

Messaggio

numero
8543

data
19 febbraio 2025

competenza
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Stanziamiento di:

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

Signor Presidente,
signore deputate e signori deputati,

vi sottoponiamo per approvazione le seguenti richieste di credito.

1. Nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc 3), di un credito quadro netto di fr. 12'291'000.- e un'autorizzazione alla spesa di fr. 20'545'000.- quale aggiornamento del credito quadro di fr. 31'033'000.- (per un totale di fr. 51'578'000.-) per la realizzazione di un ulteriore pacchetto di opere e più precisamente:
 - riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale Ponte Brolla, Misura **TIM 19**;
 - aggiornamento credito per le nuove fermate e sistemazione fermate bus esistenti, Misure **TP 4.2.1, 4.2.2 e TP 8.1**;
 - gestione centralizzata degli impianti semaforici nel Locarnese, Misura **TIM 22**;
2. Nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di quarta generazione (PALoc 4) nel settore della mobilità, un primo credito netto di fr. 1'443'000.- e autorizzazione alla spesa di fr. 3'205'000.- per la realizzazione di alcune opere e più precisamente:
 - marciapiede ciclopedonale zona Campiscioni, Gambarogno, Misura **ML 10**;

- progettazione fino a fine progetto stradale del Nodo intermodale stazione FFS S. Nazzaro, Misura **TP 9.2** e di altre misure per i quali si stanno concludendo i progetti di massima.
3. Chiediamo inoltre un credito di fr. 160'000.- quale contributo a favore della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per il supporto tecnico svolto nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese nel periodo 2024-2027.

Il messaggio è strutturato come segue:

INDICE

1	INTRODUZIONE.....	4
1.1	Premessa e riepilogo precedenti messaggi PaLoc3.....	4
1.2	Convenzioni con la confederazione e basi di finanziamento.....	5
1.2.1	Convenzioni del programma d'agglomerato di 3. generazione.....	5
1.2.2	Convenzioni del programma d'agglomerato di 4. generazione.....	5
1.2.3	Termini.....	5
2	CREDITO QUADRO NETTO DI FR. 12'291'000.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 20'545'000.- PER ATTUAZIONE DI OPERE DEL PALoc 3.....	6
2.1	MISURA PALoc3 TIM 19 – RIORGANIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ E DEL NODO INTERMODALE TP PONTE BROLLA.....	6
2.1.1	Ubicazione e obiettivi del progetto.....	6
2.1.2	Descrizione generale del progetto.....	6
2.1.3	Descrizione dei principali interventi.....	10
2.1.4	Gestione del traffico in fase di cantiere.....	13
2.1.5	Stato del progetto e prossime fasi.....	13
2.1.6	Costi.....	13
2.1.7	Basi di finanziamento e ripartizione dei costi.....	13
2.1.8	Programma lavori.....	14
2.1.9	Richiesta di credito.....	14
2.2	MISURA PALoc3 TP 4.2.1, TP 4.2.2 e TP 8.1 – AGGIORNAMENTO CREDITO PER LE NUOVE FERMATE E SISTEMAZIONE FERMATE BUS ESISTENTI.....	14
2.2.1	Premessa.....	14
2.2.2	Riepilogo degli obiettivi delle misure.....	15
2.2.3	Stato dei lavori.....	15
2.2.4	Programma lavori.....	16
2.2.5	Richiesta di credito.....	16
2.3	MISURA PALoc3 TIM 22 – GESTIONE CENTRALIZZATA DEGLI IMPIANTI SEMAFORICI NEL LOCARNESE.....	16
2.3.1	Premessa.....	16
2.3.2	Descrizione del progetto.....	16
2.3.3	Stato del progetto e prossime fasi.....	17

2.3.4	Costi	18
2.3.5	Basi di finanziamento e ripartizione dei costi.....	18
2.3.6	Richiesta di credito.....	18
3	CREDITO QUADRO NETTO DI FRANCHI 1'443'000.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 3'205'000.- PER LA REALIZZAZIONE DEL MARCIAPIEDE CICLOPEDONALE ZONA CAMPISCIONI, GAMBAROGNO E LA PROGETTAZIONE STRADALE DI ULTERIORI OPERE PREVISTE NELL'AMBITO DEL PALOC4	18
3.1	MISURA PALoc4 ML 10 – MARCIAPIEDE CICLOPEDONALE QUARTINO ZONA CAMPISCIONI	18
3.1.1	Ubicazione e giustificazione	18
3.1.2	Limiti d'opera	19
3.1.3	Descrizione del progetto	19
3.1.4	Pavimentazione strada cantonale	20
3.1.5	Sistema di smaltimento delle acque meteoriche.....	21
3.1.6	Zone SAC	21
3.1.7	Stato del progetto, coordinamento con USTRA e prossime fasi	22
3.1.8	Costi	22
3.1.9	Basi di finanziamento e ripartizione dei costi.....	22
3.1.10	Programma lavori.....	23
3.1.11	Richiesta di credito.....	23
3.2	PROGETTAZIONE DEFINITIVA E STRADALE DI PROSSIME MISURE PALOC4	23
4	CREDITO DI FR. 160'000.- PER IL SUPPORTO TECNICO SVOLTO DALLA COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI NEL PERIODO 2024-2027 ...	24
5	RIASSUNTO FINANZIARIO DELLE MISURE.....	24
6	LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO	25
6.1	IMPLICAZIONE SUI CONTI DI GESTIONE CORRENTE (PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CANTONALE)	25
7	CONCLUSIONI.....	26

1 INTRODUZIONE

1.1 **PREMESSA E RIEPILOGO PRECEDENTI MESSAGGI PALOC3**

Con il Messaggio n. 7517 (decreto legislativo del 15 ottobre 2018), il Messaggio n. 7593 (decreto legislativo del 12 marzo 2019), il Messaggio n. 8087 (decreto legislativo del 22 febbraio 2022) e il Messaggio n. 8246 (decreto legislativo del 18 settembre 2023) sono stati concessi specificatamente per il “Programma d’agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3)”:

- un credito totale netto di fr. 1'612'000.- e autorizzata la spesa di fr. 2'480'000.- per la realizzazione della tratta tra Cevio e del percorso ciclabile della Vallemaggia.
- un credito totale netto di fr. 5'435'000.- e autorizzata la spesa di fr. 13'340'000.- per la realizzazione di ulteriori opere nell’ambito del Programma d’agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3), quale aggiornamento del credito precedente di fr. 2'480'000.-, per un totale aggiornato del credito lordo di fr. 15'820'000.-.
- un credito netto di fr. 4'220'000.- e autorizzata la spesa di fr. 9'860'000.- per la realizzazione di ulteriori opere nell’ambito del Programma d’agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3), quale aggiornamento del credito precedente di fr. 15'820'000.-, per un totale aggiornato del credito lordo di fr. 25'680'000.-.
- un credito netto di fr. 2'700'000.- e autorizzata la spesa di fr. 5'353'000.- per la realizzazione della tratta compresa tra Someo e Riveo del percorso ciclabile della Vallemaggia, quale aggiornamento del credito precedente di fr. 25'680'000.- per un totale aggiornato del credito lordo di fr. 31'033'000.-.

Con questo messaggio si propone lo stanziamento di un quinto pacchetto di misure dedicate al PALoc 3 a favore del trasporto pubblico (TP) e della mobilità lenta (ML), credito destinato alla realizzazione di 3 distinti progetti che sono ora pronti per l’esecuzione ed è quindi necessario disporre dei relativi crediti al fine di non rallentare il processo progettuale in corso. Il presente messaggio propone inoltre lo stanziamento di un primo credito quadro per alcune misure del programma di quarta generazione (PALoc4) per i quali si dispone di un progetto sufficientemente consolidato e per procedere con le prossime fasi.

Si riporta di seguito un elenco delle misure oggetto del presente messaggio:

PALoc 3	Misura TIM 19	Riorganizzazione della viabilità e del nodo intermodale TP Ponte Brolla
PALoc 3	Misura TIM 22	Gestione centralizzata degli impianti semaforici nel Locarnese
PALoc 3	Misure TP 4.2.1, 4.2.2 e TP 8.1	Aggiornamento credito per le nuove fermate e sistemazione fermate bus esistenti
PALoc 4	Misura ML 10	Marciapiede ciclopedonale zona Campiscioni, Gambarogno
PALoc 4	Misura TP 9.2	Progettazione fino a fine progetto stradale del Nodo intermodale stazione FFS S. Nazzaro
PALoc 4	Diverse misure TP / TIM / ML	Progettazione fino a fine progetto stradale delle misure TP 8.2 e 12 / TIM 11.2 e 20.1 / ML 8.2.1 e 8.3.1 e 8.3.2.

TP = Trasporto pubblico / TIM = Traffico individuale motorizzato / ML = Mobilità lenta

Si tratta di interventi che consentono di migliorare a lungo termine le condizioni di viabilità e sicurezza sulla strada per tutti gli utenti, accelerare il TP, riqualificare urbanisticamente alcuni tracciati, migliorandone la viabilità (TIM), rispettivamente di completare ulteriormente la rete dei percorsi ciclabili (ML).

