



COMUNE DI LOSONE

Messaggio municipale no. 080 al Consiglio comunale di Losone:

Domanda di credito di Fr. 80'000.-- quale contributo al finanziamento della progettazione di massima delle misure di priorità A del PALoc e all'allestimento del PALoc3

Losone, 3 febbraio 2015

Commissioni designate: Commissione opere pubbliche

Egregio signor Presidente,
Egregi signori Consiglieri,

con il presente messaggio il Municipio sottopone al Consiglio comunale la domanda di credito di Fr. 80'000.-- per il pagamento dei seguenti contributi:

- contributo al finanziamento della progettazione di massima delle misure infrastrutturali d'interesse regionale di priorità A del Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc),
- contributo ai costi di allestimento del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3).

1. Premesse

Nel 2001 il Consiglio federale ha varato la politica degli agglomerati con l'obiettivo primario di favorire la collaborazione verticale (Confederazione-Cantone-Comuni) e quella orizzontale (tra Comuni) all'interno degli agglomerati.

Nel 2006 il Parlamento ha approvato la Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato (LFIT) e la costituzione dell'omonimo fondo.

Esso ha una validità di 20 anni e dispone di 6 miliardi di franchi, quali contributi agli investimenti, destinati a migliorare i trasporti pubblici e privati nelle città e negli agglomerati.

Su questa base, a partire dal 2011 la Confederazione sosterrà interventi per la rete dei trasporti fino ad un massimo del 50% del loro costo realizzativo.

La quota sussidiabile viene determinata dal rapporto costo/beneficio delle misure previste.

I contributi non verranno erogati per singoli progetti, ma concessi ai *Programmi d'agglomerato trasporti e insediamento*.

Il programma d'agglomerato (PA) è definito quale strumento che permette di coordinare le tematiche multidisciplinari all'interno di un agglomerato.

Esso va allestito secondo le indicazioni fornite dalla Confederazione e deve soddisfare una serie di requisiti di base e di criteri di efficacia.

L'impostazione definita dalla Confederazione per i PA è analoga alla politica perseguita nel nostro Cantone mediante l'elaborazione dei Piani regionali dei trasporti, per la quale decisiva è stata l'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti quale organo politico posto ad un livello intermedio tra il Cantone e i Comuni.

Il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato apre nuove prospettive per il finanziamento dei Piani regionali dei trasporti.

Grazie ad esso, misure fino ad ora non sussidiabili dalla Confederazione possono infatti godere del suo sostegno, quali ad esempio la realizzazione di percorsi ciclabili o pedonali.

A fine 2011 il Consiglio di Stato ha approvato e trasmesso alla Confederazione il Programma d'agglomerato di seconda generazione del Locarnese (PALoc), unitamente a quello del Bellinzonese (PAB), e a metà 2012 i PA di seconda generazione del Luganese (PAL) e del Mendrisiotto (PAM).

Questi Programmi sono poi stati vagliati dalla Confederazione in vista della concessione di contributi che saranno stabiliti in funzione dell'efficacia e dei costi delle misure.

Il 26 di febbraio 2014 il Consiglio federale ha adottato il messaggio concernente il Decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015 e lo ha trasmesso alle Camere federali.

A questo messaggio sono allegati i Rapporti d'esame sui singoli Programmi d'agglomerato e il relativo Rapporto esplicativo, tra i quali il PALoc.

Dall'inizio del 2014 il Dipartimento del territorio, in accordo con le Commissioni regionali dei trasporti, ha già avviato i lavori preparatori per i Programmi d'agglomerato di terza generazione.

2. Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc)

2.1 L'essenziale in breve

Il Locarnese è caratterizzato da una situazione paesaggistica e geografica privilegiata. L'agglomerato è però cresciuto nel corso degli anni secondo una struttura multipolare diffusa, ossia con gli elementi che lo costituiscono che si sono sviluppati perlopiù in modo indipendente e scoordinato. Il coordinamento con lo sviluppo della rete dei trasporti, in particolare dei trasporti pubblici e del traffico lento, è avvenuto in modo solo parziale.

