

# Messaggio

numero  
**8365**

data  
22 novembre 2023

competenza  
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## **Stanziamiento di un credito netto di 7'110'000 franchi e autorizzazione alla spesa di 16'630'000 franchi per la riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno - Muralto (misura CmP 1.B del PALoc3)**

Signora Presidente,  
signore e signori deputati,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, la richiesta per lo stanziamento di un credito netto di fr. 7'110'000.- e l'autorizzazione alla spesa di fr. 16'630'000.- per la riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno-Muralto, misura CmP 1.B, nell'ambito del Programma di agglomerato del Locarnese.

Il messaggio è strutturato come segue:

<b>1.</b>	<b>INTRODUZIONE E CRONISTORIA .....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>CONCETTO URBANISTICO E DI RIQUALIFICA DEL COMPARTO STAZIONE .....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>UBICAZIONE E GIUSTIFICAZIONE DELL'OPERA .....</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>DESCRIZIONE DEL PROGETTO .....</b>	<b>9</b>
<b>5.</b>	<b>COSTI .....</b>	<b>19</b>
<b>6.</b>	<b>FINANZIAMENTO .....</b>	<b>20</b>
<b>6.1</b>	<b>Basi di finanziamento .....</b>	<b>20</b>
<b>6.2</b>	<b>Riassunto del finanziamento .....</b>	<b>20</b>
<b>7.</b>	<b>PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE E TERMINI PA.....</b>	<b>21</b>
<b>8.</b>	<b>RICHIESTA DI CREDITO .....</b>	<b>21</b>
<b>9.</b>	<b>RAPPORTO CON IL PIANO DIRETTORE, LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO.....</b>	<b>21</b>
<b>10.</b>	<b>CONCLUSIONI .....</b>	<b>22</b>

## 1. INTRODUZIONE E CRONISTORIA

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

Con tale convenzione, sulla base del progetto preliminare elaborato congiuntamente, il Cantone si è impegnato a progettare e realizzare le componenti viabilistiche e trasportistiche del nodo intermodale (riassetto della strada cantonale, nuova conduzione trasporti pubblici e viabilità locale, terminale bus, riqualifica piazzale della stazione, posteggi per biciclette, conduzione mobilità pedonale e ciclabile). Il Municipio di Muralto si era in parallelo impegnato a concretizzare le basi pianificatorie complementari per sviluppare gli altri contenuti del comparto emersi dalla citata procedura di mandati di studio in parallelo (spazi commerciali e lavorativi all'interno del terminal bus, un nuovo autosilo, P+R per i bisogni di corta durata, nuove edificazioni con ala residenziale e parco a monte della stazione).

Il CdS ha così proceduto ad allestire nel 2021 il progetto stradale per le parti di sua competenza e a richiedere al Parlamento il relativo credito di realizzazione. Quest'ultimo era parte del messaggio n. 7927 dell'11.11.2020 relativo ad altri investimenti e misure del PALoc2 e PALoc3 per complessivi 32 milioni di franchi. Parallelamente, il Municipio di Muralto ha sottoposto al Consiglio comunale la proposta di modifica del Piano regolatore e la richiesta di credito per le proprie parti d'opera. Le decisioni prese dal Consiglio comunale di Muralto sono state però oggetto di tre ricorsi e di una raccolta di firme per richiedere il referendum. Il CdS, con decisione del 10 novembre 2021, ha accolto i ricorsi ed annullato le decisioni del Consiglio comunale.

Constatando come il lavoro congiunto eseguito negli anni non potesse essere considerato condiviso, tanto che a livello locale era emersa l'intenzione di rimettere in discussione pure elementi importanti del nodo di interscambio (ciò che costituisce un unicum a livello cantonale per questo genere di opere), il CdS nella seduta del 17 novembre 2021 ha ritenuto che non vi erano più le premesse per procedere con il progetto del Nodo intermodale di Locarno-Muralto. Al fine di procedere però senza indugio con le altre 12 misure PALoc2 e PALoc3 previste sempre nel messaggio n. 7927 (progetti e misure che non sono oggetto di contestazione) e che prevedono investimenti per complessivi 18 milioni di franchi, è stato presentato il messaggio n. 8087 del 24 novembre 2021 con i medesimi contenuti ad eccezione dei crediti per il nodo intermodale di Locarno-Muralto. Si è approfittato inoltre per aggiornare le tempistiche progettuali ed esecutive delle 12 misure.

In seguito, nel corso della Delegazione delle autorità del 6 dicembre 2021, il Municipio di Muralto si è impegnato a studiare delle soluzioni alternative per la riorganizzazione del nodo intermodale di Locarno-Muralto, dando mandato ad uno specialista.

Alla successiva riunione della Delegazione delle autorità del 21 dicembre 2022, il comune ha presentato l'unica soluzione alternativa degna di essere studiata, la cosiddetta "Variante 1A". Dalla simulazione dinamica del traffico eseguita, sono però emerse delle criticità per le quali la Delegazione delle autorità ha richiesto di eseguire degli approfondimenti, nonché di analizzare gli aspetti urbanistici della soluzione proposta e la compatibilità con gli indirizzi del mandato di studio in parallelo del 2016. Il Municipio di Muralto si è quindi impegnato a richiedere un ulteriore credito per i necessari approfondimenti progettuali in Consiglio comunale.

Il Consiglio comunale di Muralto, nel corso della seduta del 17 luglio 2023, ha respinto la richiesta di credito di fr. 162'000.- per l'affinamento dello studio di fattibilità della "Variante 1A".

Poiché all'interno del Comune di Muralto la "Variante 1A" non ha trovato il consenso della maggioranza dei consiglieri comunali, e considerando che il cantiere deve iniziare entro la fine del 2025, pena la perdita di fr. 5'410'000.- di contributi federali del programma d'agglomerato PALoc3, la Delegazione delle autorità, nel corso della seduta del 19 settembre 2023, ha deciso di proseguire con la soluzione originariamente emersa dal mandato di studio in parallelo, così da poter infine riorganizzare questo importante nodo per il trasporto pubblico.

Poiché non vi è ancora una variante di piano regolatore approvata per la riorganizzazione del comparto stazione dal punto di vista urbanistico, contrariamente a quanto previsto nel mandato di studio in parallelo, la pensilina di copertura del terminale bus non sarà predisposta per una futura sovra-edificazione da parte del Comune di Muralto. Sarà compito di quest'ultimo allestire la variante di piano regolatore quale base per riorganizzare dal punto di vista urbanistico il comparto e proseguire congiuntamente con le FFS all'edificazione degli altri contenuti del nodo intermodale (spazi commerciali e lavorativi, nuovo autosilo, P+R per i bisogni di corta durata, nuove edificazioni con ala residenziale e parco a monte della stazione).

