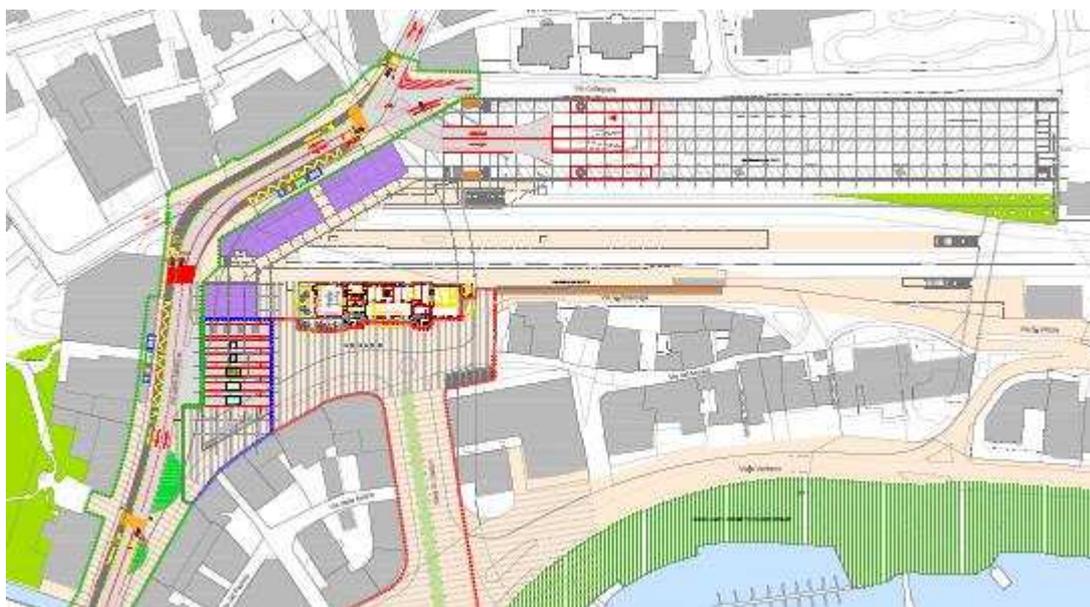


Figura 1: Concetto funzionale del nodo intermodale di Locarno-Muralto

La prima tappa del nodo intermodale (misura CmP1.A del PALoc 2), oggetto del presente messaggio, comprende dunque un nuovo sottopasso pedonale situato all'estremità est del comparto della stazione.

Il nuovo sottopasso permette di:

- aumentare la capacità di accesso pedonale agli impianti ferroviari, tenuto conto dell'aumento della lunghezza e della capienza dei treni (in futuro 212 ml, 900 posti);
- garantire un interscambio snello tra stazione FFS e stazione FART;
- migliorare l'accessibilità alla stazione estendendo il bacino d'utenza diretto (pedoni in particolare) verso est;
- diluire i flussi pedonali riducendo il numero di attraversamenti pedonali della strada cantonale in corrispondenza della testata della stazione.

Inoltre a livello locale il nuovo sottopasso permette di collegare l'autosilo previsto sotto l'attuale area P+R con il lungolago di Muralto, dove il Comune, quale misura PALoc2/Riassetto viario lungolago Viale Verbano (INF 8), prevede l'introduzione di una zona incontro con riduzione dei posteggi.

2.2 Descrizione del progetto

Funzionalmente il nuovo impianto pedonale è suddiviso in tre parti:

- Collegamento FART-FFS
- Ascensore marciapiedi FFS
- Raccordo lungolago

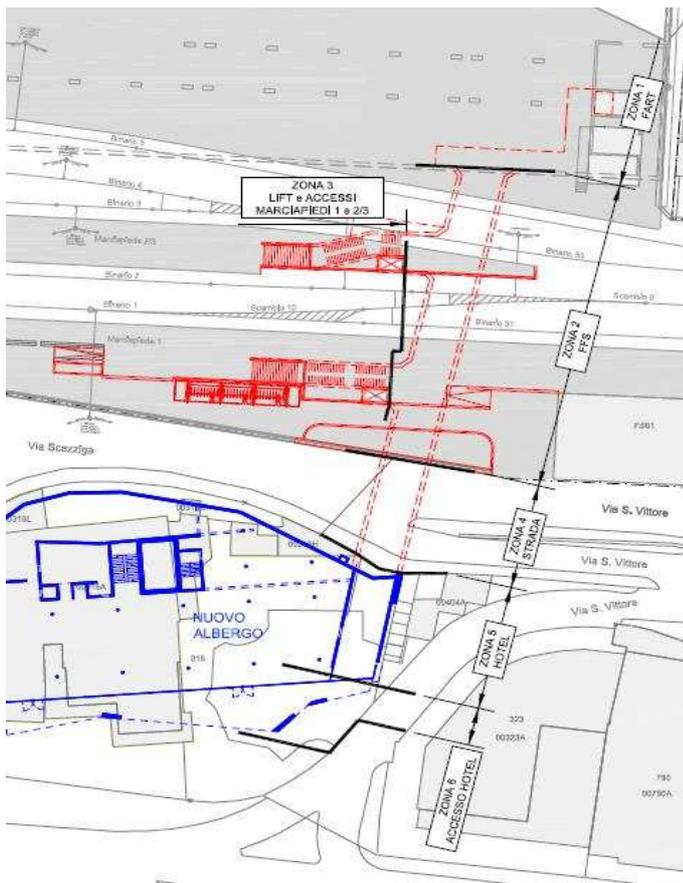


Figura 2: Schema funzionale

Il collegamento FART-FFS comprende:

1. il marciapiede FART, le scale di accesso est alla stazione sotterranea così come il relativo ascensore;

2. il nuovo sottopasso sotto i binari FFS e accessi con scale ai marciapiedi binario 1 e binari 2/3.

La parte ascensore marciapiedi FFS prevede:

3. ascensori di accesso ai marciapiedi 1 e 2/3.

Infine il raccordo lungolago comprende:

4. il sottopasso sotto la strada comunale;
5. il sottopasso nella proprietà dell'Hotel Rosa-Seegarten;
6. l'accesso dal lungolago attraverso la proprietà dell'Hotel Rosa-Seegarten;

Il previsto sottopasso presenta una lunghezza totale di 73 m (dei quali ca. 18 m all'interno della struttura dell'albergo), con una larghezza in luce di 5.00 m e un'altezza libera di 3.50 m. Sono previsti accessi con scale e ascensori ai vari marciapiedi FFS.