Malgrado un buon grado di allacciamento alla rete ferroviaria superiore e la realizzazione della galleria di circonvallazione stradale di Locarno – Muralto e Minusio, la situazione del traffico e dei trasporti in generale non risulta ancora soddisfacente. I nodi nevralgici della rete stradale sono saturi o vicini alla saturazione ed in diverse zone dell'agglomerato vi è un elevato volume di traffico negli abitati. Ciò crea effetti cesura, emissioni di inquinanti atmosferici, rumore, ricerca di scorciatoie nelle strade di quartiere, incide sul numero degli incidenti e sui tempi di percorrenza del trasporto pubblico, come pure sull'attrattività degli spostamenti a piedi o in bicicletta. L'elevato volume di traffico stradale è in parte dovuto anche a carenze nel trasporto pubblico e nel traffico lento.

L'analisi dello scenario trend ha evidenziato che i problemi ed i punti deboli attuali verranno accentuati dall'evoluzione futura, se non verranno presi ulteriori provvedimenti. Un punto positivo è dato dallo sviluppo dell'offerta del traffico ferroviario legato al progetto AlpTransit, che dovrebbe portare ad un notevole aumento di persone che da e per il Locarnese utilizzerà il treno. Un altro punto favorevole risulta dal miglioramento tecnologico dei veicoli stradali, che in futuro permetterà di ridurre sensibilmente le emissioni di alcune sostanze inquinanti.

Obiettivo dello scenario auspicato è la garanzia della funzionalità dell'agglomerato tramite un concetto di sostenibilità e la valorizzazione del lago come elemento di identificazione collettivo (progetto comune). A tale scopo si tratta prima di tutto di eliminare o attenuare i punti deboli identificati e, in un secondo tempo, di indirizzare lo sviluppo futuro coordinando lo sviluppo insediativo con quello del sistema dei trasporti.

Lo scenario auspicato prevede in particolare un asse di transizione e di collegamento lungo le rive del lago da Brissago a Dirinella.

Sulla base dello scenario auspicato sono stati definiti i seguenti obiettivi principali del PALoc:

- valorizzazione e integrazione delle aree di protezione della natura e del paesaggio,
- sviluppo degli insediamenti all'interno delle aree urbane medesime (densificazione qualitativa e quantitativa) e non un'ulteriore estensione delle aree insediative,
- sviluppo della rete e dell'offerta dei trasporti pubblici e del traffico lento,
- messa in sicurezza della rete stradale e ottimizzazione della gestione (inclusi i posteggi).

In linea generale sono state delineate tre strategie di intervento che mirano a:

- contenere lo sviluppo della mobilità tramite una pianificazione territoriale adeguata,
- trasferire nella misura del possibile i flussi di traffico verso vettori meno inquinanti e meno soggetti ad incidenti, come il trasporto pubblico e il traffico lento, sfruttando al meglio le opportunità date dalla realizzazione di AlpTransit,
- concentrare il traffico stradale sulle arterie principali, in particolare nelle aree aggirate dalla Mappo – Morettina e dal futuro collegamento A2-A13, migliorando le condizioni di vita nelle altre aree.

Con questo quadro d'analisi e di obiettivi il PALoc ha individuato una serie di misure che permettono di rispondere alle seguenti sfide:

- proporre un modello di sviluppo territoriale e identificare le aree in cui concentrare lo sviluppo insediativo,
- definire gli spazi naturali da conservare e i paesaggi da proteggere,
- proporre la moderazione del traffico, la messa in sicurezza di buona parte della rete stradale e adeguamenti puntuali alla stessa,
- proporre un potenziamento importante del trasporto pubblico per colmare le lacune esistenti in particolare nell'area centrale dell'agglomerato e per sostenere lo sviluppo centripeto previsto dal modello di sviluppo territoriale,
- proporre un potenziamento importante della rete del traffico ciclopedonale per offrire un'alternativa di mobilità particolarmente efficiente, sia nelle aree urbane, sia nelle aree dove l'efficacia del trasporto pubblico è limitata (edificazioni di pianura disperse).

Le misure del PALoc sono state coordinate con quelle del Programma d'agglomerato del Bellinzonese, in modo che non vi siano cesure tra i due programmi d'agglomerato sul Piano di Magadino.