Con il presente messaggio il Consiglio di Stato richiede quindi il credito di costruzione per le infrastrutture stradali, la fermata degli autobus e le infrastrutture ciclabili del nodo intermodale di Locarno-Muralto.

## **2. CONCETTO URBANISTICO E DI RIQUALIFICA DEL COMPARTO STAZIONE**

Il progetto di riorganizzazione del nodo intermodale, come indicato nel capitolo precedente, si inserisce in un concetto urbanistico e di riqualifica del comparto della stazione più ampio, di competenza del Comune di Muralto congiuntamente con le FFS, che è stato sviluppato nell'ambito del Mandato di studio in parallelo del 2016 e del progetto preliminare del 2017-2018. A titolo informativo si riporta di seguito un descrittivo degli obiettivi di questo progetto e dello stato di avanzamento attuale.

### **Il concetto urbanistico**

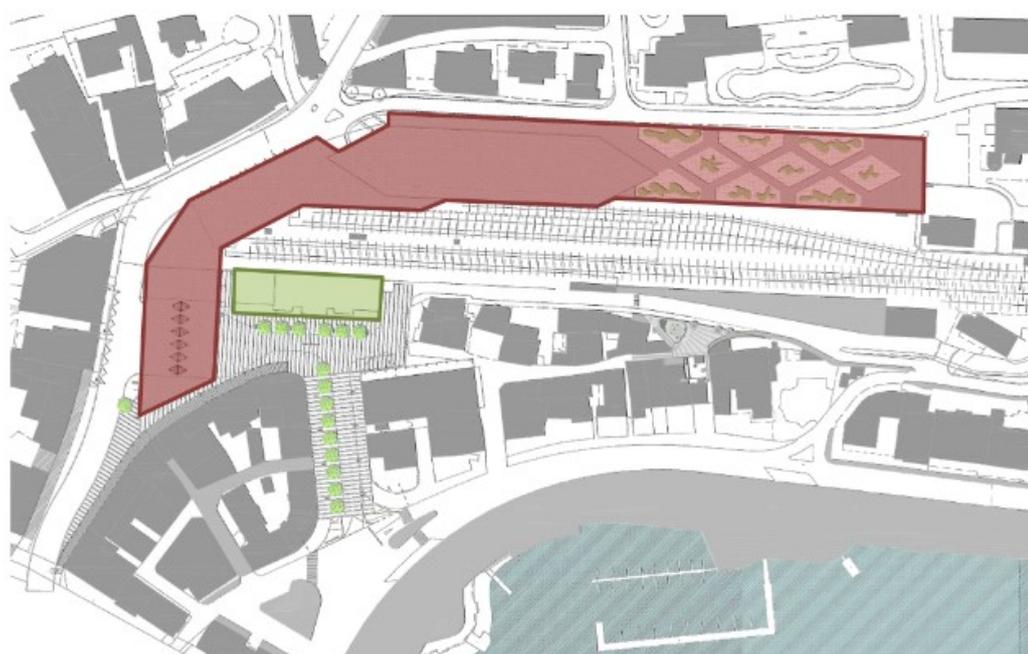
Analizzando lo stato attuale, il sedime del comparto FFS di Muralto è caratterizzato dalla presenza di numerose pensiline e corpi di diverse forme e tipologie annessi in modo disordinato allo storico fabbricato viaggiatori che ne sviliscono l'aspetto e l'importanza.

La proposta d'intervento urbanistico prevede di ripulire il comparto da tutti i corpi annessi e da tutte le pensiline (ad eccezione delle due pensiline principali a ridosso dei binari), e di integrare tutti i servizi in una nuova edificazione proposta perpendicolarmente all'arrivo dei treni; tale nuova edificazione diventa così l'edificio terminale che "chiude" il comparto della stazione e al contempo la copertura del nuovo nodo intermodale che vede gli autobus come ideale proseguimento della corsa in treno.

Tale scelta risponde ad una situazione storicamente irrisolta, e caratterizzata da una stazione pensata e costruita come una stazione di transito ma che si è ritrovata, di fatto, ad essere una stazione terminale. Onde fare fronte ad un comparto attualmente costituito da uno spazio urbano indefinito nel quale gli spazi della città e gli spazi della stazione si fondono senza un limite preciso, la proposta vuole inoltre creare una "cornice" spaziale attorno allo storico fabbricato viaggiatori, ripulito e valorizzato, in modo da dividere e definire chiaramente gli spazi all'interno della stazione e gli spazi della città all'esterno.

L'intenzione è quella di creare una nuova cornice urbana al comparto Stazione (attualmente più simile ad una stazione di periferia) che possa ricucire il tessuto urbanistico, attualmente "strappato" proprio in corrispondenza dell'area della stazione, e che sia in grado di mettere in relazione la nuova "Piazza della Stazione" con un nuovo importante giardino/sagrato di fronte alla Collegiata di San Vittore e più in generale di mettere in relazione l'importante monumento romanico e il centro civico di Muralto con il lago e Piazza Grande.

La nuova edificazione relega il traffico veicolare principale sui lati nord e ovest del comparto della stazione e si apre a sud per orientare lo storico fabbricato viaggiatori verso il lago, liberando di fatto questo spazio pregiato dal veicolo motorizzato; la sua fruizione prevalentemente destinata alla mobilità lenta e sostenibile (pedoni, biciclette, autobus) ridona l'originaria importanza allo storico fabbricato viaggiatori e lo rimette al centro dell'intero comparto sottolineando da una parte l'ingresso principale alla stazione FFS e dall'altra mettendolo nuovamente in relazione con il lungolago.



Concetto urbanistico generale come scaturito dal MSP del luglio 2016

- nuova edificazione
- fabbricato viaggiatori

**Messaggio n. 8365 del 22 novembre 2023**

Le nuove edificazioni previste sono:

- autosilo con funzione P+R e di posteggio d'appoggio;
- edificazione di strutture abitative, amministrative, commerciali in stretta simbiosi con la stazione e con la rete trasporto pubblico (sviluppo centripeto);
- nuovo parco a livello del sagrato della Collegiata di San Vittore.



Render concetto urbanistico generale secondo progetto del MSP del luglio 2016

Quanto previsto nel progetto di riorganizzazione del nodo intermodale di Locarno-Muralto, oggetto della presente richiesta di credito, è coerente con il concetto urbanistico generale, che sarà previsto per l'intero piano di quartiere oggetto però di una variante di piano regolatore da allestire dal Comune di Muralto.