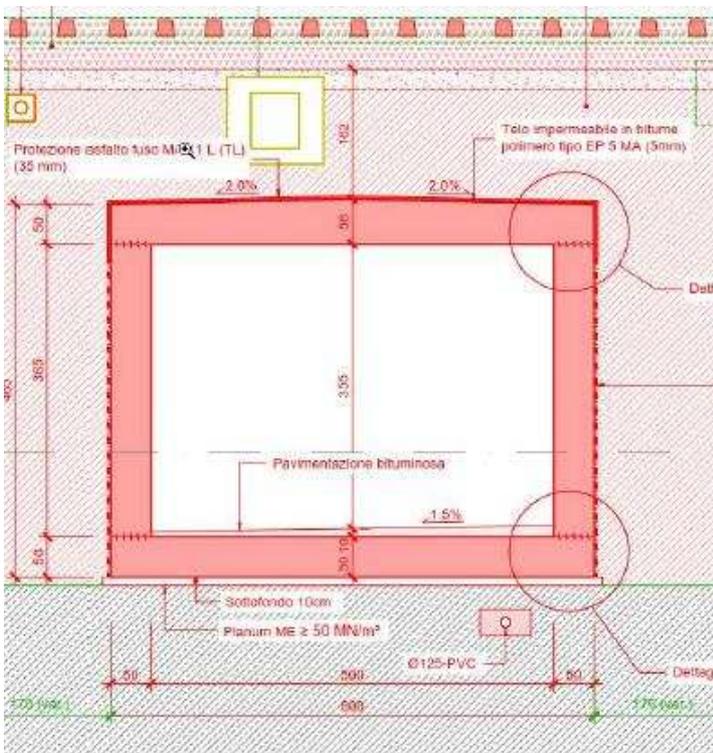


Figura 3: Sezione del sottopasso

La connessione con la stazione sotterranea FART è realizzata tramite la demolizione della parete esistente. Il progetto include anche la sistemazione dei collegamenti verticali esistenti lato est secondo gli standard FFS. In particolare si prevede la sostituzione dell'impianto e della cabina dell'attuale montacarichi e il potenziamento dell'illuminazione delle rampe scale e del corridoio intermedio. Inoltre è prevista la posa di una saracinesca in grado di impedire l'accesso alla stazione FART durante le chiusure notturne di quest'ultima.

La parte di sottopasso all'interno dell'albergo viene realizzata tramite predisposizioni previste nell'ambito della costruzione della nuova struttura privata e che sono regolate direttamente tra Comune e promotori del progetto.

Si segnala in particolare che, a protezione in caso di innalzamento della quota del lago, si prevede la predisposizione per la posa di una barriera anti-allagamento, la cui quota di sommità è stata fissata in 199 m.s.l.m.

2.3 Programma dei lavori

In base al programma stabilito dalle FFS la realizzazione avverrà tra giugno 2019 e settembre 2020, così da permettere la fruizione del collegamento pedonale a partire dal cambio d'orario del dicembre 2020, che prevede l'avvio dei collegamenti diretti Locarno-Lugano attraverso la nuova galleria di base del Ceneri.

Con la pubblicazione dei piani è stata avviata il 26 gennaio scorso la fase di approvazione del progetto secondo la Legge sulle ferrovie, la cui conclusione è attesa per fine 2018/inizio 2019.

La finestra realizzativa di cui sopra è legata alla pianificazione dell'esercizio FFS ed in particolare alla necessità di chiusura di singoli binari di stazione e alla messa a disposizione di ponti provvisori e pertanto deve essere assolutamente rispettata.

2.4 Costi e finanziamento

Il preventivo dei costi, secondo il progetto definitivo (Pdef) per l'intero intervento ammonta a 9.769 mio fr. (prezzi 10.2017, $\pm 10\%$, IVA e spese amministrative FFS escluse) suddiviso come da tabella seguente.

Collegamento FART-FFS	6.249
Ascensori marciapiedi FFS	1.122
Raccordo lungolago	2.092
Aumento standard sottopasso	0.306
Totale	9.769

Mio fr., stato prezzi 10.2017, +/-10%, IVA e costi amministrativi FFS a carico del Cantone esclusi

In base agli accordi intercorsi FFS assume l'investimento per gli ascensori di collegamento ai propri marciapiedi ferroviari (1.122 mio fr.) e il Comune quelli per il raccordo al lungolago (2.092 mio fr.) e la qualità superiore dello standard di arredo del sottopasso (0.306 mio fr.). Gli investimenti assunti dal Comune beneficeranno pure di un contributo della Confederazione (0.437 mio fr.).

Il finanziamento del collegamento dalla stazione FART ai marciapiedi FFS è a carico del Cantone e dei Comuni della CIT (oltre al contributo previsto dalla Confederazione). L'intero sottopasso beneficia di un cofinanziamento federale nell'ambito del PALoc2. Nel caso specifico il contributo ammontava al 40% di 3.77 mio fr. (prezzi 2005, IVA esclusa). Il contributo dei Comuni della regione è regolato nella Convenzione del 6 dicembre 2017 tra il Cantone e la CIT concernente la realizzazione delle misure previste in priorità A dal PALoc2 e ammonta al 35% dell'importo al netto del contributo del Comune di Muralto, delle FFS e della Confederazione.

Il costo totale dell'investimento è così composto:

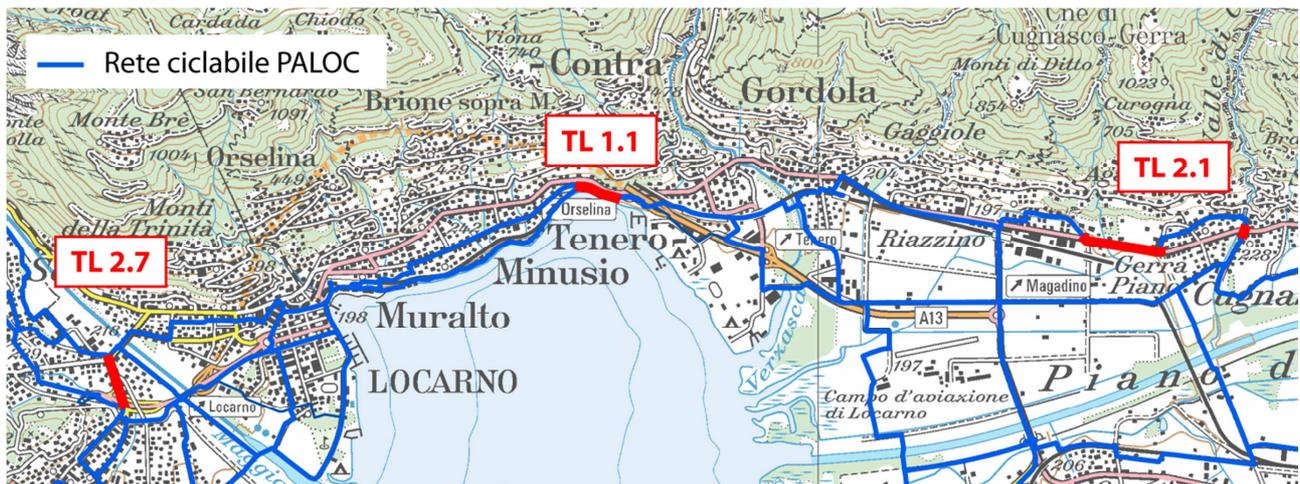
Totale opere	9.769
./. investimenti a carico di Comune e FFS	(3.520)
Opere a carico di Cantone e Comuni CIT, +/- 10%, IVA e costi amministrativi FFS esclusi	6.249
IVA e costi amministrativi FFS a carico di Cantone e Comuni CIT	0.558
Totale senza riserva (IVA e costi amministrativi inclusi)	6.807
Riserva 10% ca.	0.681
Totale costo (IVA, costi amministrativi e riserva inclusi)	7.488
./. Progettazione definitiva - RG 372 del 1. febbraio 2017 (netto a carico Cantone e CIT)	(0.387)
Totale investimenti	7.101

3. MISURE A FAVORE DELLA MOBILITA' LENTA

3.1 Giustificazione delle opere

Nell'ambito del PALoc2 l'analisi della viabilità lenta, ed in particolare di quella ciclabile, ha permesso di individuare diversi punti dov'è possibile migliorare globalmente la rete stradale dell'agglomerato con degli interventi puntuali, che mirano a incentivare l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto alternativo all'automobile negli orari di punta.