Le misure del PALoc permettono di ottenere in particolare i risultati seguenti:

- riduzione delle percorrenze del traffico stradale del 5,6%,
- concentrazione del traffico stradale sulla rete superiore e riduzione delle percorrenze del 12%, rispettivamente del 24% sulle strade secondarie e locali,
- aumento della quota modale del trasporto pubblico, che passa dall'11% al 16% (numero persone che si spostano),
- la percentuale di persone con un grado di allacciamento buono/ottimo al TP aumenta dal 13,6% dello stato attuale al 22,8% nello scenario auspicato; per i posti di lavoro si passa dal 26,5% al 37,3%,
- aumento dell'efficacia del sistema dei trasporti permettendo un risparmio di 9'600 ore/giorno feriale per gli spostamenti,
- riduzione delle emissioni nocive del 6% complessivamente e del 12%, rispettivamente del 25%, lungo strade secondarie e locali,
- riduzione percettibile delle emissioni foniche sul 15% della rete stradale, in particolare lungo strade secondarie e locali.

L'attuazione delle misure individuate nel quadro del programma avviene per tappe. La suddivisione in tappe ha considerato in particolare i seguenti aspetti:

- importanza della misura per l'agglomerato,
- grado di avanzamento della misura,
- rapporto costi/benefici,
- periodo di realizzazione,
- sostenibilità finanziaria per l'agglomerato,
- equilibrio tra i vari tipi di misure.

Le misure della prima tappa (lista A) per il Comune di Losone sono le seguenti:

- concetto di sviluppo e riqualifica dell'area ex Caserma di Losone (PI 2),
- riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico su gomma nel comprensorio Locarno – Losone – Ascona (TP 1),
- prima tappa del completamento della rete ciclopedonale dell'agglomerato (TL 2),

mentre le misure principali della seconda tappa (lista B) sono le seguenti:

- valorizzazione del parco del Bosco di Maia (PI 6),
- valorizzazione dell'area di svago golene della Maggia e della Melezza (PI 7),
- riorganizzazione territoriale delle aree di trasformazione di Ascona-Losone (PI 13),
- concetto di gestione delle residenze secondarie (PI 17),
- introduzione del concetto UPI 50/30 a Losone (via Locarno - INF 2).

2.2 Contesto e orizzonte temporale

Dal 2001 la Confederazione partecipa attivamente alla politica dei trasporti e degli insediamenti negli agglomerati, in particolare finanziando progetti infrastrutturali di carattere locale e regionale. La premessa per un cofinanziamento federale è l'elaborazione di un Programma d'agglomerato (PA), che deve adempiere una serie di requisiti di base. La quota di finanziamento varia a dipendenza degli effetti del programma, valutati dalla Confederazione in base a criteri di efficacia predefiniti.

In base agli intendimenti dell'ARE, il PA deve coordinare l'evoluzione degli insediamenti e del traffico con un approccio globale, considerando anche l'ambiente. A tale scopo è necessario sviluppare una strategia ben definita e coerente sulla base dello scenario auspicato. Le misure proposte devono inserirsi su tale strategia e avere delle priorità di realizzazione ben precise. Anche se non vengono finanziate nel quadro dei PA, le infrastrutture dei trasporti di ordine superiore vanno considerate nell'elaborazione del PA, per assicurarne il coordinamento e l'integrazione con le misure locali e regionali.

L'orizzonte temporale di realizzazione delle misure dei programmi d'agglomerato di seconda generazione, di cui fa parte il PALoc, inizia nel 2015. Il PA non finanzia misure che vengono realizzate prima di tale data.

2.3 Pianificazione di riferimento e perimetro del programma d'agglomerato del Locarnese

La pianificazione degli insediamenti e dei trasporti della regione Locarnese, fissati nel Piano direttore cantonale (PD), si basano principalmente sul Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLV) e sul Concetto di organizzazione territoriale del Locarnese (COTALoc), entrambi elaborati sotto la supervisione della Commissione intercomunale dei trasporti (CIT) nel 1992/95 rispettivamente nel 2006/07.