### **3. UBICAZIONE E GIUSTIFICAZIONE DELL'OPERA**

Si riporta di seguito una descrizione degli obiettivi del progetto oggetto della richiesta di credito e delle diverse misure che lo compongono che, oltre alla zona del comparto della stazione FFS di Muralto, comprendono segnatamente:

- la via della Stazione, dal ponte sulla Ramogna fino all'incrocio con via San Gottardo e via Sempione;
- la via Collegiata, dall'incrocio con via della Stazione fino a via Pietro Scazziga;
- la via Municipio, sulla tratta da via Sara Morley e via San Vittore fino all'incrocio con via Gian Gaspare Nessi;
- la piazza della Stazione, da via della Stazione fino a viale Cattori e via Scazziga;
- il viale Cattori, da piazza della Stazione fino a viale Verbano;

- il vicolo degli Struzzi, tra via della Stazione e via Sempione;
- la riqualifica di Piazza Cattori, situata al di fuori del perimetro del progetto (competenza comunale).

La stazione FFS di Locarno-Muralto, inaugurata nel 1874 con la messa in esercizio della linea ferroviaria Biasca-Bellinzona-Locarno, rappresenta un nodo importante per il traffico locale e regionale vista la convergenza di flussi veicolari, di trasporto pubblico e pedonali/ciclabili. Con l'apertura delle gallerie di base del San Gottardo prima e del Monte Ceneri poi, la stazione FFS/FART di Locarno-Muralto ha assunto un ruolo ancora più importante nella regione, diventando il terminale AlpTransit del Locarnese e la porta d'ingresso all'agglomerato per chi giunge in treno.

Si prevede che l'utenza ferroviaria di FFS e FART nel nodo di Locarno aumenterà dagli 8'000 passeggeri al giorno registrati nel 2018 (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.

Si segnala che tra il 2019 (anno prima del COVID) e il 2022, soprattutto il Locarnese ha conosciuto un'importante crescita degli utenti del trasporto pubblico. Grazie in particolare ai nuovi collegamenti diretti Locarno-Lugano e alla riorganizzazione con potenziamento della rete del trasporto pubblico su gomma, si è registrato un aumento dell'utenza tra il 25% (bus) ed il 29% (ferrovia). Questa tendenza si conferma anche per il 2023 per cui le previsioni di crescita previste per il nodo di Muralto sono rispettate.

Il PALoc3, così come in parte già previsto nel PALoc2, si pone l'obiettivo di valorizzare, riorganizzandolo, l'intero comparto. L'obiettivo principale di questo intervento è quello di favorire l'interconnessione dei vari vettori di mobilità e conferire qualità e funzionalità a questa zona centrale dell'agglomerato.

La realizzazione è stata suddivisa in due fasi:

- la prima tappa (misura **Cmp1.A** del **PALoc2**) comprendente la realizzazione di un sottopasso pedonale tra la stazione FFS ed il lungolago, rientra nelle misure in priorità A del PALoc2. Il credito di costruzione per questa prima tappa è già stato concesso con il DL del 15.10.2018. L'opera è stata terminata tranne il collegamento con il lungolago, sospeso a causa di opposizioni al progetto.
- la seconda tappa (misura **Cmp1.B** del **PALoc3**) concerne invece:
  - o la riorganizzazione del terminale bus, con distinzione tra area di sosta per linee passanti e terminale per linee di attestamento;
  - o la riorganizzazione dei posteggi nel comparto in particolare gli stalli per i taxi, motoveicoli, B+R e K+R;
  - o il riassetto e la riqualifica della strada cantonale e dello spazio pubblico antistante alla stazione, incluso il viale Cattori, come asse di relazione pedonale da/per il lungolago e di accesso per il trasporto pubblico;
  - o il rafforzamento dei collegamenti pedonali-ciclabili da/per le fermate del trasporto pubblico.

Le opere di questa seconda tappa sono oggetto della presente richiesta di credito e permettono di ottenere migliori condizioni di accessibilità e viabilità all'interno del comparto come pure di favorire e migliorare l'interscambio tra i diversi vettori di traffico (sia del trasporto pubblico su gomma, su rotaia e con la mobilità lenta), ciò a vantaggio della riduzione del traffico motorizzato e di una migliore mobilità per la popolazione.

Il progetto risulta inoltre compatibile con gli indirizzi dello studio urbanistico, descritto al cap. 2, che permetterà a sua volta:

- lo sviluppo del sistema della stazione ferroviaria di Locarno-Muralto, con annesso attività di servizio e commerciali per gli utenti del trasporto pubblico, contribuendo allo sviluppo centripeto dell'agglomerato;
- la tutela del complesso della chiesa di San Vittore;
- la ricucitura del tessuto edilizio comunale (centro paese e riva lago), separato dal tracciato ferroviario, mediante la formazione di nuovi percorsi pedonali a livello e sotterranei;
- la realizzazione di una struttura di parcheggio per il comparto;
- l'edificazione di strutture abitative, amministrative, commerciali in stretta simbiosi con la stazione e con la rete trasporto pubblico (sviluppo centripeto).

La sistemazione di Piazza Cattori, pur essendo parte integrante della misura CmP1.B, non è stata sviluppata nell'ambito del presente progetto. Questa sistemazione è oggetto di progettazione delegata al Comune di Muralto, compatibilmente con le esigenze del progetto nodo d'interscambio, nell'ambito del progetto della loro misura d'interesse locale INF 8 del PALoc 2 (Lungolago Muralto – Riassetto viario Viale Verbano). Il relativo credito viene però richiesto con il presente messaggio.