1.2 CONVENZIONI CON LA CONFEDERAZIONE E BASI DI FINANZIAMENTO

1.2.1 Convenzioni del programma d'agglomerato di 3. generazione

Sul PALoc3 la Confederazione si è espressa nell'ambito del Rapporto d'esame del 14 settembre 2018. Il giudizio è stato positivo e tutte le misure oggetto del presente messaggio potranno usufruire di un contributo federale. Il PALoc3 è stato approvato dal Parlamento federale il 25 settembre 2019 e la relativa Convenzione sulle prestazioni è stata stipulata il 20 novembre 2019.

Le misure TP 9.2, TP 4.2.1 / 4.2.2 / 8.1 oggetto del presente Messaggio possono usufruire di un contributo federale pari al 40% degli importi annunciati nella Convenzione sulle prestazioni, mentre le misure TIM 19 e TIM 22 beneficiano di un contributo forfettario.

La Convenzione di realizzazione tra Cantone e Commissione Intercomunale dei Trasporti del Locarnese (CIT) che definisce il finanziamento delle misure di interesse regionale in priorità A del PALoc3, è stata ratificata il 31 marzo 2021. L'accordo prevede che i costi delle opere, dedotto il contributo della Confederazione, sono suddivisi in ragione del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni membri della CIT.

1.2.2 Convenzioni del programma d'agglomerato di 4. generazione

Sul PALoc4 la Confederazione si è espressa nell'ambito del Rapporto d'esame del 22 febbraio 2023. Il giudizio è stato positivo e le misure oggetto del presente messaggio potranno usufruire di un contributo federale. Il PALoc4 è stato approvato dal Parlamento federale il 4 dicembre 2023 e la relativa Convenzione sulle prestazioni è stata stipulata il 31 gennaio 2024.

Per la misura ML 10 oggetto del presente Messaggio il contributo federale è forfettario, la misura TP 9.2 può usufruire di un sussidio pari al 40% dell'importo annunciato.

1.2.3 Termini

Secondo le direttive dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) l'esecuzione dei progetti previsti nei programmi d'agglomerato di terza generazione deve essere avviata al più tardi entro il 31 dicembre 2025. 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, fatta eccezione delle misure inserite nei pacchetti forfettari. L'approvazione del presente credito di costruzione è quindi rilevante per garantire l'inizio dei lavori di realizzazione nel corso del 2025.

Per i progetti inseriti nel PALoc4 l'inizio dei lavori di costruzione dovrà avvenire entro e non oltre il 31 marzo 2029.

2 CREDITO QUADRO NETTO DI FR. 12'291'000.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 20'545'000.- PER ATTUAZIONE DI OPERE DEL PALoc 3

2.1 MISURA PALoc3 TIM 19 – RIORGANIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ E DEL NODO INTERMODALE TP PONTE BROLLA

2.1.1 Ubicazione e obiettivi del progetto

Con l'elaborazione del PALoc3 la riorganizzazione della viabilità e del trasporto pubblico presso l'incrocio di Ponte Brolla è stato inserito tra gli interventi in priorità A. Sul territorio dei comuni di Locarno e Terre di Pedemonte sono infatti previsti importanti interventi di potenziamento dell'offerta della ferrovia regionale delle Centovalli (tratta Locarno-Intragna) e dei collegamenti regionali della linea FART 315 (tratta Locarno-Caveragno) e lo stato attuale dell'infrastruttura viaria non consente un adeguato sviluppo degli interventi di potenziamento previsti a causa delle seguenti principali criticità:

- gestione veicolare difficoltosa nell'innesto da/per le Terre di Pedemonte/Onsernone così come da/per il comparto residenziale delle Vattagne a monte del nodo di Ponte Brolla);
- mancanza di un numero adeguato di posteggi atti a garantire la gestione di un Park&Ride;
- scarsa sicurezza negli spostamenti pedonali nel nodo e nelle immediate vicinanze e fermate bus non conformi alla Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (LDis).

Scopo del progetto è quello di permettere un corretto funzionamento del nodo di Ponte Brolla e risolvere le problematiche citate in precedenza tramite la realizzazione di:

- allargamenti della sezione stradale in direzione delle Terre di Pedemonte mediante un nuovo ponte ad arco affiancato al ponte stradale esistente sopra il fiume Maggia, rispettivamente ampliamento del calibro della sezione stradale in direzione di Locarno mediante delle solette a sbalzo;
- inserimento di due nuove corsie di preselezione e di stoccaggio in provenienza da Solduno e da Tegna a beneficio della capacità dell'incrocio;
- realizzazione di un nuovo parcheggio P&R e relativi accessi (veicolari e pedonali) a monte della ferrovia con collegamenti pedonali diretti da/per la stazione della Centovallina e alle fermate bus;
- miglioramento degli attuali attraversamenti pedonali e realizzazione di nuovi marciapiedi unitamente all'adeguamento di tutte le fermate alla LDis.

Questi interventi di rinnovo globale dell'incrocio permetteranno di migliorare la gestione veicolare, l'accesso ai bus e alla ferrovia e migliorare la sicurezza degli spostamenti della mobilità lenta in un nodo importante del trasporto pubblico.

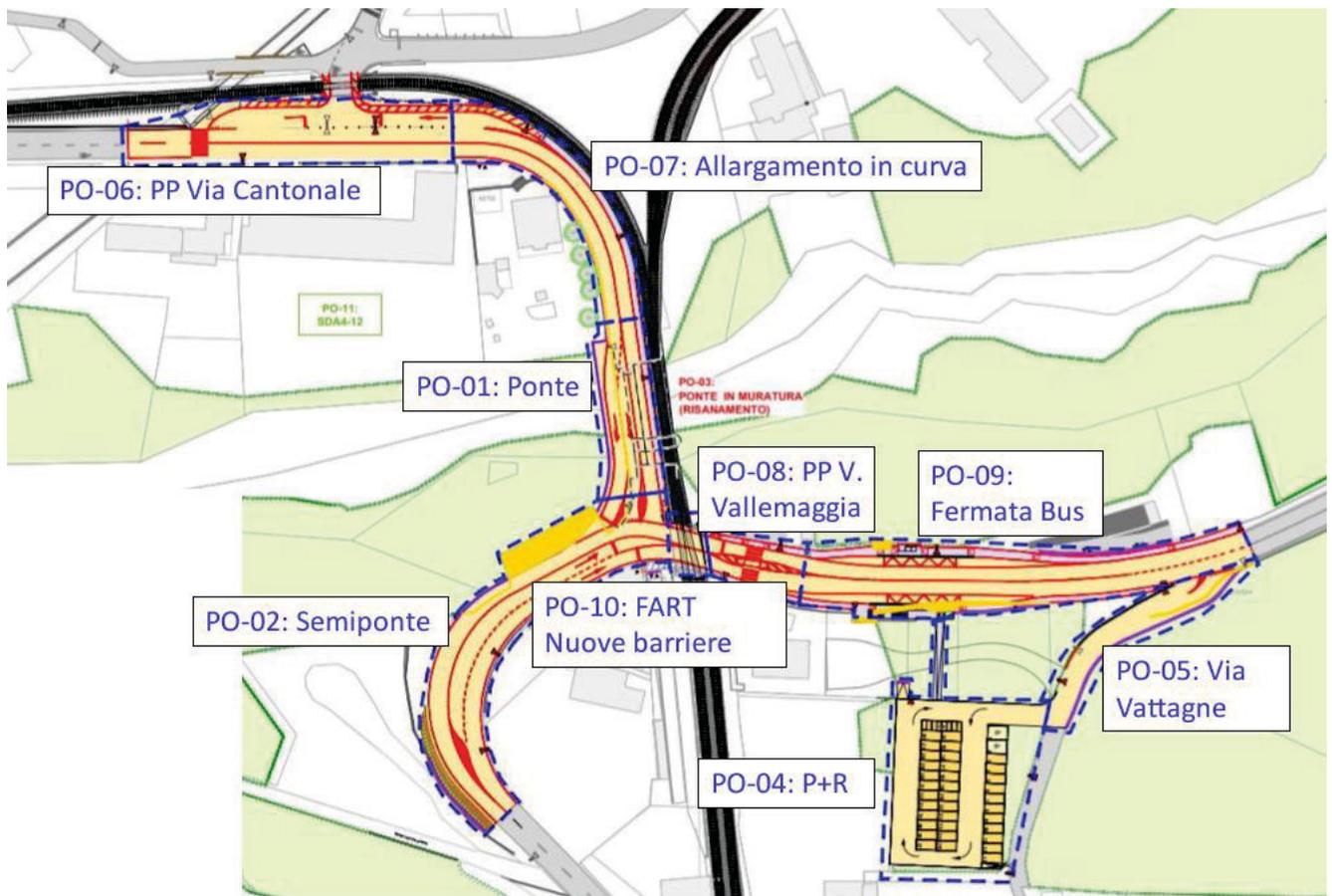
2.1.2 Descrizione generale del progetto

Gli interventi di riorganizzazione del nodo permetteranno di avere un'organizzazione e una separazione chiara delle zone destinata al trasporto privato, quello pubblico e alla mobilità lenta. Gli interventi interessano l'area compresa tra il passaggio a livello, via Ai grotti (zona Terre di Pedemonte), l'accesso alla centrale AET (via Vallemaggia dir. Locarno) e l'incrocio tra via Vallemaggia e via Vattagne (dir. Valle Maggia). All'interno del perimetro di intervento si situa la stazione ferroviaria di Ponte Brolla.