L'allestimento del PALoc costituisce l'occasione per aggiornare il PTLV, allestito oltre dieci anni or sono, e persegue i seguenti obiettivi:

- massima efficacia nel senso dei criteri di efficacia stabiliti dalla Confederazione e degli obiettivi fissati dal Cantone,
- garanzia del finanziamento,
- raggiungimento di una buona aliquota contributiva da parte della Confederazione,
- aggiornamento del PTLV.

Il PALoc considera i 22 Comuni dell'agglomerato Locarnese e deve rispettare i requisiti di base ed i criteri di efficacia della Confederazione.

2.4 Ente responsabile

Di fronte alla Confederazione l'ente responsabile per il Programma d'agglomerato è il Cantone rappresentato dal Consiglio di Stato. Per la Confederazione l'ente responsabile deve infatti disporre delle competenze per attuare le misure del PA. La Commissione intercomunale dei trasporti (CIT) dispone solo di competenze di tipo pianificatorio. La Confederazione riconosce tuttavia l'importante coinvolgimento delle Commissioni regionali dei trasporti (CRT) nell'allestimento dei PA; le CRT pertanto sottoscrivono, assieme al Cantone e alla Confederazione, le Convenzioni sulle prestazioni.

Le rispettive responsabilità dei diversi enti coinvolti sono specificate nelle Spiegazioni concernenti le convenzioni sulle prestazioni.

Il funzionamento ed i compiti delle CRT sono descritti nel Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti del 10 luglio 2001 (RS 7.4.1.5).

3. Procedure di partecipazione

L'allestimento del PALoc è stato gestito dalla Direzione tecnica di progetto (DTP), nella quale siedono sei membri della CIT in rappresentanza dei Comuni e quattro funzionari del Dipartimento del territorio. Sull'arco di due anni la DTP si è riunita 14 volte con gli operatori, permettendo quindi una verifica costante e puntuale dell'avanzamento dei lavori.

I Comuni e il Cantone hanno potuto esprimersi in più occasioni e con regolarità nel corso dell'elaborazione del PALoc. In particolare sono stati posti in consultazione i seguenti documenti:

- bozza di rapporto sullo scenario auspicato, maggio 2010,
- bozza di rapporto sugli obiettivi, le strategie, e prima lista di misure provvisoria, settembre 2010,
- bozza di rapporto sulle strategie d'intervento e sulle misure, giugno 2011.

Le prese di posizione del Cantone e dei Comuni sono state documentate e discusse dalla DTP, che in seguito ha deciso sulle proposte di evasione e sulle modifiche da apportare ai rapporti. A fine ottobre 2010 la CIT ha trasmesso all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) un rapporto intermedio per una prima valutazione. Le osservazioni della Confederazione sono state discusse bilateralmente con i responsabili tecnici del progetto e con i funzionari cantonali nel corso del mese di febbraio 2011.

Nel marzo 2011 i rappresentanti dei Comuni e del Cantone sono stati informati ufficialmente dall'ARE sui risultati della valutazione intermedia. Le osservazioni della Confederazione sul rapporto intermedio sono confluite nel rapporto finale.

La bozza del rapporto conclusivo è stata presentata alla popolazione tramite:

- una conferenza stampa a fine settembre 2011 e la messa a disposizione della documentazione sul sito internet della Regione Locarnese e Vallemaggia,
- una serata informativa pubblica ad inizio ottobre 2011,
- la pubblicazione di articoli sulla stampa nel corso del mese di ottobre 2011.

Le numerose osservazioni rientrate sono state raccolte sistematicamente e discusse nel quadro di una riunione della Direzione tecnica di progetto. Ad ogni osservazione è stata data una risposta. Nel limite del possibile le osservazioni sono state considerate nel PALoc.

3.1 Procedure di approvazione

Il 21 dicembre 2011 il Consiglio di Stato ha sottoposto alla Confederazione per esame il Programma d'agglomerato del Locarnese allestito dalla Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia in collaborazione con il Dipartimento del territorio secondo le istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione e lo ha trasmesso all'ARE.

Nel quadro della convenzione sulle prestazioni, le parti coinvolte nel PALoc si impegnano ad attuare tutte le misure, cofinanziate e non, che vi sono contemplate. Per ogni misura infrastrutturale cofinanziata dalla Confederazione che figura nella lista A e che è pronta per essere finanziata e realizzata, viene stipulato un accordo sul finanziamento in virtù della convenzione sulle prestazioni.