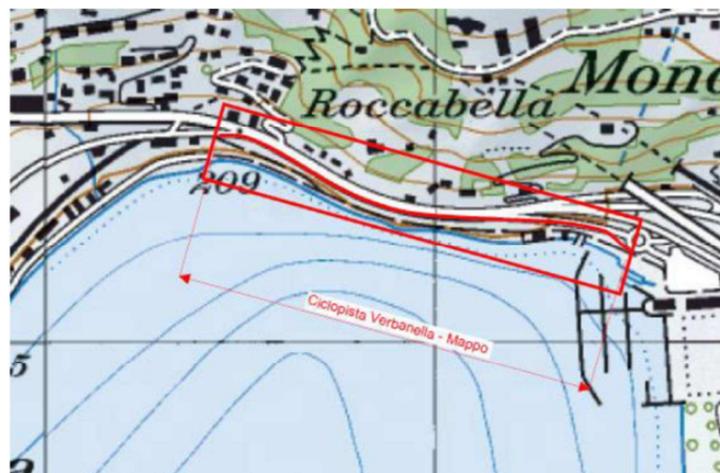
Concretamente si tratta di rendere più attrattivi, oppure completare, certi percorsi che non lo sono ancora; tra questi si sono individuate le seguenti priorità.



3.2 Descrizione dei progetti

3.2.1 Misura TL1.1: Nuovo tratto di ciclopista alla Verbanella, Minusio-Mappo

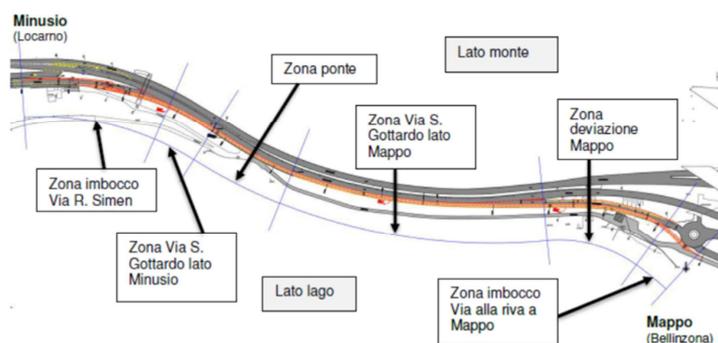
Tra la rotonda di Mappo e il debarcadere di Muralto ci sono due percorsi ciclabili: quello lungo il lago (via alla Riva) per i ciclisti "lenti" e quello che scorre lungo l'intera via R. Simen per poi confluire sempre in via alla Riva, dove su un tratto di ca. 600 m si ricongiunge con il primo, rendendo di fatto questo segmento eccessivamente trafficato e conflittuale con i pedoni. Inoltre il raccordo tra la via R. Simen e la via alla Riva è costituito da una rampa con caratteristiche tecniche fuori norma (pendenza e larghezza) che rende poco attrattivo il percorso a monte.



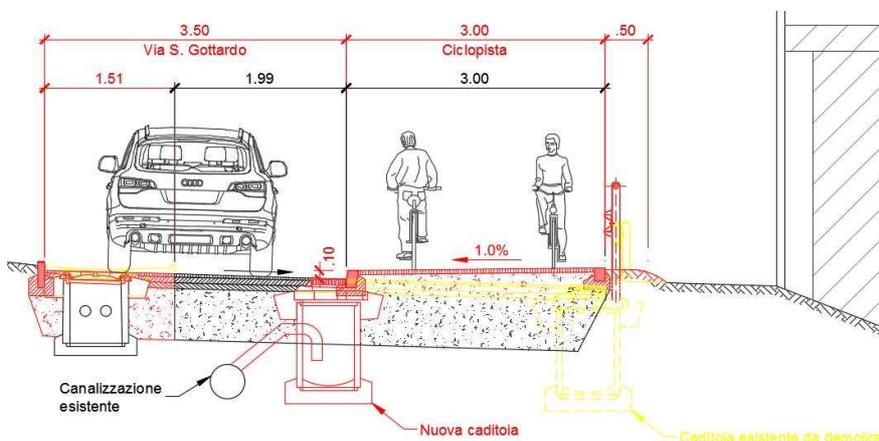
Per completare la pista ciclabile su questi 600 m tra l'imbocco di via Simen e la rotonda di Mappo è prevista la creazione di una pista ciclabile sul sedime dell'attuale strada cantonale; la stessa avrà una larghezza di 3 m e sarà suddivisa in due corsie (una per direzione) di 1.5 m.

Il campo stradale rimanente avrà un calibro di 3.50 m con una sola corsia di scorrimento rispetto alle due attuali. Di fatto l'assetto della via San Gottardo, che prevede una sola corsia per senso di marcia, sarà esteso fino all'imbocco dell'autostrada come del resto già avviene in entrata a Minusio.

Gli interventi necessari consistono nella formazione degli imbocchi alle due estremità, nella realizzazione della nuova ciclopista, rialzata rispetto alla quota stradale e nella predisposizione della segnaletica necessaria.



Vista: Minusio in direzione Mappo



La durata dei lavori è stimata in ca. 5 mesi.

3.2.2 Misura TL 2: 2.1 Nuovo percorso a monte di Riazzino

Secondo la rete dei percorsi ciclabili del Locarnese, il tratto in esame fa parte del percorso Regionale R Lo4, che collega Tenero-Gordola-Riazzino-Cugnasco-Cadenazzo.