Render del progetto

Si riporta di seguito una planimetria con indicate le principali parti d'opera e una breve descrizione dei singoli interventi. Nel capitolo 2.1.3 si riporta inoltre un testo di approfondimento relativo al nuovo ponte ad arco sulla Maggia, agli interventi di allargamento stradale dell'incrocio e una descrizione del nuovo parcheggio.



Planimetria indicazioni sulle diverse parti d'opera

PO-01 Ponte (nuovo ponte ad arco)

Sopra il fiume Maggia si prevede la costruzione di un nuovo ponte in calcestruzzo armato affiancato a quello esistente. Il manufatto è formato da un elemento ad arco con sezione piena in calcestruzzo armato di spessore variabile sulla quale, con l'ausilio di 2 pile intermedie e un appoggio centrale dove appoggiano la piattabanda e il parapetto in calcestruzzo armato. Il nuovo ponte permetterà un allargamento stradale di ca. 4.0 m utile a garantire l'inserimento di una nuova corsia di preselezione in direzione di Locarno.

PO-02: Semiponte

In direzione Locarno si prevede il prolungamento della piattabanda del nuovo ponte, realizzando di fatto una nuova struttura indipendente poggiata su lesene in calcestruzzo armato. Questa struttura permetterà di avere un allargamento stradale pari a ca. 3.50 garantendo lo spazio per l'inserimento di nuova corsia di preselezione in direzione di Ponte Brolla.

PO-03 Ponte in muratura (risanamento)

L'attraversamento della Maggia avviene oggi mediante due ponti in muratura (ponte cantonale e ponte FART). Gli interventi previsti prevedono il risanamento della struttura esistente e il rifacimento della piattabanda. Il marciapiede esistente, che attualmente è posizionato a lato valle, sarà spostato in adiacenza alla linea ferroviaria FART.

I costi relativi agli interventi di risanamento saranno suddivisi con FART e regolati tramite una convenzione e non fanno parte del presente messaggio.

PO-04: P+R

In adiacenza alla Via Vattagne è prevista la realizzazione di un nuovo P+R sopraelevato di 37 posti auto. La realizzazione del P+R mira ad incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico oltre che ad aumentare la capacità di posteggi in una zona fortemente limitata. Il collegamento alla strada cantonale rispettivamente alle fermate dei mezzi di trasporto pubblico sarà garantita tramite una scala ed un ascensore.

PO-05: Via Vattagne

La via Vattagne sarà oggetto di risanamento del campo stradale nella zona compresa tra l'intersezione con la via Valle Maggia e l'accesso del P+R. La sezione stradale esistente sarà allargata, così da garantire l'incrocio tra due veicoli. Gli interventi prevedono la realizzazione di un nuovo muro di sostegno oltre all'adeguamento del sistema di smaltimento acque meteoriche e nuova illuminazione.

PO-06: Via Cantonale

Gli interventi interessano il risanamento della soprastruttura e sottostruttura stradale oltre il potenziamento delle infrastrutture esistenti. Il passaggio pedonale esistente in direzione via Ai Grotti verrà riproposto nella situazione esistente.

PO-07: Allargamento in Curva

La tratta stradale compresa tra il passaggio ferroviario di via Ai Grotti ed il nuovo ponte, sarà oggetto di interventi di ridefinizione del calibro stradale. Il marciapiede attualmente presente verrà riposizionato in adiacenza alla linea ferroviaria FART e la sezione stradale esistente verrà allargata prevedendo la demolizione e successiva ricostruzione arretrata del muro di cinta esistente.

PO-08: Via Vallemaggia

Gli interventi interessano la costruzione del nuovo passaggio pedonale, il risanamento della soprastruttura e sottostruttura stradale oltre il potenziamento delle infrastrutture esistenti.

PO-09: Fermata BUS

Le fermate bus presenti su via Valle Maggia saranno oggetto di interventi di risanamento. La fermata bus lato nord sarà ammodernata con una nuova pensilina in calcestruzzo. Si prevede inoltre la sostituzione dell'attuale parapetto con uno nuovo in calcestruzzo. La fermata bus lato sud sarà oggetto di ammodernamento mediante la sua realizzazione in nicchia. Sarà inoltre realizzato un nuovo collegamento tra la fermata bus ed il P+R mediante una nuova scala ed un ascensore.

PO-10: FART nuove barriere del passaggio a livello

L'adeguamento del percorso pedonale con lo spostamento del marciapiede lato linea ferroviaria FART necessita dell'adattamento delle barriere del passaggio a livello esistenti della stazione ferroviaria di Ponte Brolla. La barriera lato Locarno sarà oggetto di intervento nel più ampio progetto di ammodernamento e potenziamento della stazione ferroviaria in corso di elaborazione da parte di FART, mentre l'adattamento di quella lato Valle Maggia rientra nel presente progetto.

2.1.3 Descrizione dei principali interventi

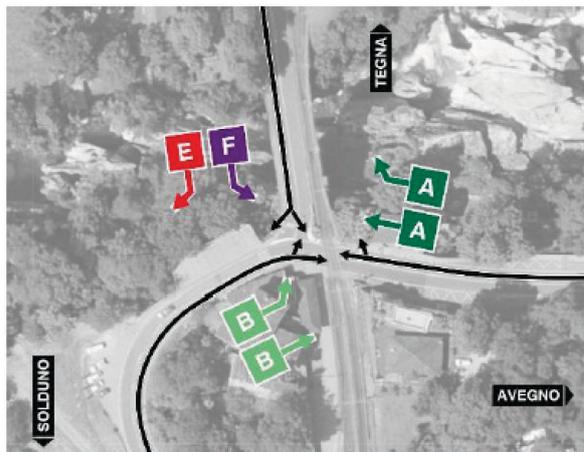
Riorganizzazione dell'incrocio

Oggi il comparto di Ponte Brolla dispone di una buona offerta di trasporto pubblico, garantito da due vettori importanti quali il treno Centovallina (Locarno - Domodossola), dove si registrano 60 passaggi di convogli nelle 24 ore nei giorni feriali dei quali 15 nelle ore di punta, e la linea autobus 315 (Locarno-Caveragno) con arresto presso la fermata in nicchia sulla strada cantonale a cadenza ogni 30 minuti. Lo stato attuale dell'infrastruttura viaria ha però tutta una serie di problematiche e non consente un adeguato sviluppo degli interventi di potenziamento previsti per la ferrovia regionale delle Centovalli. Nello specifico:

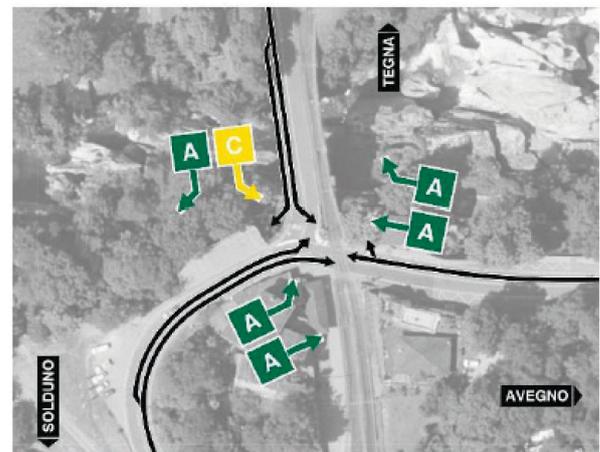
- la continuità dei percorsi pedonali non è garantita. I marciapiedi attuali, sia sul lato a valle del ponte sul fiume sia sul lato nord della strada cantonale, non conducono a punti di attraversamento sicuri. Inoltre, i collegamenti tra le fermate dell'autobus e del treno sono poco chiari e disorganizzati. Non esiste un passaggio pedonale tra la fermata dell'autobus in direzione Locarno e la stazione ferroviaria, né un collegamento verso le Terre di Pedemonte;
- l'innesto delle Terre di Pedemonte/Onsernone è gestito ad oggi come un incrocio tradizionale con segnaletica di precedenza e non dispone di corsie di preselezione per i movimenti trasversali. Questa intersezione è inoltre fortemente influenzata dalla presenza del passaggio a livello della Centovallina, che interrompe il traffico da e verso la Valle Maggia a causa dell'abbassamento delle barriere (come indicato sopra si registrano 60 passaggi di convogli nelle 24 ore nei giorni feriali, di cui 15 nelle ore di punta del mattino e della sera). Allo stato attuale l'intersezione di Ponte Brolla presenta condizioni di viabilità insufficienti con un livello di servizio D all'ora di punta al mattino (OPM) e F all'ora di punta della sera (OPS);
- i posteggi pubblici a valle della strada cantonale (11 stalli) sono insufficienti e ubicati in una zona poco accessibile.