#### 4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'attuale configurazione della stazione FFS di Locarno-Muralto, tenuto conto dello sviluppo futuro e dell'importanza che il nodo ed il comparto hanno avuto in seguito all'apertura della galleria di base del Monte Ceneri, mostra le seguenti **criticità**:

- assenza di percorsi chiari, continui e sicuri per la mobilità lenta, in particolare per gli spostamenti dei pedoni e degli utenti disabili, sia all'interno del nodo intermodale stesso che da e verso il comparto storico di San Vittore - centro civico, le scuole, la stazione FFS e la piazza Grande di Locarno;
- assenza di funzionalità del terminale bus, con un dimensionamento non adeguato, una gestione del reinserimento dei veicoli nel flusso di traffico non sicura e non favorevole; tale stato è all'origine di frequenti situazioni di conflitto con i veicoli motorizzati, i pedoni, le biciclette e con i veicoli in sosta per il carico/scarico delle merci; l'assenza di un terminale bus unico penalizza l'utenza e l'attrattività generale del trasporto pubblico su gomma;
- ubicazione e disposizione degli stalli per biciclette/2 ruote non visibile, poco pratica per l'utenza e non adeguata alle necessità di quest'ultima (spazi insufficienti per lo stazionamento di biciclette e 2 ruote motorizzate);
- assenza di una chiara gestione, disposizione e dimensionamento dello stazionamento sia dei veicoli leggeri, sia delle 2 ruote (biciclette e moto), sia dei veicoli al servizio della stazione, con conseguente disordine, situazioni conflittuali e abusi;
- assenza di qualità e fruibilità dello spazio pubblico, oggi troppo orientato verso le esigenze del trasporto individuale motorizzato (TIM) e poco funzionale per l'utenza FFS e per il trasporto pubblico (TP) in generale; da rilevare pure la presenza attuale di un asse di transito principale (via della Stazione) con forte flusso veicolare (traffico giornaliero medio di 18'000 veicoli/giorno nelle due direzioni), non regolamentato e poco permeabile; tale situazione rappresenta un forte elemento di cesura e di condizionamento per le relazioni tra i vari componenti del nodo intermodale ed il tessuto urbano adiacente.

La misura CmP 1.B del PALoc3 si pone quindi i seguenti **obiettivi** con la riorganizzazione del comparto della stazione di Locarno-Muralto:

- favorire la funzionalità, la chiarezza d'utilizzo e l'orientamento naturale dell'utenza all'interno del nodo intermodale e del comparto della stazione in generale;
- migliorare le condizioni di accessibilità, fruibilità e sicurezza dei singoli componenti del nodo intermodale da parte dei vari vettori di mobilità (trasporto pubblico, trasporto individuale motorizzato, mobilità lenta), con tuttavia una chiara priorità per il TP e la ML;
- riorganizzare le fermate del trasporto pubblico su gomma ed i parcheggi onde garantire il loro funzionamento, attrattività e accessibilità, come pure un'offerta adeguata alle nuove esigenze AlpTransit;
- garantire la permeabilità del nodo per la ML con relazioni pedonali radiali e tangenziali, sia al suo interno che per l'esterno, che assicurino il massimo livello di comfort e di sicurezza.

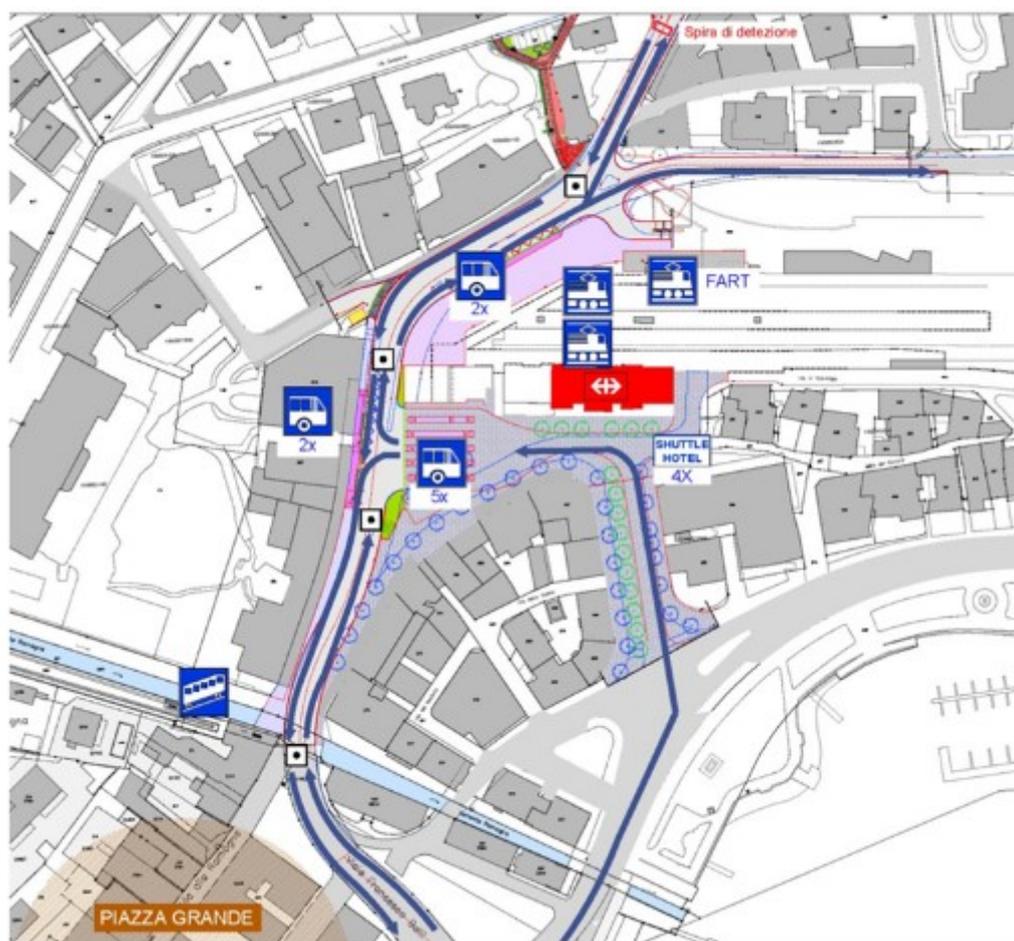
Per conseguire questi obiettivi, concretamente verranno eseguiti gli **interventi** elencati e specificati di seguito.



### Nuovo terminale bus

Dove sorge l'attuale edificio ospitante i chioschi sarà costruito il nuovo terminale bus che ospiterà le fermate bus e taxi, le rispettive banchine e gli spazi di attesa e salita/discesa degli utenti del trasporto pubblico. La demolizione del chiosco sarà a cura e a carico delle FFS.

Il terminale bus è previsto per le linee che hanno il capolinea alla stazione FFS di Locarno-Muralto; per le linee in transito le fermate restano lungo via della Stazione, dove quelle per le linee in direzione di Minusio verranno riposizionate più a monte, di fronte al centro Pax.



Stato futuro - concetto operativo del trasporto pubblico

Lo spazio per la circolazione degli autobus nel terminale bus è di 31 metri di larghezza e 28 metri di lunghezza, con 6 corsie di larghezza 3.00 metri per l'attestamento di 5 bus e i taxi e 5 banchine per i pedoni larghe 2.13 metri, dando agio e spazio ai passeggeri in arrivo ed in partenza al nodo.