La pista ciclabile si sviluppa parallelamente alla via Cantonale fra il centro scolastico di Lavertezzo e il centro sociale di Cugnasco-Gerra. I limiti dell'opera sono illustrati nella figura seguente:

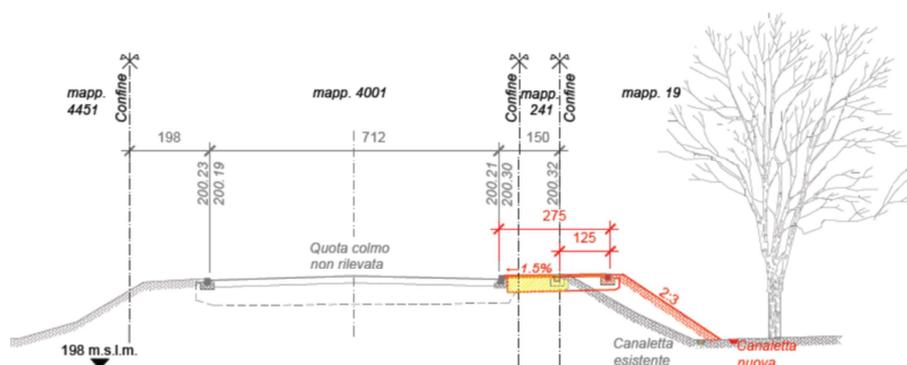


Limiti d'opera misura TL2.1

Il progetto della pista ciclabile si estende su una lunghezza di ca. 800 m e tocca il territorio giurisdizionale di tre Comuni: Locarno, Lavertezzo e Cugnasco-Gerra.

L'intervento riguarda principalmente l'ampliamento del marciapiede a lato di via Cantonale; la sua larghezza attuale di 1.50 m viene aumentata a 2.75 m per permettere il transito di pedoni e ciclisti. Il progetto coinvolge inoltre parte della carreggiata veicolare, alcuni incroci stradali, manufatti sui riali e le infrastrutture presenti sul tracciato.

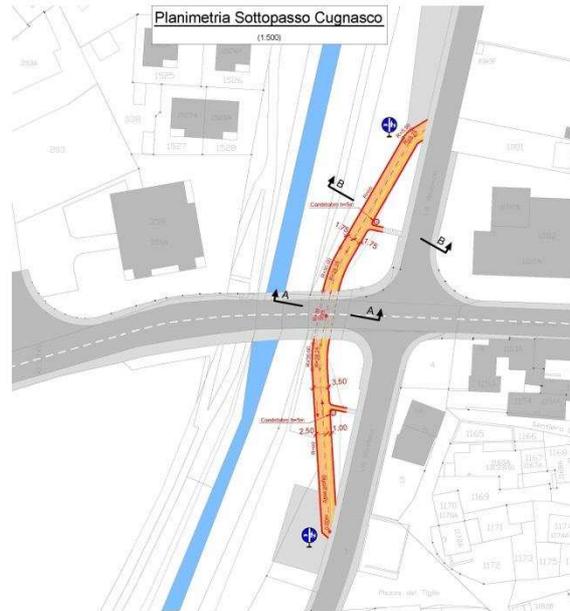
L'allargamento necessario alla realizzazione della ciclopista di ca. 1.25 m avviene in parte espropriando fondi privati (vedi figura sotto), in parte nell'ambito di correzioni puntuali della carreggiata stradale e, in parte, con spostamento a valle della carreggiata stessa.



La durata dei lavori è stimata a ca. 6 mesi.

Per completare il percorso ciclabile è necessario adeguare anche il passaggio sotto il ponte di Cugnasco-Gerra.

I limiti d'opera sono illustrati nella planimetria seguente:

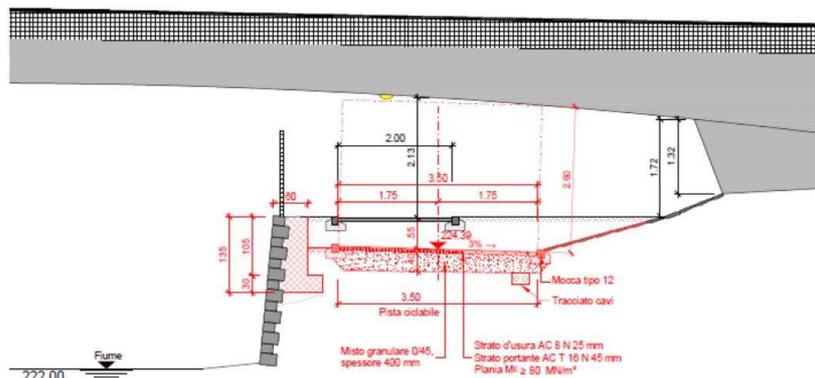


Limiti d'opera della misura TL2.1.1

Si tratta di adeguare da 2.10 a 2.60 m l'altezza minima di transito sotto il ponte della strada cantonale, abbassando di conseguenza la quota del tracciato attuale del percorso pedonale per la sua messa in sicurezza; pure la larghezza viene portata a 3.50 m.

È necessaria la realizzazione di un muretto di contenimento dell'argine esistente, il rifacimento della pavimentazione, la predisposizione di una corretta evacuazione delle acque, la sostituzione dell'illuminazione e una segnaletica adeguata di separazione tra pedoni e ciclisti.

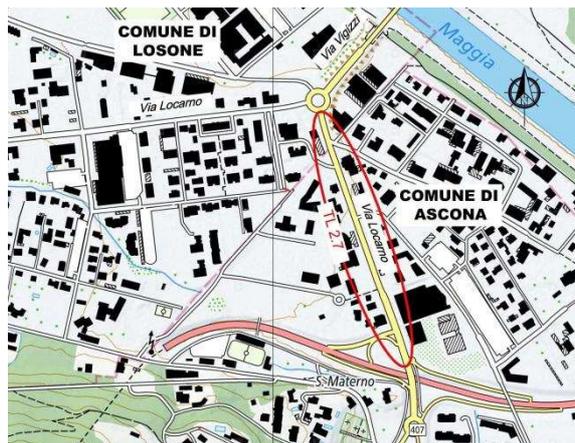
Sezione B-B
Sottopasso Cugnasco (1:50)



La durata dei lavori è stimata a ca. 4 mesi.

3.2.3 Misura TL2.7: Messa in sicurezza via Locarno ad Ascona

Il progetto consiste nella messa in sicurezza dei percorsi ciclabili lungo Via Locarno ad Ascona, parallelamente agli interventi di velocizzazione del TP, descritti al punto 4.2.1 del presente messaggio.

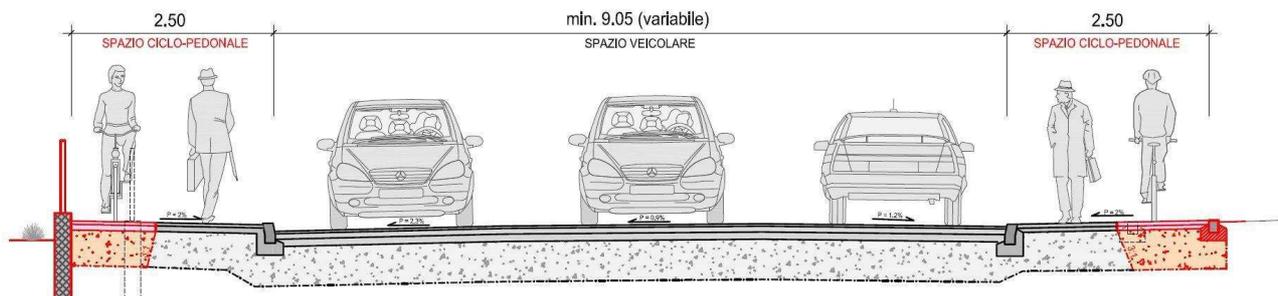


Limiti d'opera della misura TL2.7

Ciò è realizzato tramite l'allargamento dei due marciapiedi esistenti lungo Via Locarno ad Ascona, in modo da ottenere due camminamenti ciclopedonali di larghezza 2.50 m, per una lunghezza totale di ca. 900 m.