Rispetto allo stato attuale, il futuro concetto di gestione prevede il netto miglioramento delle strutture di tutti i vettori di mobilità grazie agli interventi previsti a progetto, in particolare:

- le singole infrastrutture d'interscambio risulteranno migliorate e ubicate in zone distinte del nodo, facilmente riconoscibili e accessibili da parte dell'utenza;
- lo spostamento dell'attuale passaggio pedonale a valle del ponte e la creazione di nuovi marciapiedi su entrambi i fronti stradali garantiranno la continuità della mobilità lenta dalle fermate del trasporto pubblico al comparto di Ponte Brolla;
- l'ampliamento del calibro della carreggiata stradale e del ponte sulla Maggia permetteranno di migliorare e fluidificare il transito lungo un incrocio e di ridurre le colonne grazie alla realizzazione di nuove apposite corsie di preselezione (ca. 60 m in provenienza da Solduno e ca. 46 m di stoccaggio in provenienza da Tegna) favorendo le direttrici da/per le Terre di Pedemonte anche in caso di barriere della Centovallina abbassate.



Livelli di servizio ore di punta serali scenario 2030 senza intervento

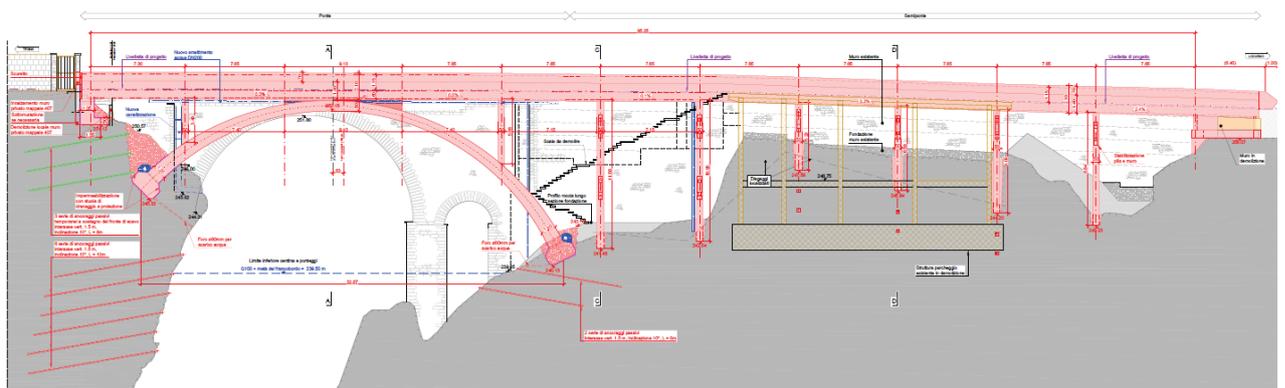


Livelli di servizio ore di punta serali scenario 2030 con intervento

I benefici sulla viabilità dovuti all'introduzione di corsie di preselezione da Solduno e da Tegna sono stati verificati tramite modello di simulazione dinamica che ha confermato l'aumento di capacità del nodo. La verifica funzionale ha mostrato dei chiari benefici dovuti all'introduzione delle corsie di preselezione soprattutto per il flusso proveniente da Tegna, con livelli di servizio soddisfacenti (C) per la svolta verso Avegno e molto buoni (A) per la svolta verso Solduno all'ora di punta della sera. Complessivamente per lo stato futuro con progetto è possibile attendersi un livello di servizio dell'intersezione soddisfacente (C), a fronte di un livello F nel caso in cui non dovesse essere realizzato il progetto.

I nuovi manufatti

Per garantire gli allargamenti stradali descritti al capitolo 2.1.2 il progetto prevede la costruzione di un nuovo ponte stradale ad arco affiancato a quello esistente che permetterà di accogliere una nuova corsia di circolazione, rispettivamente la carreggiata in direzione di Locarno verrà ampliata di ca. 3.50 m tramite un nuovo semiponte.



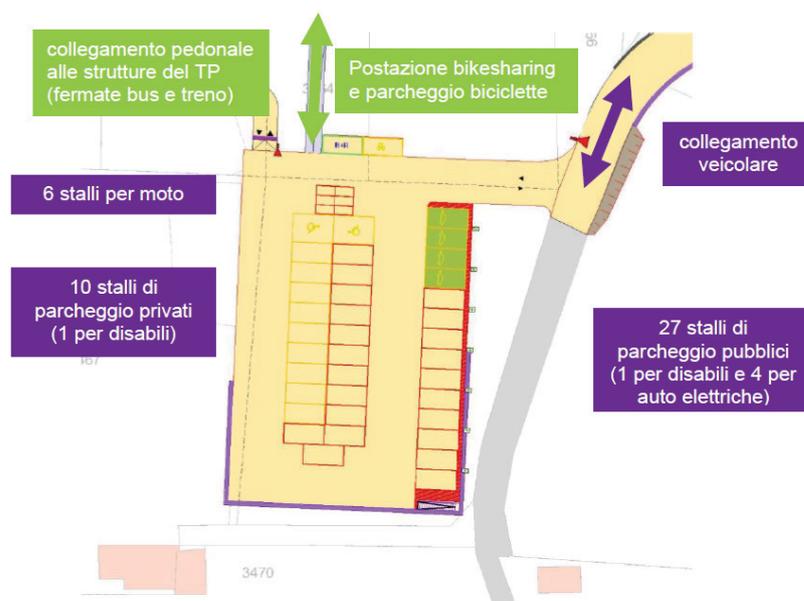
Vista del nuovo manufatto, ponte ad arco lato e prolungo con semiponte su pile

Entrambe le strutture saranno realizzate interamente in calcestruzzo armato. Il ponte principale sarà costituito da un arco innestato in roccia, con una larghezza costante di 3,50 m e una lunghezza totale di 39,40 m che sorreggerà un impalcato di 6,45 m di larghezza. La struttura portante del semiponte sarà per contro appoggiata direttamente sulla roccia sottostante tramite 6 pile, avrà una lunghezza totale di ca. 50 m e una larghezza dell'impalcato variabile da 3.20 m a 8.10 m.

In ambito del presente progetto è inoltre previsto un intervento di risanamento e conservazione del ponte stradale esistente, manufatto composto da due archi in muratura di pietra costruito intorno all'anno 1850. Sono previsti dei lavori di iniezioni al fine di aumentare la sezione reagente dell'arco principale, un risanamento generale dei paramenti murari per ristabilire le evidenze di degrado riscontrate con le ispezioni unitamente a una sostituzione generale dell'impermeabilizzamone. Gli interventi previsti non sono contemplati nel credito oggetto del presente messaggio perché finanziati tramite il credito quadro per la conservazione dei manufatti.

Il nuovo Park and Ride

Elemento importante del concetto funzionale del nodo di Ponte Brolla è la realizzazione di un nuovo parcheggio di supporto al traffico veicolare motorizzato per permettere ai fruitori del trasporto pubblico di lasciare l'auto (P+R). La nuova struttura è predisposta a monte della ferrovia con collegamenti pedonali diretti da/per le fermate bus e successivamente alla stazione della Centovallina. Tale scelta permette di ridurre il numero di veicoli in circolazione nell'agglomerato di Locarno, e naturalmente, permette di migliorare e incrementare l'utilizzo dei mezzi pubblici.



Planimetria futuro parcheggio

A fronte di quanto sopra, e con l'obiettivo di soddisfare le esigenze dell'utenza del nodo intermodale, il concetto generale prevede la seguente offerta di parcheggio:

- 27 stalli P+R di lunga durata; gestione con parchimetro e possibili abbonamenti. L'accesso veicolare da/per la nuova struttura di parcheggio è previsto in Via Vattagne; lo stesso sarà adattato per soddisfare le nuove esigenze;
- 10 stalli privati per la struttura del ristorante in sostituzione degli 11 stalli privati esistenti che verranno rimossi per permettere l'allargamento stradale;
- 6 stalli per motoveicoli per aumentare l'attrattività del nodo intermodale.

2.1.4 Gestione del traffico in fase di cantiere

Le fasi di cantiere tengono in considerazione le peculiarità dell'intersezione a Ponte Brolla, nodo molto sollecitato soprattutto nei mesi estivi quale collegamento tra Locarno e la Vallemaggia. Di principio le fasi di lavoro prevedono una gestione del traffico che garantisca sempre almeno una corsia di transito per direzione di marcia, in modo da perturbare il minimo possibile in traffico. Non è tuttavia da escludere, in certe fasi di cantiere, che nella zona adiacente all'intersezione si dovrà procedere con una gestione del traffico a senso alternato. In questo caso si privilegeranno i lavori notturni per non perturbare il traffico nelle ore di punta.

2.1.5 Stato del progetto e prossime fasi

L'allestimento del progetto definitivo (ottobre 2024) è stato coordinato dall'Area Operativa della Divisione delle Costruzioni. Il progetto definitivo è stato oggetto di una consultazione che ha coinvolto: servizi cantonali, Comuni, FART ed enti interessati e tiene conto delle osservazioni pervenute durante la consultazione sopraindicata. L'Area Operativa della Divisione delle Costruzioni procederà alla pubblicazione e all'esecuzione dell'opera.