Le caratteristiche geometriche del terminale offrono una grande flessibilità nel caso di modifiche strutturali delle linee del trasporto pubblico su gomma. A livello costruttivo e di esigenze particolari, il terminale e tutte le zone di attesa saranno inoltre conformi alle direttive tecniche per l'utenza disabile (Legge sui disabili).

Per proteggere dalle intemperie e dal sole l'importante afflusso di utenti si prevede l'edificazione di una pensilina leggera che coprirà completamente il terminale bus.

La tipologia della copertura verrà studiata e definita nelle prossime fasi progettuali e condivisa con tutte le parti interessate; gli obiettivi sono quelli di realizzare una pensilina leggera, funzionale ed economica in attesa della copertura prevista dal progetto del MSP del luglio 2016.

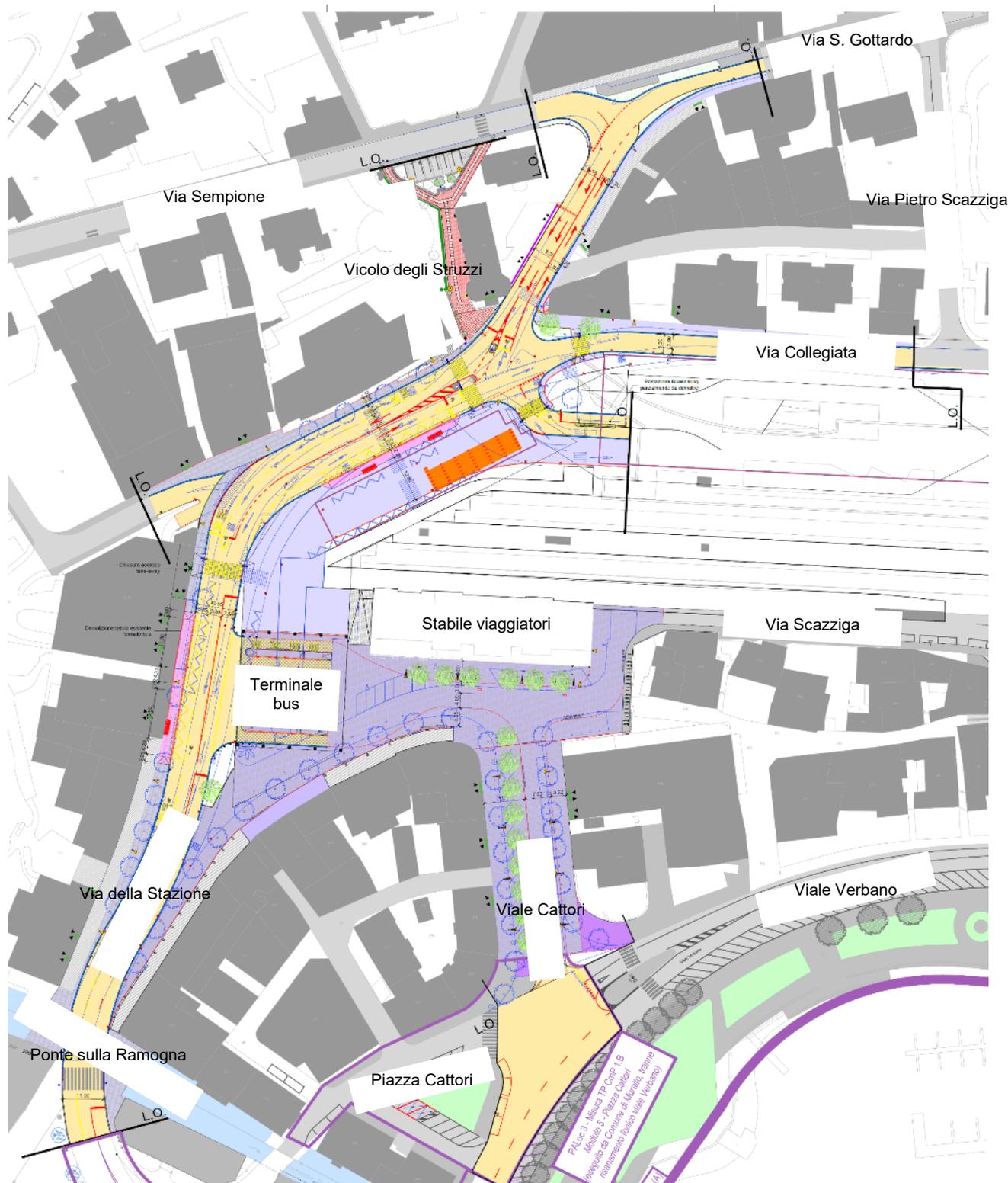
Per una stima dei costi per la costruzione della pensilina viene inserita nel preventivo attuale (vedi cap. 5) una cifra corrispondente a quanto previsto nel Messaggio n. 7927 (poi ritirato), da cui sono però esclusi i costi per la sovraedificazione da parte del Comune di Muralto.

A livello di materiali e pavimentazioni, le banchine riprendono il concetto di pavimentazione di piazza della Stazione (pavimentazione pregiata in pietra naturale), mentre le corsie bus e taxi verranno rivestite con del betoncino carrozzabile.

Poiché le FART prevedono di mettere in esercizio i primi bus elettrici a partire dal cambio d'orario di dicembre 2025, il terminale bus sarà predisposto per la loro ricarica.