L'allargamento dei marciapiedi implica l'esproprio dei fondi interessati e il rifacimento delle attuali delimitazioni (mocche, cordonetti, muri di cinta, ecc.) lungo il nuovo limite di proprietà.

Per garantire una continuità del percorso ciclopedonale si prevede la sopraelevazione degli sbocchi di Via Ferrera e Via Delta su via Locarno.



Infine, gli attuali attraversamenti pedonali saranno adattati anche per l'attraversamento delle biciclette.

La durata dei lavori è stimata in ca. 5 mesi.

3.3 Programma dei lavori

Il periodo di esecuzione delle opere dipende dall'esito delle procedure di pubblicazione/appalti; allo stato attuale si prevede un inizio dei lavori nel primo semestre del 2019.

Gli interventi possono essere eseguiti contemporaneamente, senza influenzare negativamente la mobilità.

3.4 Costi e finanziamento

3.4.1 Misura TL 1.1: Ciclopista alla Verbanella, Minusio-Mappo

Secondo il progetto definitivo del novembre 2017 i costi dell'intervento sono così suddivisi:

Lavori di costruzione	CHF	737'000.00
Spese generali	CHF	34'000.00
	CHF	771'000.00
IVA 7.7% arr.	CHF	59'400.00
	CHF	830'400.00
Riserva 10% ca.	CHF	82'600.00
Totale	CHF	913'000.00

Nel totale è inclusa la riserva del 10% in considerazione del grado di precisione del preventivo.

La misura beneficia del sussidio della Confederazione per un importo di ca. CHF 340'000.00, il rimanente è a carico del Cantone (65%) e dei Comuni dell'agglomerato per il tramite della Commissione intercomunale dei trasporti (35%).

3.4.2 Misura TL 2.1: Percorso ciclopedonale Riazzino-Cugnasco

Secondo il progetto definitivo novembre 2017 i costi dell'intervento sono così suddivisi:

Lavori di costruzione	CHF	662'000.00
Spese generali	CHF	65'000.00
	CHF	727'000.00
IVA 7.7% arr.	CHF	56'000.00
	CHF	783'000.00
Espropri	CHF	108'000.00
		891'000.00
Riserva 10% ca.	CHF	89'000.00
Totale	CHF	980'000.00

Lavori adattamento strada cantonale	CHF	358'600.00
Spese generali	CHF	35'000.00
	CHF	393'600.00
IVA 7.7% arr.	CHF	30'400.00
	CHF	424'000.00
Riserva 10% ca.	CHF	41'000.00
Totale	CHF	465'000.00

Per quanto concerne il percorso ciclopedonale sotto il ponte di Cugnasco, secondo il progetto definitivo dicembre 2017 i costi dell'intervento sono così suddivisi:

Lavori di costruzione	CHF	177'000.00
Spese generali	CHF	16'000.00
	CHF	193'000.00
IVA 7.7% arr.	CHF	15'000.00
	CHF	208'000.00
Riserva 10% ca.	CHF	21'000.00
Totale	CHF	229'000.00

Nei totali è inclusa la riserva del 10% in considerazione del grado di precisione del preventivo.

Gli oneri di adattamento/rinnovo della strada cantonale sono assunti al 100% dal Cantone, mentre la ciclopedonale è finanziata nell'ambito del PALoc.

La misura beneficia del sussidio della Confederazione per un importo di ca. CHF 280'000.00, il rimanente (CHF 929'000.00) è a carico del Cantone (65%= 604'000.00) e dei Comuni dell'agglomerato per il tramite della Commissione intercomunale dei trasporti (35%= 325'000.00).

L'onere netto a carico del Cantone ammonta a CHF 465'000.00 + CHF 604'000.00 = **CHF 1'069'000.00** (IVA inclusa).

3.4.3 Misura TL2.7: Messa in sicurezza via Locarno ad Ascona

Secondo il progetto definitivo gennaio 2018 i costi dell'intervento sono così suddivisi:

Lavori di costruzione	CHF	740'000.00
Spese generali	CHF	95'000.00
	CHF	835'000.00
IVA 7.7%	CHF	65'000.00
	CHF	900'000.00
Espropri	CHF	320'000.00
	CHF	1'220'000.00
Riserva 10%	CHF	130'000.00
Totale	CHF	1'350'000.00

Nel totale è inclusa la riserva del 10% in considerazione del grado di precisione del preventivo.

La misura beneficia del sussidio della Confederazione per un importo di ca. CHF 480'000.00; il rimanente è a carico del Cantone (65%) e dei Comuni dell'agglomerato per il tramite della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) (35%).

3.4.4 Riepilogo

Il finanziamento delle opere a favore della mobilità lenta è riassunto nella seguente tabella.

Misura	Costo CHF	Confederazione CHF	Cantone CHF	Comuni (CIT) CHF
TL 1.1	913'000.00	340'000.00	373'000.00	200'000.00
TL 2.1	1'674'000.00	280'000.00	1'069'000.00	325'000.00
TL 2.7	1'350'000.00	480'000.00	565'000.00	305'000.00
Totale	3'937'000.00	1'100'000.00	2'007'000.00	830'000.00

L'onere netto a carico del Cantone ammonta a CHF 2'007'000.00 (IVA inclusa).

4. RIORGANIZZAZIONE DEI TRASPORTI SU GOMMA NEL SETTORE LOCARNO-ASCONA-LOSONE

4.1 Giustificazione delle opere

Le principali lacune riscontrate dal PALoc inerenti la rete di TP per i Comuni di Ascona e Losone sono state le seguenti:

- mancanza di un collegamento più diretto ed efficace tra Locarno e Ascona,
- frequenza delle linee regionali relativamente bassa e carenza nel servizio serale (dopo le 20:00),
- traffico congestionato a causa degli ingorghi durante gli orari di punta e, spesso durante il periodo estivo, su tutto l'arco della giornata (i bus restano incolonnati nelle tratte saturate di traffico) con conseguenti ritardi, in parte anche marcati, a causa della mancanza di corsie preferenziali,
- priorità semaforiche e gestione dei flussi non sempre programmate per favorire il TP.

La misura TP1 "Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone" comprende i seguenti elementi:

- potenziamento della rete e dell'offerta nel centro dell'agglomerato (delta della Maggia),
- nuovi nodi d'interscambio,
- realizzazione di corsie preferenziali,
- valorizzazione delle fermate.

L'obiettivo è di apportare tangibili migliorie alla rete viaria principale, lungo le tratte ritenute prioritarie, ricavando dove possibile una corsia preferenziale per il bus.

Particolare attenzione è stata data al coordinamento delle due misure; a dipendenza dell'esito dell'esame della Confederazione sul PALoc3 e del relativo finanziamento concesso alle misure lungo via Locarno a Losone, sono stati ipotizzati diversi scenari realizzativi.