2.1.6 Costi

I costi sono stati calcolati sulla base del progetto definitivo. I costi complessivi ammontano a fr. **11'070'000.-** (IVA inclusa), con la seguente suddivisione:

Misura PA

Costi di costruzione per la riorganizzazione del nodo	3'550'000
Costi di costruzione P+R e via Vattagne	2'000'000
Costi di costruzione nuovo ponte e semiponte	3'160'000
Progettazione inclusi specialisti	760'000
Opere di terzi inserite nelle precedenti voci (da dedurre)	- 1'120'000
Imprevisti (10%)	835'000
IVA 8.1%	743'985
Espropriazioni, indennizzi, geometra	130'000
Riserva (10%)	1'010'000
Totale (IVA inclusa) e arrotondamento	11'070'000

¹⁾ Base preventivo progetto definitivo ottobre 2024, grado di attendibilità del +/- 10%.

2.1.7 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi

L'intervento previsto rientra fra le misure infrastrutturali d'interesse regionale in lista A della misura TIM 19 del PALoc3. La quota di partecipazione della Confederazione per questa misura è pari a fr. 549'400.-.

Nella tabella seguente sono riassunte le fonti di finanziamento per la progettazione e la realizzazione del nodo, in base ai principi descritti nei capitoli precedenti.

Autorizzazione di spesa	11'070'000
Finanziamento PA	550'000
Credito netto per il progetto regionale	10'520'000
A carico CIT (35%) (arrotondato)	3'680'000
A carico Cantone (65%) (arrotondato)	6'840'000

2.1.8 Programma lavori

Nella prossima fase dovrà essere elaborato il progetto stradale, al quale seguirà la sua pubblicazione secondo la Legge sulle strade. Salvo imprevisti in fase di procedura, i lavori dovrebbero prendere avvio entro la fine del 2025 per permettere il rispetto dei termini previsti dalla Confederazione e citati al pto. 1.2.3. La durata dei lavori è di circa 2.5 anni.

2.1.9 Richiesta di credito

In base a quanto sopra esposto, per la progettazione e la riorganizzazione della viabilità e del nodo importante del TP di Ponte Brolla, il credito netto richiesto con il presente messaggio ammonta a fr. 6'840'000.- mentre l'autorizzazione alla spesa totale ammonta a fr. 11'070'000.-.

2.2 MISURA PALoc3 TP 4.2.1, TP 4.2.2 e TP 8.1 – AGGIORNAMENTO CREDITO PER LE NUOVE FERMATE E SISTEMAZIONE FERMATE BUS ESISTENTI

2.2.1 Premessa

Le misure **TP 4.2.1**, **TP 4.2.2** e **TP 8.1** inserite nel messaggio n. 7593 prevedono, a seguito dell'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri e la conseguente riorganizzazione del TP su gomma, anche interventi infrastrutturali alle fermate bus del Locarnese. Questi interventi sono necessari per rispondere alle esigenze del nuovo concetto d'offerta, in particolare per:

- mettere a disposizione nuovi capolinea per l'inversione di marcia e l'attesa dei veicoli senza intralciare il traffico di transito;
- disporre delle fermate lungo i nuovi percorsi del servizio di linea;
- rendere bidirezionali alcune fermate oggi servite in un solo senso.

Queste fermate bus rappresentano il biglietto da visita del TP, diventando il punto di accesso alla rete dove andranno garantite l'attrattività, la sicurezza e il comfort per tutti gli utenti.

Per l'attuazione di queste misure le schede PALoc3 contenevano 3 misure in tal senso:

- misura TP 4.2.1: realizzazione di nuovo capolinea 1 a Losone via Mezzana/via Trisnera;
- misura TP 4.2.2: **nuove fermate** per incrementare l'offerta nell'agglomerato del Locarnese rendendole confacenti alle esigenze di servizio, di funzionalità e di sicurezza;

- misura TP 8.1: **risanamento** delle fermate, stabilite in accordo con la CIT, lungo le linee urbane. La misura contempla il miglioramento dell'informazione in tutte le fermate (creazione di paline informative comprendenti indicazione delle linee passanti, cartina rete, orari, altre informazioni) e applicazione di uno standard di sicurezza e di accessibilità per le fermate TP su gomma ai sensi della Legge federale sui disabili.

2.2.2 Riepilogo degli obiettivi delle misure

Le misure TP 4.2.2 e T.P.8.1 non definivano in modo specifico l'elenco delle fermate sulle quali intervenire bensì che venissero definite in accordo con la Commissione regionale dei trasporti, i Comuni ed eseguite progressivamente approfittando anche di sinergie con altri cantieri in essere o progetti di risanamento stradali più ampi. Con Decreto legislativo del 12 marzo 2019 (messaggio n. 7593 del 7 novembre 2018) è già stato votato un credito netto di fr. 1'720'000.- e autorizzata una spesa di fr. 4'400'000.- con l'obiettivo di intervenire su circa una quarantina di fermate distribuite sull'intera area urbana così suddiviso:

- TP 4.2.1 fr. 0.7 mio
 - TP 4.2.2 fr. 2.5 mio
 - TP 8.1 fr. 1.2 mio
- Totale fr. 4.4 mio**

Gli interventi sono per alcune fermate conclusi e per altre si trovano in una fase avanzata di progettazione con l'obiettivo di concluderle entro la fine del 2025. Con il presente messaggio si approfitta per fare il punto sullo stato di questa misura sia dal punto di vista realizzativo che dei crediti.

2.2.3 Stato dei lavori

Ad oggi sono state realizzate 24 fermate (37 punti fermata) distribuiti nei Comuni di Losone, Ascona, Locarno, Tenero-Contra e Gordola per un totale di spesa pari a ca. fr. 4.98 milioni (+13 % rispetto al preventivo iniziale), ulteriori 12 fermate (18 punti fermata) sono in fase avanzata di progetto e altre 7 (11 punti fermata) sono a livello di progetto preliminare.

Con questi primi interventi è emerso che le esigenze accresciute in termini infrastrutturali indispensabili a garantire anche il rispetto delle prescrizioni della LDis, rispettivamente l'esigenza di intervenire anche su altri elementi correlati alla fermata (passaggi pedonali, marciapiede, espropri, pensiline, ...) necessitano di investimenti importanti e maggiori rispetto a quanto previsto nel 2016 a livello di scheda PA. L'avanzamento della progettazione e dei lavori ha confermato che un importo di fr. 70'000.- per ogni singolo punto di fermata, così come stimato, non è sufficiente e in media va considerato un importo variabile tra i fr. 110'000.- e i fr. 135'000.-. Inoltre per completare gli obiettivi previsti dal PALoc3 sono stati definiti ulteriori 3 interventi ritenuti prioritari per rispondere al processo di potenziamento TP.

Per poter concludere quanto previsto dalla scheda PA si chiede, con il presente messaggio, di stanziare un secondo credito corrispondente all'importo complessivo per questi interventi così suddiviso (IVA, imprevisti, progettazione inclusi):

- TP 4.2.2 fr. 3.2 mio
 - TP 8.1 fr. 2.3 mio
- Totale fr. 5.5 mio**

Le misure rientrano nel finanziamento descritto al capitolo 1.2.1. Va segnalato che il cofinanziamento della Confederazione è fissato a fr. 1'760'000.- quale tetto massimo già considerato nel Messaggio 7593. Pertanto i costi sono a carico del Cantone nella misura del 65% e dei Comuni facenti parte della CIT per il 35%.

2.2.4 Programma lavori

Per permettere di rispettare le scadenze fissate dalla Confederazione e approfittare di questi interventi per procedere anche all'adeguamento di fermate ai sensi della LDis si prevede di pubblicare i progetti delle fermate mancanti nel 2025 e realizzarle nel 2026.

2.2.5 Richiesta di credito

In base a quanto sopra esposto e sulla base dei preventivi aggiornati, per la progettazione e la realizzazione delle misure PALoc3 TP 4.2.1, TP 4.2.2 e TP 8.1 si richiede un aggiornamento del credito richiesto nel 2019 per un onere netto **ulteriore** di fr. 3'575'000.- Mio mentre l'autorizzazione alla spesa totale ammonta a fr. 5'500'000.-.