## Riassetto via della Stazione

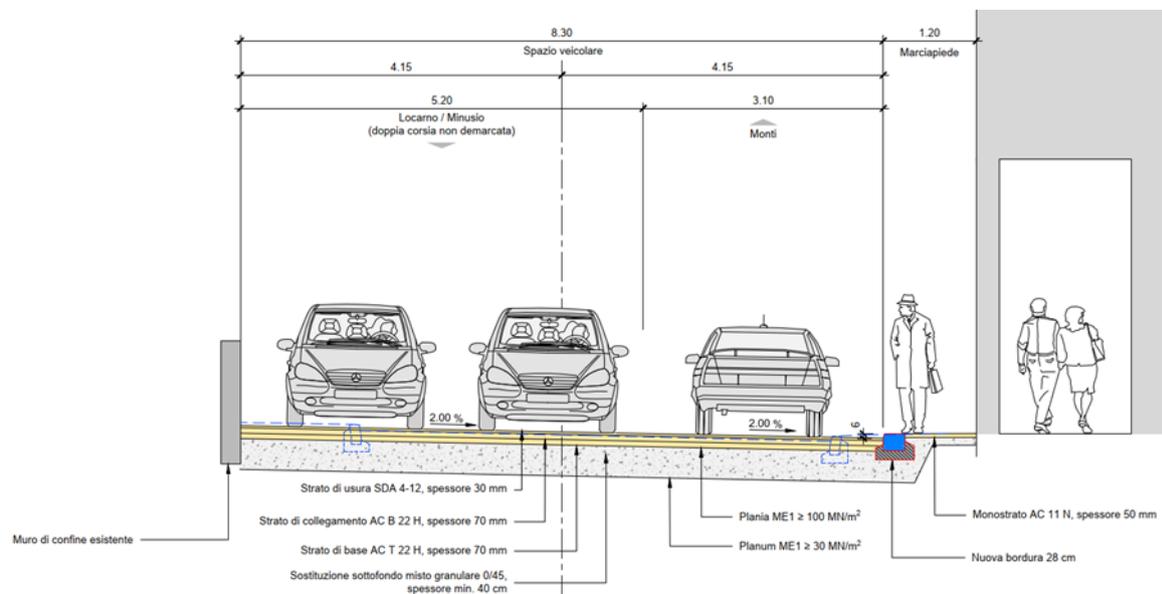
Il progetto prevede anche il riassetto della strada cantonale via della Stazione, nella tratta dal ponte sulla Ramogna fino all'incrocio con via Sempione e via San Gottardo, e della strada comunale di Via Collegiata fino all'incrocio con via Pietro Scazziga.



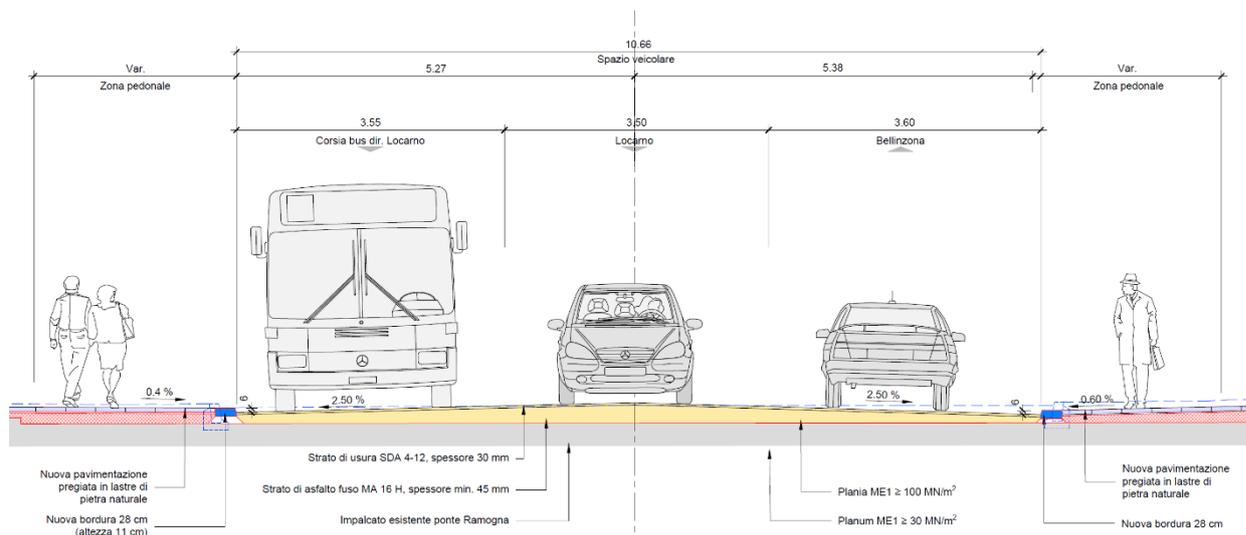
Riassetto via della Stazione (in giallo) con i relativi limiti d'opera

Oltre al rifacimento della pavimentazione stradale è prevista la riorganizzazione delle corsie:

- da incrocio con via San Gottardo fino al “centro Pax”: 2 corsie miste per trasporto pubblico (TP) e per il traffico individuale (TIM) verso sud (direzione Locarno) e 1 corsia TIM verso nord (direzione Rialto);



- dal “centro Pax” fino al ponte sulla Ramogna: 1 corsia riservata al TP + 1 corsia per il TIM verso sud (direzione Locarno) e 1 corsia mista per TP e TIM verso nord;



**Messaggio n. 8365 del 22 novembre 2023**

- da incrocio con via Collegiata fino a via Pietro Scazziga: 1 corsia mista per TP e TIM + 1 corsia ciclabile verso est (centro civico Muralto);
- per garantire la gestione ottimale dei flussi di traffico nella zona del nodo intermodale, è prevista la posa di un impianto semaforico, atto a gestire gli attraversamenti pedonali, a permettere l'uscita dei bus dal terminale verso la strada cantonale, e a gestire l'accesso al P+R.

### **Riassetto e riqualifica piazza della Stazione e viale Cattori**

In seguito alla riorganizzazione del comparto, il viale Cattori e la piazza della Stazione saranno destinati ai pedoni, ai ciclisti, ai bus e ai taxi che risalgono viale Cattori per accedere al terminale bus. La circolazione per il trasporto individuale motorizzato sarà limitata al traffico discendente che giunge da via Scazziga; in questo modo sarà possibile introdurre una zona d'incontro e riqualificare l'intera area con una pavimentazione in pietra naturale, con misure di arredo e alberature come indicato nella seguente immagine.



Render riqualifica di Viale Cattori

L'organizzazione viaria prevista dal progetto consentirà di ridurre drasticamente il traffico che transita su Viale Cattori. Il traffico veicolare - unicamente discendente – passerà dagli attuali 3'100 veicoli giornalieri (3'300 quelli prospettati all'orizzonte 2030 senza progetto), a ca. 1'000 veicoli. A questi si aggiungeranno 250 bus che circoleranno unicamente in salita. A tale proposito è importante segnalare che entro il 2030 una parte importante di questi veicoli sarà a trazione elettrica. In base al programma strategico infatti le FART prevedono l'elettificazione di tutta la flotta del servizio urbano entro fine 2030 (orario 2031), quando i veicoli attualmente in dotazione saranno completamente ammortizzati. I

primi 5 bus elettrici entreranno già in servizio a partire tra il 2025 e il 2026. Sul breve tratto di Viale Verbano, tra il Debarcadero e Viale Cattori, i bus rappresenteranno meno del 5% del traffico complessivo.