Nel presente messaggio è considerato quello che prevede in concomitanza con la misura PALoc2 almeno l'anticipo della misura PALoc3 nella parte iniziale di via Locarno (dalla rotonda Ponte Maggia per ca. 60 m), in modo da poter eseguire definitivamente su questa tratta la corsia bus e la nuova fermata.

L'importo necessario è incluso nella richiesta di credito.

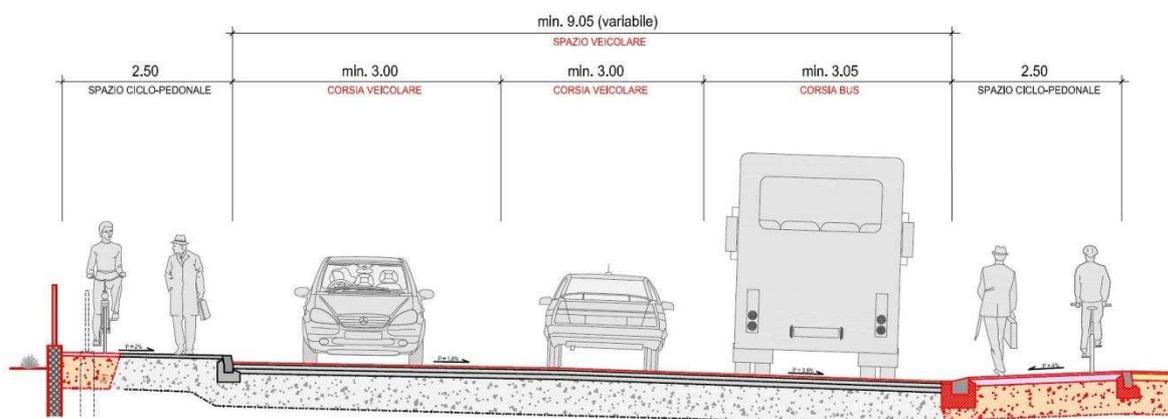
Tratta T2 (Via Locarno a Ascona)

Via Locarno ad Ascona è stata oggetto, nel corso del 2015, di un risanamento strutturale (pavimentazione carreggiata e marciapiedi, rinnovo bordure e caditoie); il progetto di velocizzazione del TP non prevede quindi interventi fisici sulla carreggiata.

Per permettere la creazione della nuova corsia bus in direzione della rotonda Ponte Maggia, per una lunghezza di ca. 100 m, si procederà esclusivamente ad una modifica delle demarcazioni attuali e ad uno spostamento delle isole spartitraffico esistenti.

Si prevede pure l'allargamento dei marciapiedi esistenti da 1.50 m a 2.50 m per garantire due percorsi ciclabili-pedonali (uno per ogni lato della carreggiata); tale intervento consiste nella misura TL 2.7, già illustrata in dettaglio al capitolo 3.2.3.

L'assetto stradale futuro è illustrato nella figura sotto.



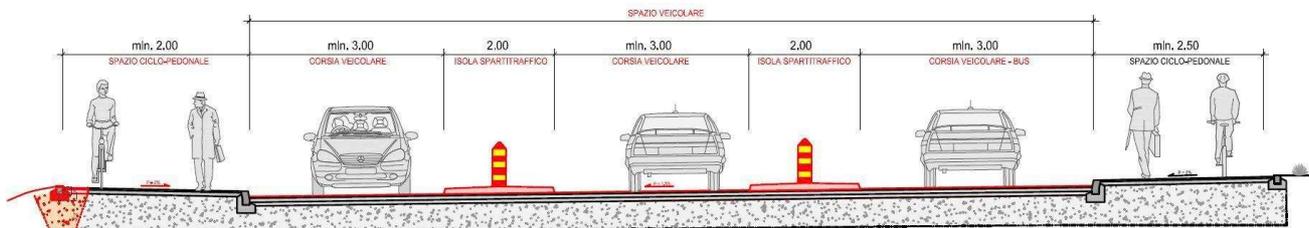
Saranno anche realizzate due fermate bus (una per ogni direzione di marcia) in prossimità del supermercato Manor (direzione Ponte Maggia) e in prossimità del garage Storelli (direzione San Materno).

Per garantire l'accessibilità ai bus senza entrare in conflitto con i veicoli provenienti dall'A13, il progetto comprende infine una modifica delle fasi semaforiche attuali.

Tratta T3 (Via Vigizzi a Losone)

Tra il ponte sul fiume Maggia e la rotonda Ponte Maggia (ca. 75 m), in direzione Ponte Maggia, è prevista la realizzazione di una nuova corsia bus mantenendo i due marciapiedi esistenti.

L'intervento non comporta interventi fisici ma solo la modifica delle demarcazioni e uno spostamento delle isole spartitraffico esistenti.



4.2.2 Nuove fermate bus

Come specificato in precedenza si prevede la creazione di 4 nuove fermate bus (2 in Via Locarno a Losone e 2 in Via Locarno ad Ascona). Al fine di adeguarsi alle norme VSS 640 075 le fermate dovranno permettere in particolare alle persone diversamente abili l'accesso ai bus senza scalini.

Le fermate saranno quindi provviste di una nuova tipologia di bordure aventi battuta di 22 cm e dotate di "guidaruota" per permettere ai bus di accostarsi al marciapiede.

La pavimentazione delle fermate sarà eseguita in calcestruzzo, per maggiori garanzie di durabilità e resistenza alle sollecitazioni dei bus.

4.3 Programma dei lavori

La durata dei lavori delle misure TP1: T1-T2-T3 è stimata complessivamente in ca. 10 mesi.

Il periodo di esecuzione delle opere dipende dall'esito delle procedure di pubblicazione/appalti; allo stato attuale si prevede di iniziare i lavori entro il primo semestre del 2019.

Il cantiere sarà suddiviso in diverse fasi per garantire gli accessi privati e ridurre al minimo gli inconvenienti al traffico.

4.4 Costi e finanziamento

Secondo il progetto definitivo gennaio 2018 il preventivo delle opere è suddiviso come segue:

Descrizione	Misura TP1		
	T1* CHF	T2 CHF	T3 CHF
Lavori di costruzione	1'140'000.00	167'000.00	19'000.00
Spese generali	150'000.00	23'000.00	2'000.00
	1'290'000.00	190'000.00	21'000.00
IVA (7.7%)	100'000.00	15'000.00	1'700.00
	1'390'000.00	205'000.00	22'700.00
Espropri	480'000.00	0.00	0.00
	1'870'000.00	205'000.00	22'700.00
Riserva (10% precisione preventivo)	180'000.00	20'000.00	2'300.00
Totale	2'050'000.00	225'000.00	25'000.00
		2'300'000.00	

*di cui anticipo PALoc3, T1 di CHF 275'000.00 (già compreso nel totale di CHF 2'300'000.00)

Le misure sono parte integrante del PALoc2 e beneficiano di un contributo della Confederazione di ca. CHF 580'000.00, dedotto il quale il finanziamento è assunto dal Cantone (65%) e dai Comuni dell'agglomerato tramite la Commissione intercomunale dei trasporti (35%).