MISURA PALoc3 TIM 22 – GESTIONE CENTRALIZZATA DEGLI IMPIANTI SEMAFORICI NEL LOCARNESE

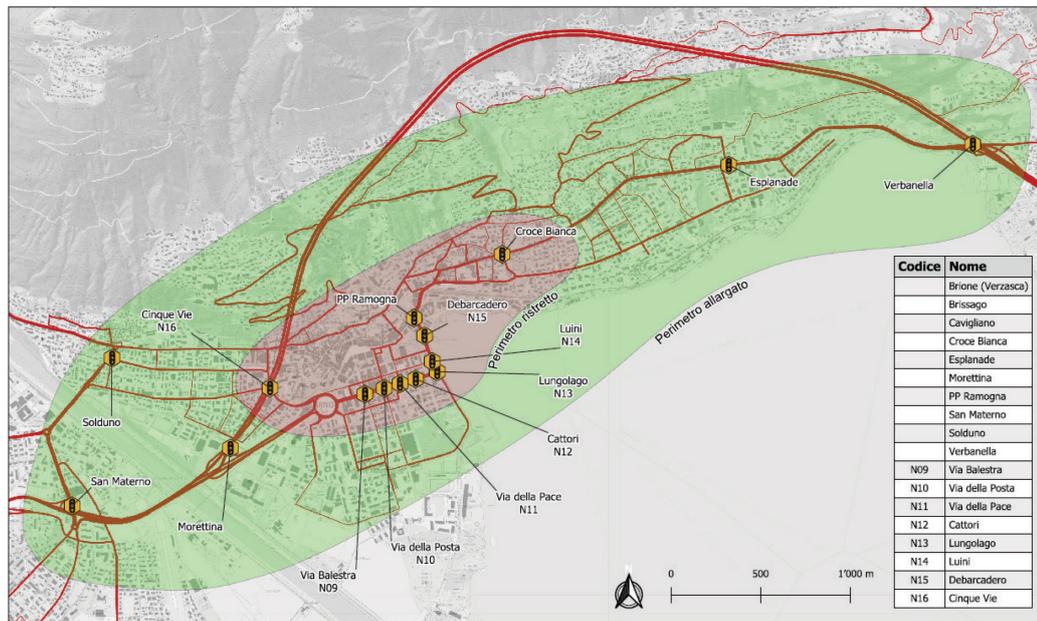
2.3.1 Premessa

La regolazione attuale dei semafori ubicati nell'agglomerato del Locarnese presenta dei problemi dal punto di vista della coordinazione degli impianti, della lunghezza del ciclo semaforico e del funzionamento dei sistemi di annuncio, il che comporta tempi di attesa lunghi per tutti gli utenti della strada con conseguenti formazioni di colonne e ritardi per il trasporto pubblico. Inoltre anche la situazione per i pedoni può essere migliorata in maniera importante con l'adeguamento del ciclo semaforico e l'ottimizzazione della gestione dei flussi. L'attuale centrale semaforica non permette di ottimizzare la gestione dei flussi ai singoli incroci in funzione dell'effettivo carico veicolare, rispettivamente non consente di prioritizzare sempre il trasporto pubblico.

2.3.2 Descrizione del progetto

La misura prevede la messa in rete di tutti gli impianti semaforici dell'agglomerato tramite l'installazione di una nuova centrale di comando del traffico. La nuova centrale, oltre a permettere una sorveglianza remota del funzionamento di ogni singolo impianto, permetterà di gestire in modo unitario e coordinato la mobilità del traffico all'interno dell'agglomerato, in particolare gli obiettivi primari sono:

- miglioramento della fluidità e maggiore flessibilità di gestione del traffico grazie al monitoraggio e all'adeguamento dei programmi semaforici alle situazioni contingenti;
- tempi di attesa ottimizzati in funzione dell'orario e del traffico;
- accelerazione del trasporto pubblico su gomma tramite l'ottimizzazione del sistema di gestione del traffico, una nuova gestione delle precedenze in funzione del traffico e la realizzazione di sistemi di annuncio per i bus.;
- semplificazione della viabilità pedonale e ciclabile mediante direttive univoche per l'intero comparto.



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

Sono identificate delle aree particolari di intervento denominate “Perimetro ristretto” e “Perimetro allargato” che si distinguono dal grado di coordinamento semaforico atteso:

- il “Perimetro ristretto” richiede un coordinamento maggiore in funzione della vicinanza degli impianti, al contrario;
- il “Perimetro allargato” richiede un coordinamento strategico in cui sia possibile influire in misura meno coordinata sulla gestione dei flussi di traffico. Questo risulta particolarmente importante nella gestione di situazioni straordinarie come la chiusura della galleria Mappo-Morettina o per la gestione di picchi di traffico legati al turismo o eventualmente alle ore di punta.

Oltre all’attuazione della nuova centrale semaforica (lato hardware e lato software) il progetto prevede un ammodernamento degli impianti esistenti con la sostituzione di tutte le componenti obsolete (lanterne, pulsanti, armadi, centraline, pali semplici e pali curvi), l’esecuzione di nuovi impianti e infine l’allacciamento di tutti i nodi alla centrale tramite una nuova rete di cablaggio. La realizzazione di nuovi sistemi di rilevamento e di spire per il rilevamento delle colonne completa il progetto in modo da gestire al meglio i flussi di pedoni, ciclisti, veicoli e favorire, dove necessario, il passaggio dei trasporti pubblici su gomma.

2.3.3 Stato del progetto e prossime fasi

Ad oggi si è conclusa la progettazione definitiva del concetto di intervento per l’attuazione del centrale semaforica ed è stato allestito un censimento degli impianti esistenti. Le prossime fasi prevedono quindi la messa a concorso delle prestazioni informatiche di programmazione (hardware e software), delle prestazioni di elettromeccanica e di genio civile con l’obiettivo di una messa in esercizio della nuova centrale a inizio 2027.

Messaggio n. 8543 del 19 febbraio 2025

2.3.4 Costi

I costi sono stati calcolati sulla base del preventivo annunciato per l'allestimento delle schede PALoc3. I costi complessivi ammontano a fr. 3'975'000.- (IVA inclusa) con un grado di precisione del +/- 20%.

2.3.5 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi

La misura TIM 22, inserita nella misura forfettaria di gestione del traffico lista A, è finanziata dalla Confederazione nell'ambito del PALoc3. L'onere netto a carico del Cantone ammonta al 65% del costo dell'opera, al netto del contributo della Confederazione stimato in fr. 1'089'000.-. I Comuni della CIT partecipano con il restante 35%.

Autorizzazione di spesa	3'975'000
Finanziamento PA	1'089'000
Credito netto per il progetto regionale	2'886'000
A carico CIT (35%) (arrotondato)	1'010'000
A carico Cantone (65%) (arrotondato)	1'876'000

2.3.6 Richiesta di credito

In base a quanto sopra esposto, per la posa della nuova infrastruttura semaforica ed i costi di programmazione, il credito netto richiesto con il presente messaggio è pari a fr. 1'876'000.- e l'autorizzazione alla spesa totale ammonta quindi a fr. 3'975'000.-

3 CREDITO QUADRO NETTO DI FRANCHI 1'443'000.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 3'205'000.- PER LA REALIZZAZIONE DEL MARCIAPIEDE CICLOPEDONALE ZONA CAMPISCIONI, GAMBAROGNO E LA PROGETTAZIONE STRADALE DI ULTERIORI OPERE PREVISTE NELL'AMBITO DEL PALOC4

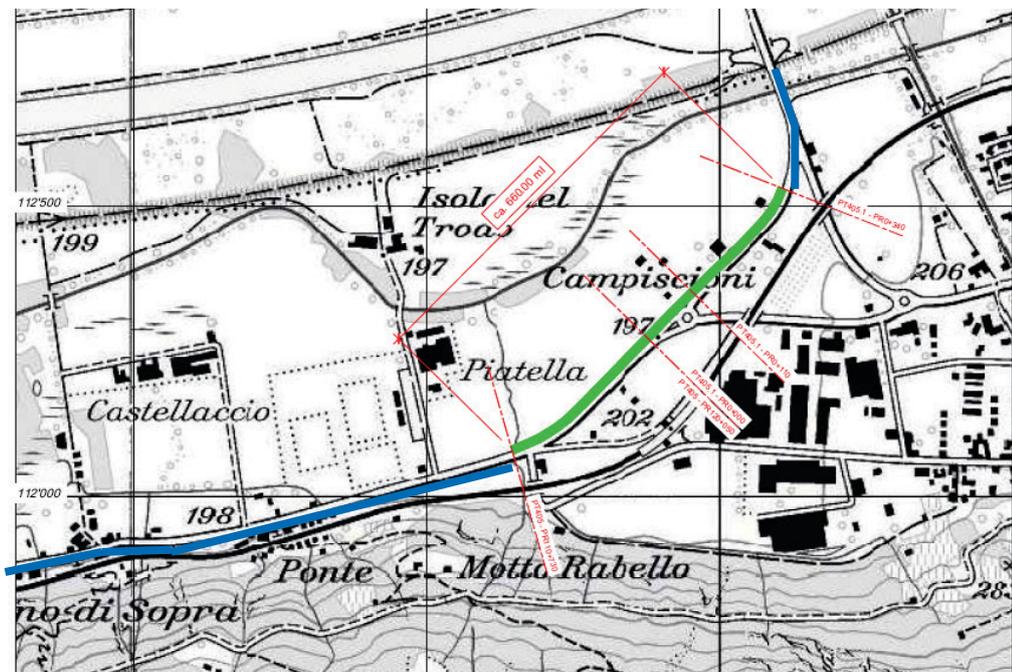
3.1 MISURA PALoc4 ML 10 – MARCIAPIEDE CICLOPEDONALE QUARTINO ZONA CAMPISCIONI

3.1.1 Ubicazione e giustificazione

La misura prevede il completamento del marciapiede ciclopedonale in località Quartino (zona Campiscioni), lungo un segmento di strada cantonale oggi privo di superfici dedicate alla mobilità lenta, e costituisce un elemento importante per il miglioramento dell'infrastruttura e la messa in sicurezza dei collegamenti a favore della continuità degli spostamenti pedonali e ciclabili utilitari e di svago nel comparto del Gambarogno. L'intervento, che si estende su una lunghezza di ca. 660 m, permette di collegarsi con il marciapiede ciclopedonale Quartino - Magadino (attualmente in fase di completamento) e con il Ponte sul Ticino, favorendo l'accessibilità con mobilità lenta al Centro sportivo regionale, alla zona delle Bolle e alla stazione FFS di Quartino e migliora nel contempo i collegamenti ciclabili verso Riazzino.