Grazie alla nuova posizione del terminale bus e alla riqualifica un maggior numero pedoni, utenti del trasporto pubblico ma non solo, graviterà attorno alla piazza della Stazione su cui si affacciano i vari commerci. L'accessibilità a quest'ultimi sarà ancora garantita anche per chi giunge in auto, grazie ai posteggi che saranno mantenuti a diretto contatto con l'area riqualificata (vedi capitolo Parcheggi pubblici).

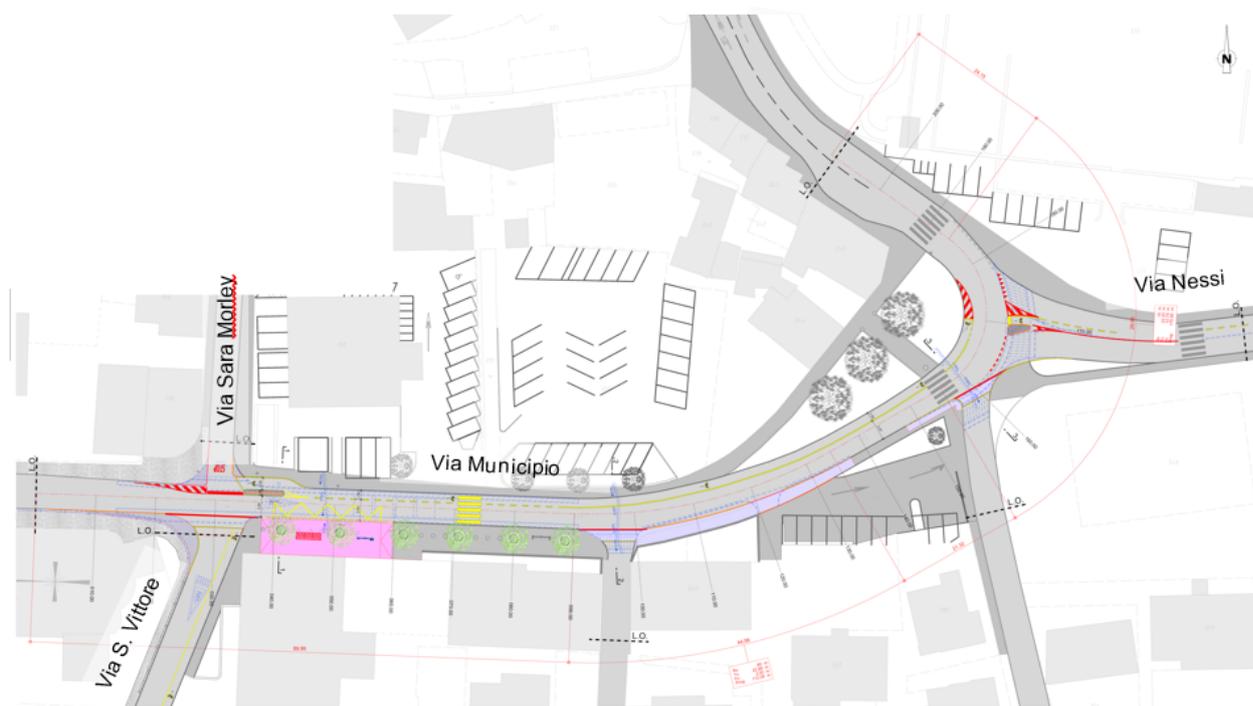
### **Doppio senso ciclabile lungo via Municipio**

Il progetto prevede inoltre un doppio senso ciclabile che inserisce un nuovo percorso a monte della stazione. Il percorso si snoda da via Gian Gaspare Nessi dove, in corrispondenza con via Municipio, viene realizzata una preselezione dedicata ai ciclisti.

Dopo l'attraversamento della carreggiata, i ciclisti percorrono la corsia ciclabile di larghezza 1.50 metri, demarcata con una linea continua, lungo via Municipio fino all'intersezione con via Sara Morley (circa 140 metri).

L'attraversamento della via Municipio in direzione San Vittore avviene in sicurezza dalla via Sara Morley mediante isola avanzata. Da questo punto in poi, lungo via San Vittore, con una modifica della segnaletica verrà garantito il doppio senso ciclabile fino all'incrocio con via Scazziga, permettendo alle biciclette di raggiungere direttamente il lato a valle della stazione. La larghezza della carreggiata è da adattare mediante modifica del ciglio stradale, così da disporre delle larghezze minime per garantire il transito dei ciclisti.

Dato che l'intervento tocca anche la fermata bus "Palazzo dei congressi", questa verrà adattata rendendola conforme alle esigenze degli utenti disabili.



Planimetria Via Municipio

### Parceggi bici B+R

Al fine di garantire un servizio di qualità all'utenza ed un'elevata interconnessione tra i vari vettori di mobilità è prevista la creazione di nuovi posteggi bici ed il potenziamento di alcuni esistenti. Si garantiranno oltre 250 posteggi per biciclette (bike and ride) a ridosso della stazione, ubicati in più punti, laddove le condizioni di accessibilità per le due ruote sono facilitate e la connessione rapida con il trasporto pubblico è favorita. Questi saranno completati da una postazione mista bici/moto su Piazza Cattori.

La postazione bike sharing già oggi esistente sarà spostata sul lato est della piazza della Stazione.

### Parceggi pubblici

Elemento forte del concetto funzionale del nodo intermodale resta la concentrazione attorno alla stazione FFS delle strutture di parcheggio e di supporto al traffico veicolare motorizzato da essa indotto (P+R, carsharing).

Tale scelta permette di ridurre il numero di veicoli che stazionano sulla Piazza della Stazione, liberando di fatto una superficie pregiata per un uso maggiormente consono alle altre necessità del nodo (trasporto pubblico, mobilità lenta, fruibilità) e concentrando l'utenza del traffico individuale motorizzato in zone a carattere prevalentemente veicolare. A fronte di quanto sopra, e con l'obiettivo di soddisfare le esigenze dell'utenza del nodo intermodale ma anche il buon funzionamento dei contenuti già oggi presenti ai margini della stazione FFS, il concetto generale prevede la seguente offerta di parcheggio:

- 152 stalli in corrispondenza dell'attuale area di parcheggio a nord del sedime ferroviario, distinti in 122 di lunga durata P+R e 30 di corta durata (tempo di sosta limitato), a cui si aggiungono 12 stalli al servizio del Carsharing (Mobility e altro);
- 20 stalli di corta durata (tempo di sosta limitato) su Via Scazziga, mantenuti a titolo provvisorio in attesa della realizzazione futura dell'autosilo sul sedime di proprietà FFS;
- 39 stalli di corta durata (tempo di sosta limitato) sulla Piazza Cattori, al servizio dei contenuti già oggi presenti ai margini di Piazza Stazione e del Viale Cattori.