L'onere netto a carico del Cantone ammonta a CHF 1'118'000.00.

5. PALOC3 – MISURA ML 17 – PISTA CICLABILE DELLA VALLEMAGGIA

5.1 Premessa

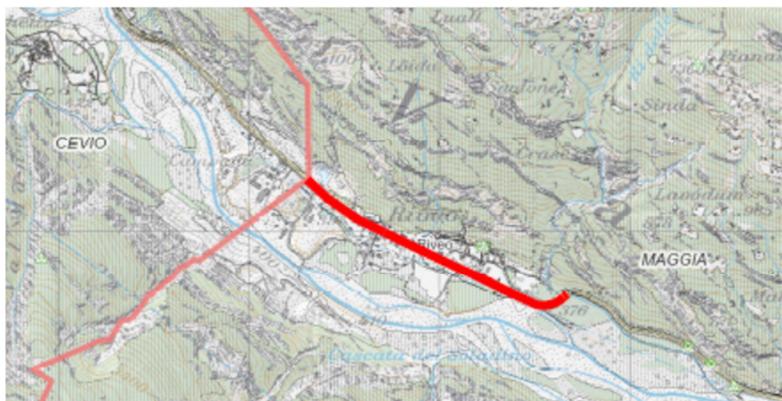
Con Decreto legislativo del 12 aprile 2017 (no.50) il Gran Consiglio ha approvato i crediti di costruzione necessari alle tratte 4 e 5 della pista ciclabile della Vallemaggia, site in territorio di Cevio al di fuori dal perimetro PALoc riconosciuto dalla Confederazione per l'ottenimento di contributi. La progettazione di questi interventi è in corso e nel 2018 inizieranno i lavori.

Nel frattempo si rende necessario preparare il seguito, che consiste nella tratta 6 nel Comune di Maggia e quindi all'interno del perimetro di finanziamento delle opere PALoc. La misura ML 17 è parte integrante del PALoc3 tutt'ora all'esame della Confederazione.

5.2 Descrizione del progetto

Il progetto si estende dal ristorante Soladino fino alla "esse" in fondo alla tirata di Riveo, in prossimità del ponticello di attraversamento del riale.

La nuova ciclopista costeggia la strada cantonale verso montagna per ca. 1.5 km, sul sedime a suo tempo occupato dall'ex linea ferroviaria della Valle Maggia.



La larghezza è variabile e va da un minimo di 2.5 m a 3.0 m, la pendenza longitudinale è contenuta e l'ampiezza generosa dei raggi di curvatura planimetrici e altimetrici garantiscono agli utenti della mobilità lenta adeguate condizioni di visibilità, sicurezza e confort.

La pista ciclabile è separata dal campo stradale, di regola, da un'aiuola verde di ca. 0.5 m di larghezza interrotta in corrispondenza degli accessi e sostituita da una striscia di pari larghezza pavimentata in dadi di pietra naturale.



Un'apposita segnaletica permette da un lato di evidenziare la coesistenza dei ciclisti e dei pedoni, così da limitare il rischio di collisione, e, dall'altro, di aumentare la sicurezza della mobilità lenta in corrispondenza degli accessi privati e strade comunali.

5.3 Programma dei lavori

I lavori si svolgeranno in otto tappe di lunghezza variabile tra 150 e 200 m ognuna, in modo da garantire in ogni momento l'accesso alle proprietà confinanti e ridurre al minimo gli inconvenienti al traffico in transito.

La durata del cantiere è stimata in ca. 10 mesi.

Il periodo di esecuzione delle opere dipende dall'esito delle procedure di pubblicazione e di appalto; allo stato attuale si prevede di iniziare i lavori entro il primo semestre del 2019.

5.4 Costi e finanziamento

Secondo il progetto definitivo luglio 2016 i costi sono suddivisi come segue:

Lavori di costruzione	CHF	1'826'000.00
Spese generali	CHF	212'000.00
	CHF	2'038'000.00
IVA 7.7% (arr.)	CHF	157'000.00
	CHF	2'195'000.00
Espropri	CHF	55'000.00
	CHF	2'250'000.00
Riserva 10% ca.	CHF	230'000.00
Totale	CHF	2'480'000.00

Nel totale è inclusa la riserva del 10% in considerazione del grado di precisione del preventivo.

L'opera è parte integrante del PALoc 3.

L'eventuale contributo federale non è al momento garantito. Per questo motivo con il presente Messaggio è richiesto il credito senza tenerne conto. L'intervento è comunque finanziato dal Cantone e dalla Commissione intercomunale dei trasporti secondo la chiave di riparto da concordare nell'ambito del PALoc3, dedotto l'eventuale contributo federale.

Da un lato la richiesta del credito è opportuna per poter pubblicare il progetto al più presto ai sensi della Legge sulle strade, in modo da ridurre i tempi per la realizzazione che potrebbero essere influenzati da ricorsi in fase di procedura. D'altro canto questo Consiglio reputa che il percorso ciclabile della Vallemaggia, che è apprezzato sul piano regionale ed è divenuto parte integrante dell'offerta turistica locarnese, debba essere comunque completato.

6. RICHIESTA DI CREDITO

6.1 Prima tappa del nodo intermodale di Locarno-Muralto (CmP1.A)

Come descritto al punto 2.4, il credito necessario per la parte d'opera di carattere regionale costituita dal collegamento FART-FFS, che ammonta a 7.101 mio fr..

Le entrate della Confederazione a favore della parte d'opera regionale (collegamento FART-FFS) ammontano a 1.333 mio fr. (il 75% del contributo complessivo della Confederazione di 1.770 mio fr. attualizzato al 2017 e inclusivo dell'IVA; la parte rimanente va a favore del Comune per il raccordo Lungolago) e sono previste nel quadriennio 2020-2023.

I contributi dei Comuni della CIT, corrispondenti al 35% dell'importo residuo (5.768 mio fr.), ammontano a 2.019 mio fr. e sono pure pianificati nei quadriennio 2020-2023. Tenuto conto delle entrate, il costo netto a carico del Cantone ammonta al massimo a 3.749 mio fr..

La ripartizione dei costi è dunque la seguente:

Totale	Confederazione	Comuni CIT	Cantone
7.101	1.333	2.019	3.749

Mio fr., stato prezzi 10.2017, +/-10%, IVA e costi amministrativi FFS inclusi

6.2 Secondo pacchetto misure PALoc2

In base a quanto illustrato ai punti 2 e 3 del presente Messaggio, il pacchetto di misure del PALoc 2 è riassunto nella seguente tabella:

Descrizione	Importo lordo CHF	Onere netto Cantone CHF
Misure a favore della mobilità lenta (PALoc 2 - TL 1.1, TL 2.1, TL 2.7)	3'937'000.00	2'007'000.00
Misure a favore del trasporto pubblico (PALoc 2 - TP1-T1/T2/T3)	2'300'000.00	1'118'000.00
TOTALE	6'237'000.00	3'125'000.00

Per la realizzazione di tutte le misure è richiesta un'autorizzazione alla spesa di CHF 6'237'000.00 e un credito netto di CHF 3'125'000.00.