3.1.2 Limiti d'opera

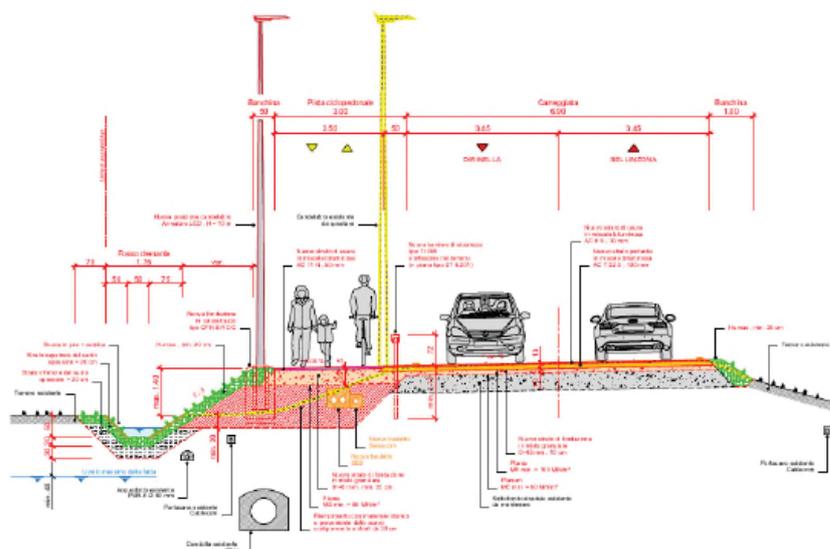
Il nuovo marciapiede ciclopedonale si sviluppa lungo il lato nord delle strade cantonali PT405 e PT 405.1 per una lunghezza complessiva di ca. 660 m. L'opera si sviluppa, ad ovest, partendo dal marciapiede ciclopedonale esistente, poco oltre il Centro sportivo del Gambarogno fino a collegarsi, ad est, con il marciapiede ciclopedonale esistente in direzione Ponte sul Ticino.



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

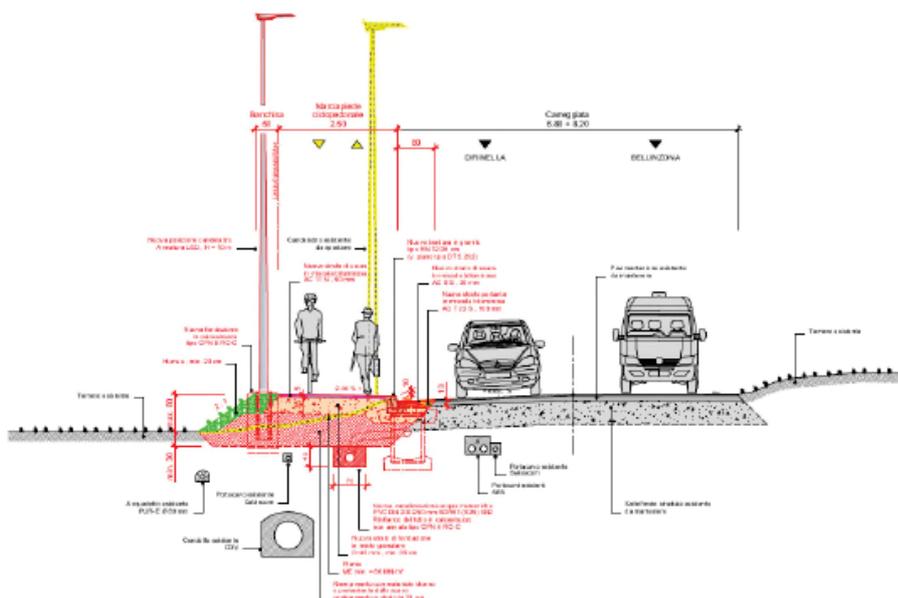
3.1.3 Descrizione del progetto

L'intervento proposto prevede la formazione di un nuovo percorso ciclopedonale adiacente al campo stradale esistente per una lunghezza complessiva di ca. 660 m. La nuova ciclopista avrà un calibro di 2.50 m e l'allargamento si adeguerà, a livello di quote e pendenze longitudinali, al ciglio nord del campo stradale esistente. Lungo la prima tratta (lato Gambarogno) per una lunghezza di ca. 415 m e dove non vi sono edifici si prevede una pendenza del 2.0% rivolta verso i fondi privati in modo che le acque defluiscano direttamente in un apposito canale a cielo aperto. La separazione fra campo stradale e pista ciclopedonale sarà eseguita con una banchina pavimentata di 50 cm e la posa di una barriera di sicurezza tipo TI 005 con sistema di infissione nel terreno (si cfr. sezione tipo [1]).



Sezione tipo [1] della prima tratta, separazione tramite barriera di sicurezza.

Nella seconda tratta, per una lunghezza di ca. 250 m, e dove vi sono anche alcuni accessi privati e costruzioni, il marciapiede ciclopedonale sarà leggermente rialzato rispetto al campo stradale, le acque convogliate in strada e la separazione fisica garantita tramite bordura in granito di altezza 10 cm.



Sezione tipo [2] della seconda tratta, marciapiede ciclopedonale rialzato

3.1.4 Pavimentazione strada cantonale

Parallelamente alla progettazione del nuovo percorso ciclopedonale si approfitta del cantiere per eseguire anche il rifacimento della pavimentazione stradale.

Tuttavia a causa della quasi assenza di copertura di suolo coltivabile (humus), ai fini della bonifica agricola è richiesto che sia garantito uno spessore superficiale di almeno 1.00 m di materiale pulito e privo di rifiuti ai sensi dell'OPSR e dell'OSuolo (30 cm orizzonte C, 40 cm orizzonte B e 30 cm orizzonte A). Si tratta quindi di convertire un terreno attualmente non utilizzabile a scopi agricoli in un terreno agricolo di qualità SAC (compenso quantitativo), mediante apporto di terreno idoneo alla coltivazione.

3.1.7 Stato del progetto, coordinamento con USTRA e prossime fasi

Il progetto definitivo era stato allestito nel 2022 ma il proseguo dell'iter era stato sospeso in attesa degli esiti sugli approfondimenti in corso da parte di USTRA relativi alla viabilità stradale del nodo di Quartino. Il coordinamento con USTRA è ad oggi sufficientemente consolidato per confermare che il posizionamento planimetrico della nuova ciclabile è compatibile con i futuri interventi previsti nel comparto e si è quindi ora pronti per procedere con questo ulteriore completamento di tratta ciclabile.

3.1.8 Costi

I costi sono stati calcolati sulla base del progetto definitivo. I costi complessivi ammontano a fr. **1'710'000.-** (IVA inclusa), con la seguente suddivisione:

Misura PA

Costi per la costruzione della ciclabile	680'000
Costi di progettazione incluso specialisti	150'000
Compenso SAC, incluso specialisti e analisi di laboratorio	350'000
Imprevisti (10%)	118'000
IVA 8.1%	105'138
Espropriazioni, indennizzi, geometra	150'000
Riserva (10%)	160'000
Totale (IVA inclusa) e arrotondamento	1'710'000

3.1.9 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi

La misura ML 10, inserita nel pacchetto forfettario di traffico lento lista A, è finanziata dalla Confederazione nell'ambito del PALoc4. Il residuo viene suddiviso tra Cantone e Comuni CIT. Al momento non è stata ancora sottoscritta la Convenzione per la realizzazione e il finanziamento delle opere del PALoc4, si considera comunque che la partecipazione all'investimento della CIT rimanga di principio pari al 35% al netto del contributo della Confederazione, stimato in fr. 390'000.- Il finanziamento per il risanamento della pavimentazione della strada cantonale è invece garantito dal credito quadro per la conservazione stradale.

Messaggio n. 8543 del 19 febbraio 2025

Autorizzazione di spesa	1'710'000
Finanziamento PA	390'000
Credito netto per il progetto regionale	1'320'000
A carico CIT (35%) (arrotondato)	460'000
A carico Cantone (65%) (arrotondato)	860'000

3.1.10 Programma lavori

Nella prossima fase dovrà essere elaborato il progetto stradale, a cui seguirà la sua pubblicazione secondo la Legge sulle strade. Salvo imprevisti in fase di procedura la programmazione dei lavori è prevista nel 2026/2027. La durata dei lavori è stimata in ca. 9 mesi.