A livello di bilancio si prevede, rispetto all'offerta attuale, la soppressione di 56 stalli di parcheggio pubblico di corta durata su Piazza della Stazione e Viale Cattori. Riduzione a titolo provvisorio in attesa di ulteriori 400 posteggi con il nuovo autosilo previsto dal MSP sul sedime di FFS a nord dei binari.

	<b>Stalli Offerta stato attuale 2023</b>	<b>Stalli Offerta stato futuro con progetto</b>
Parceggio P+R FFS	152	152
Piazza della Stazione	32	0
Via Scazziga	20	20
Viale Cattori	24	0
Piazza Cattori	39	39
<b>Totale</b>	<b>267</b>	<b>211</b>

### **Vicolo degli Struzzi**

Al fine di mantenere il doppio senso di circolazione sulla strada cantonale fino all'incrocio con via San Gottardo e via Sempione, sull'ultimo tratto di via della Stazione è prevista una doppia corsia veicolare a scendere, di larghezza minima, per la gestione separata delle svolte presso il semaforo previsto all'incrocio tra via della Stazione e via Collegiata.

Per permettere ciò si rende quindi necessaria l'eliminazione del marciapiede sul lato ovest di via della Stazione (a salire dal centro Pax), sostituito dal camminamento in vicolo degli Struzzi.

Quest'intervento è già stato eseguito anticipatamente dal Comune di Muralto che nell'ambito di altri interventi di riqualifica dei vicoli comunali ha provveduto a posare una nuova pavimentazione in pietra naturale.

### **Diversi**

La zona del nodo intermodale della stazione di Locarno-Muralto presenta una moltitudine di infrastrutture tecniche, quasi tutte interrate e che hanno necessità di essere rinnovate, potenziate o semplicemente adattate. Con i lavori previsti nel comparto a livello di rifacimenti e adattamenti stradali, risulta opportuno combinare gli interventi relativi alle infrastrutture assieme a quelli legati alla soprastruttura stradale, in modo da perturbare per un periodo di tempo il più corto possibile il traffico. Nell'area interessata dal progetto si prevede il rinnovo della pavimentazione della strada cantonale, con la posa di asfalto fonoassorbente.

Il piazzale della stazione, viale Cattori e vicolo degli Struzzi saranno pavimentati con dadi in pietra naturale. Il numero e la posizione dei passaggi pedonali esistenti saranno ottimizzati.

La segnaletica sarà rinnovata in funzione dei nuovi flussi di traffico, sia veicolare che ciclopedonale. Nelle zone di attesa dei bus e in corrispondenza dei collegamenti più sensibili saranno impiegate demarcazioni tattili e visive per persone cieche e ipovedenti.

Non è prevista altra segnaletica nell'area della piazza al fine di preservare la pavimentazione e valorizzare il contesto storico, fatta eccezione per il simbolo "20", obbligatorio ai sensi dell'ordinanza in materia.

La zona d'incontro della piazza della stazione sarà delimitata dalla posa di tre totem intesi come porta d'entrata.

### **Espropri**

La realizzazione degli interventi contemplati dal presente progetto non comporta espropri in quanto si opera su sedimi pubblici (Cantone, Comune) e di FFS ed è prevista una riassegnazione e scambio delle superfici.

Sulla base delle esperienze analoghe avute in altri nodi intermodali, si prevede comunque una riserva per eventuali richieste particolari d'indennizzo che potrebbero emergere in fase di pubblicazione e motivate da disturbi o impedimenti generati dal cantiere su edifici o attività adiacenti alle aree di lavoro.

### **Programma lavori**

I lavori si svolgono con il traffico pubblico e privato in esercizio, nonché garantendo costantemente l'accesso alla stazione ed ai commerci. È quindi necessario procedere a fasi: sono previste 8 tappe per una durata complessiva del cantiere di circa 2.5 anni.

## 5. COSTI

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

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

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

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

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

## 6. FINANZIAMENTO

### 6.1 Basi di finanziamento

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

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

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

### 6.2 Riassunto del finanziamento

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

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

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

## **7. PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE E TERMINI PALoc**

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

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

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

## **8. RICHIESTA DI CREDITO**

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

## **9. RAPPORTO CON IL PIANO DIRETTORE, LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO**

Gli investimenti sono in sintonia con il Programma di legislatura 2019-2023, Obiettivo 11, "Sviluppare le reti di trasporto, con priorità al trasporto pubblico, e garantire buone condizioni di mobilità", in particolare con le azioni:

- 11.2 Provvedere a miglioramenti e adeguamenti puntuali a favore della fluidità e della sicurezza, del traffico motorizzato, lento e pedonale.
- 11.3 Attuare le misure prioritarie delle prime tre generazioni dei Programmi di agglomerato.
- 11.4 Sviluppare ulteriormente la rete ciclo-pedonale per favorire gli spostamenti quotidiani in sicurezza, seguire e accompagnare l'evoluzione di nuove forme di mobilità, attuare azioni di promozione della mobilità aziendale e della mobilità scolastica sostenibile.

Per le opere del PALoc3 del presente messaggio:

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

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

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

## 10. CONCLUSIONI

Con questo messaggio il Consiglio di Stato richiede lo stanziamento di un credito di costruzione per la realizzazione della misura PALoc3 CmP 1.B Riorganizzazione del Nodo intermodale di Muralto, con l'obiettivo migliorare le condizioni di accessibilità, fruibilità e sicurezza dei singoli componenti del nodo intermodale da parte di tutti i vettori di mobilità, con tuttavia una chiara priorità per il trasporto pubblico su gomma e la mobilità lenta.

Sulla base di quanto precede vi invitiamo ad approvare il disegno di decreto legislativo allegato.

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

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Raffaele De Rosa

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri

Disegno di

**Decreto legislativo**

**concernente lo stanziamento di un credito netto di 7'110'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 16'630'000 franchi per la riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno - Muralto**

del .....

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8365 del 22 novembre 2023,

decreta:

**Art. 1**

È stanziato un credito netto di 7'110'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 16'630'000 franchi per la riorganizzazione del nodo intermodale alla stazione FFS di Locarno - Muralto nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione.

**Art. 2**

Il credito 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.

**Art. 3**

<sup>1</sup>Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.

<sup>2</sup>Esso entra in vigore immediatamente.