6.3 Completamento della pista ciclabile della Vallemaggia (misura ML 17-PALoc3)

In base a quanto descritto al punto 5 del presente Messaggio, è richiesta un'autorizzazione alla spesa di CHF 2'480'000.00 e un credito netto di CHF 1'612'000.00 per la realizzazione della tratta Riveo Est-Riveo della pista ciclabile della Vallemaggia.

Non è considerato l'eventuale contributo della Confederazione, per il quale una decisione di principio del Consiglio Federale è attesa per il secondo semestre del 2018 e quella definitiva da parte del Parlamento nel primo semestre 2019. In caso favorevole si terrà conto del contributo federale in sede di consuntivo.

7. RAPPORTO CON IL PIANO DIRETTORE, LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO

Le proposte sono in linea con gli obiettivi pianificatori del Piano direttore, segnatamente con la promozione di una rete integrata moderna, funzionale e sicura di collegamenti viari e di trasporto pubblico (obiettivo Mobilità/17) e con il sostegno alla mobilità combinata e al traffico lento (obiettivo Mobilità/18).

Esse sono coerenti con gli indirizzi e le misure illustrate nella scheda di PD R/M2 Agglomerato del Locarnese/Rete urbana e mobilità e nella scheda M10 Mobilità lenta.

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".

7.1 Prima tappa del nodo intermodale di Locarno – Muralto (CmP1.A)

L'intervento, oltre a rientrare nelle misure del PALoc2, è citato esplicitamente nella scheda 35 "Territorio: mobilità efficiente all'apertura di AlpTransit" delle Linee direttive 2016-2019 alla lettera d) del capitolo 2 "Collegamenti interni" in cui si indica la "realizzazione dei nuovi nodi intermodali di Locarno (prima tappa) ...".

La spesa lorda, pari a 7.101 milioni franchi, è prevista nel PFI del settore 63 "Trasporti" e va a carico del conto 56400006 "Contributi cantonali sistema ferroviario regionale", WBS 767 54 1110, CRB 767 della Sezione della mobilità (PFI 631.60);

Le entrate, pari a 3.352 milioni franchi, sono previste nel PFI del settore 63 "Trasporti" e sono suddivise nel seguente modo:

- i contributi della Confederazione, pari a 1.333 milioni di franchi, collegati al WBS 767 65 1007, della Sezione della mobilità (PFI 631.60);
- i contributi comunali (CRT), pari a 2.019 milioni di franchi, collegati al WBS 767 65 1008, della Sezione della mobilità (PFI 631.60).

L'onere netto a carico del Cantone ammonta a 3.749 mio fr., di cui 2.101 mio fr. nel periodo 2016-2019.

7.2 Pacchetto di misure PALoc2

La spesa lorda, pari a 6.237 milioni di franchi, è prevista nel PFI del settore 62 "Strade cantonali" e collegata al WBS 781.59 5036, CRB 781 della Divisione delle costruzioni (PFI 622.08 10 40).

Le entrate, pari a 3.122 milioni di franchi, sono previste nel PFI del settore 62 "Strade cantonali" e sono suddivise nel seguente modo:

- i contributi della Confederazione, pari a 1.680 milioni di franchi, collegati al WBS 781 69 1103, della Divisione delle costruzioni (PFI 622.08 10 20),
- i contributi comunali (CRT), pari a 1.442 milioni di franchi, collegati al WBS 781 68 1111, della Divisione delle costruzioni (PFI 622.08 10 20).

7.3 Completamento della pista ciclabile della Vallemaggia (misura ML 17-PALoc3)

Le spese per la realizzazione delle misure del PALoc3, pari a 2.480 milioni di franchi sono previste a Piano Finanziario del settore 62 alla posizione 622 08 10 40 e collegate all'elemento WBS 781 59 5037.

Ritenuto che i sussidi federali saranno decisi dal Parlamento solo a metà 2019 e le decisioni sui contributi comunali per la fase esecutiva cadranno solo dopo tale termine, ai fini del presente messaggio si pianificano unicamente le entrate comunali (35%) alla posizione 622 08 1020 del piano finanziario, collegate all'elemento WBS 781 68 1114.

Le entrate della Confederazione e quelle dei Comuni del Locarnese (CIT), come precisato nel paragrafo precedente, saranno consolidate successivamente.

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

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

8. CONCLUSIONI

Con questo Messaggio il Consiglio di Stato intende proseguire nella realizzazione del PALoc2 con un secondo pacchetto di misure, che dà continuità al credito stanziato dal Gran Consiglio in data 19 febbraio 2018 per un primo pacchetto.

Per le misure descritte ai capitoli 6.2 e 6.3 è possibile procedere alla pubblicazione dei progetti secondo la Legge sulle strade non prima di disporre del credito necessario.

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 la concessione di un credito netto di 3'749'000 franchi e di un'autorizzazione alla spesa di 7'101'000 franchi per la realizzazione della prima tappa del nodo intermodale di Locarno-Muralto (misura CmP1.A) nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc2)

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio 28 marzo 2018 n. 7517 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito netto di 3'749'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 7'101'000 franchi per la realizzazione della prima tappa del nodo intermodale di Locarno-Muralto, (misura CmP1.A) nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc2).

Articolo 2

L'importo è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità. I contributi e le entrate relative alle partecipazioni degli enti coinvolti sono iscritte nelle rispettive voci d'entrata della Sezione della mobilità.

Articolo 3

Trascorsi 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 la concessione di un credito netto di 3'125'000 franchi e di un'autorizzazione alla spesa di 6'237'000 franchi, quale aggiornamento del primo credito di 14'100'000 franchi, per la realizzazione di un secondo pacchetto di opere del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc2), per un totale di 20'337'000 franchi

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio 28 marzo 2018 n. 7517 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito netto di 3'125'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 6'237'000 franchi, quale aggiornamento del primo credito di 14'100'000 franchi, per la realizzazione di un secondo pacchetto di opere del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc2), per un totale di 20'337'000 franchi.

Articolo 2

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

Articolo 3

L'importo è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni. I contributi e le entrate relative alle partecipazioni degli enti coinvolti sono iscritte nelle rispettive voci d'entrata della Divisione delle costruzioni.

Articolo 4

Trascorsi 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 la concessione di un credito netto di 1'612'000 franchi e di un'autorizzazione alla spesa di 2'480'000 franchi per la realizzazione della tratta Riveo est-Riveo del percorso ciclabile della Vallemaggia nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3)

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio 28 marzo 2018 n. 7517 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito netto di 1'612'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 2'480'000 franchi per la realizzazione della tratta Riveo est-Riveo del percorso ciclabile della Vallemaggia nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3).

Articolo 2

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

Articolo 3

L'importo è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni. I contributi e le entrate relative alle partecipazioni degli enti coinvolti sono iscritte nelle rispettive voci d'entrata della Divisione delle costruzioni.

Articolo 3

Trascorsi 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.