3.1.11 Richiesta di credito

Si segnala che tramite RG 6170 del 4 dicembre 2019 il Consiglio di Stato ha stanziato un primo credito di fr. 500'000.- per anticipare il tratto ciclabile lungo la Via Mondette. Le procedure si erano poi interrotte per permettere il corretto coordinamento con il progetto di riorganizzazione viaria di USTRA del nodo di Quartino. In base a quanto sopra esposto, per il completamento della ciclabile in oggetto il credito netto richiesto con il presente messaggio ammonta a fr. 860'000.- mentre l'autorizzazione alla spesa ammonta a fr. 1'710'000.-, comprensiva del credito di fr. 500'000.- stanziato dal Consiglio di Stato.

3.2 PROGETTAZIONE DEFINITIVA E STRADALE DI PROSSIME MISURE PALOC4

Il PALoc4 prevede, nell'ambito delle misure per il trasporto pubblico, la misura TP 9.2 con una riorganizzazione della rete di TP su gomma all'interno del Comune di Gambarogno. E in particolare è necessaria la realizzazione di una nuova infrastruttura di interscambio a San Nazzaro, in corrispondenza dell'attuale fermata ferroviaria TILO. La progettazione di massima, che era legata alla misura TP9.1 del PALoc3, è conclusa e per elaborare il progetto definitivo e stradale, rispettivamente consolidare il preventivo si richiede un credito di progettazione di **fr. 400'000.-**.

Al fine di disporre inoltre di una flessibilità operativa per avviare, in base alle necessità, i progetti definitivi e stradali delle misure sempre di PALOC4 che sono ora a livello di progetto di massima che progressivamente giungeranno a maturazione, tra cui in particolare quelli delle misure:

TP 8.2 /12:	Messa in sicurezza accessibilità e attrattività ulteriori fermate bus
TIM 11.2:	Riqualifica multimodale Via san Gottardo Gordola
TIM 20.1:	Messa in sicurezza tratta stradale Solduno – Ponte Brolla
ML 8.2.1/8.3.1/8.3.2	Completamento rete ciclopedonale Gambargono, segmento Magadino – Vira – Alabarda – San Nazzaro.

si ritiene opportuno disporre di un credito di **fr. 1'095'000.-** calcolato sulla base degli importi di realizzazione stimati.

Messaggio n. 8543 del 19 febbraio 2025

Su un totale di **fr. 1'495'000.-** di cui fr. 598'000.- a carico della Confederazione risulta un restante suddiviso tra Cantone 65% (fr. 583'050.-) e CIT 35% (fr. 313'950.-).

4 CREDITO DI FR. 160'000.- PER IL SUPPORTO TECNICO SVOLTO DALLA COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI NEL PERIODO 2024-2027

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

5 RIASSUNTO FINANZIARIO DELLE MISURE

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

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

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

6 LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

Gli investimenti sono in sintonia con il Programma di legislatura 2023-2027, Obiettivo 12, “Sviluppare le reti di trasporto, garantire buone condizioni di mobilità e promuovere l’intermodalità”, in particolare con l’azione 12.3:

“Attuare le misure prioritarie delle prime tre generazioni dei Programmi di agglomerato del Bellinzonese (PAB), del Luganese (PAL), del Mendrisiotto (PAM) e delle quattro generazioni del Locarnese (PALoc), quali strumenti di pianificazione della mobilità in modo coordinato con lo sviluppo degli insediamenti e del paesaggio. (...)”

Per le opere del PALoc3 del presente messaggio:

- le uscite pari a fr. 20'545'000.- sono previste a Piano finanziario del settore 62 alla posizione 622 08 10 40, WBS 781 59 5037, e si estendono sui quadrienni 2024-2027 e 2028-2031;
- le entrate federali pari a fr. 1'639'000.- sono pianificate alla posizione 622 08 10 20, WBS 781 69 1104, ripartite sui medesimi quadrienni proporzionalmente alle uscite;
- le entrate dei Comuni (fr. 6'615'000.-) 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.

Per le opere del PALoc4 del presente messaggio:

- le uscite pari a fr. 3'205'000.- sono previste a Piano finanziario del settore 62 alla posizione 622 08 10 40, WBS 781 59 5046 sul quadriennio 2024-2027;
- le entrate federali pari a fr. 988'000.- sono pianificate alla posizione 622 08 10 40, WBS 781 69 1122 sul medesimo quadriennio;
- le entrate dei Comuni (fr. 774'000.-) sono pianificate alla posizione 622 08 10 40, WBS 781 68 1117.

Per il supporto tecnico svolto dalla CIT (capitolo 4 del presente messaggio), la spesa pari a fr. 160'000.- è prevista nel Piano finanziario degli investimenti del settore 63 “Trasporti” e va a carico del CRB 767, conto 50100006 “Investimenti e studi piani regionali trasporti”, WBS 767 50 1620 (PFI 631 70).

Lo stanziamento dei crediti proposti con gli allegati decreti legislativi che comportano una spesa superiore al milione di franchi richiede l’approvazione da parte della maggioranza assoluta di membri del Gran Consiglio (cfr. art 5 cpv 3 LGF).

6.1 IMPLICAZIONE SUI CONTI DI GESTIONE CORRENTE (PERSONALE DELL’AMMINISTRAZIONE CANTONALE)

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

7 CONCLUSIONI

Con questo messaggio il Consiglio di Stato dà innanzitutto seguito e continuità alla progressiva progettazione e realizzazione delle opere del PALoc3. Escluse le richieste di credito specifiche per la realizzazione della ciclabile della Vallemaggia si tratta del terzo pacchetto di misure dopo i crediti stanziati dal Gran Consiglio il 12 marzo 2019 e il 22 febbraio 2022. Con gli interventi previsti sarà possibile migliorare la viabilità dell'incrocio stradale e del nodo intermodale a Ponte Brolla, continuare con tutta una serie di interventi puntuali a miglioramento della qualità e l'accessibilità delle fermate del trasporto pubblico nel Locarnese e, sempre nell'agglomerato, adeguare e modernizzare l'attuale centrale semaforica. Si richiedono infine i crediti per proseguire con la progettazione delle principali misure del programma d'agglomerato di 4a generazione e per completare ulteriormente la rete ciclabile del Gambarogno.

Tutte le misure permetteranno di migliorare la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori, migliorando anche la sicurezza della mobilità dolce tramite il completamento di nuove tratte ciclopedonali.

Nell'invitarvi cortesemente ad approvare i disegni di Decreto legislativo allegati vi porgiamo, signor Presidente, signore deputate e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Christian Vitta

Il Cancelliere: Arnoldo Coduri

Messaggio n. 8543 del 19 febbraio 2025

Disegno di

Decreto legislativo

concernente lo stanziamento di un credito quadro netto di 12'291'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 20'545'000 franchi per la realizzazione di un terzo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione

del

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8543 del 19 febbraio 2025,

decreta:

Art. 1

¹È stanziato un credito quadro netto di 12'291'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 20'545'000 franchi per la realizzazione di un terzo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3), quale complemento dei crediti concessi con i decreti legislativi del 15 ottobre 2018, 12 marzo 2019, 22 febbraio 2022 e 18 settembre 2023 per un totale di 51'578'000 franchi.

²L'importo sarà adeguato all'evoluzione dei costi sulla base dell'indice nazionale dei prezzi della costruzione, regione Ticino, genio civile.

Art. 2

Il credito è iscritto al conto 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

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

Art. 4

¹Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.

²Esso entra in vigore immediatamente.

Messaggio n. 8543 del 19 febbraio 2025

Disegno di

Decreto legislativo

concernente lo stanziamento di un credito quadro netto di 1'443'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 3'205'000 franchi per la realizzazione di un primo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di quarta generazione
del

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8543 del 19 febbraio 2025,

decreta:

Art. 1

¹È stanziato un credito quadro netto di 1'443'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 3'205'000 franchi per la realizzazione di un primo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese di quarta generazione (PALoc4).

²L'importo sarà adeguato all'evoluzione dei costi sulla base dell'indice nazionale dei prezzi della costruzione, regione Ticino, genio civile.

³È ratificato il credito di 500'000 franchi concesso dal Consiglio di Stato con risoluzione governativa n. 6170 del 4 dicembre 2019. L'importo è già compreso nel credito indicato al capoverso 1.

Art. 2

Il credito è iscritto al conto 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

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

Art. 4

¹Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.

²Esso entra in vigore immediatamente.

Messaggio n. 8543 del 19 febbraio 2025

Disegno di

Decreto legislativo

concernente lo stanziamento di un credito di 160'000 franchi per il contributo a favore della Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia per il supporto tecnico svolto nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese nel periodo 2024–2027

del

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8543 del 19 febbraio 2025,

decreta:

Art. 1

È stanziato un credito di 160'000 franchi per il contributo a favore della Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per il supporto tecnico svolto nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese nel periodo 2024–2027. Il relativo importo verrà versato a consuntivo dietro presentazione, entro la fine del mese di marzo dell'anno successivo, di un rendiconto sulle spese effettive.

Art. 2

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

Art. 3

Il presente decreto legislativo entra in vigore immediatamente.