Successivamente la misura può essere attuata. I contributi federali sono erogati unicamente per le prestazioni effettivamente fornite e che non superano gli importi massimi fissati.

Nell'ambito di un controlling permanente, la Confederazione verifica che tutte le misure elencate nella convenzione sulle prestazioni siano attuate.

3.2 Valutazione globale e contributo federale

Il 26 febbraio 2014 l'ARE ha trasmesso il Rapporto d'esame della Confederazione sul PALoc.

Nel Rapporto d'esame della Confederazione, l'ARE indica che il PALoc mostra la volontà di strutturare l'agglomerato in modo da coordinare in maniera ottimale lo sviluppo degli insediamenti e dei trasporti. La visione d'insieme si traduce in strategie settoriali coerenti che si concretizzano in una serie di misure.

Il punto di forza del programma d'agglomerato sta nello sviluppo considerevole dell'offerta di trasporti pubblici urbani sfruttando appieno il potenziamento dell'offerta del sistema TILO. Con ciò migliora notevolmente l'accessibilità dei trasporti pubblici ai comparti urbani densi e in fase di sviluppo, favorendo l'intermodalità (stazione di Locarno-Muralto). Gli spostamenti a piedi e in bicicletta diventano più attrattivi poiché il programma d'agglomerato prevede un ampliamento degli itinerari, la realizzazione di nuovi attraversamenti della carreggiata, l'introduzione diffusa di zone con limite di velocità massimo di 30 km/h nei quartieri e le riqualifiche stradali multimodali. Queste misure consentono di migliorare notevolmente la sicurezza degli spostamenti per tutti gli utenti dello spazio pubblico.

In materia di sviluppo degli insediamenti, il programma propone un concetto di struttura urbana fondato su una strategia precisa di densificazione nelle aree centrali da coordinare con l'offerta futura di trasporti pubblici. Le aree di trasformazione di Ascona-Losone e Tenero-Gordola e i centri storici di Ascona e Minusio dispongono così di collegamenti frequenti con il centro dell'agglomerato. In tema di grandi generatori di traffico (GGT), le disposizioni del Piano direttore cantonale e le misure previste nel programma d'agglomerato forniscono un quadro adeguato per focalizzare i GGT nei settori ben serviti dai trasporti pubblici.

Il programma d'agglomerato presenta però lacune rilevanti: non definisce né una strategia né misure specifiche all'agglomerato per contenere l'incremento del traffico motorizzato privato e non prende in esame strategie o misure in grado di influenzare la domanda e la scelta del vettore. In materia di sviluppo degli insediamenti, il programma non propone misure restrittive specifiche all'agglomerato tese a limitare lo sviluppo degli insediamenti nelle zone urbane con un forte potenziale, ma ubicate nella zona periurbana e non ben servite dai trasporti pubblici. La strategia di sviluppo centripeto non è dunque convincente e il rischio di dispersione degli insediamenti rimane molto alto.

La struttura urbana proposta e le misure scelte per concretizzarla, in modo specifico le misure nel settore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta, potrebbero modificare la ripartizione modale in favore di questi vettori, con un effetto positivo sulla qualità dell'aria e sui livelli di immissioni sonore. Tuttavia, l'assenza di misure volte a contenere il traffico motorizzato privato neutralizza in gran parte questa evoluzione positiva. Gli effetti del programma d'agglomerato sui parametri ambientali sono dunque limitati. Il programma propone d'altronde una prima strategia del paesaggio con relative misure, riguardanti in particolare i parchi d'agglomerato. Le misure in materia di insediamenti e paesaggio non sono tuttavia ancora sufficientemente concrete per frenare in maniera efficace lo sviluppo degli insediamenti. Il programma non consente quindi di ridurre il consumo di superfici.

Dopo l'esame dell'ordine di priorità delle misure, il Programma d'agglomerato Locarnese attesta costi di investimento pari a 73.00 milioni di franchi. Questi costi sono considerati un investimento basso.

Sempre il 26 di febbraio 2014, il Consiglio federale ha adottato il messaggio concernente il Decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015 e lo ha trasmesso alle Camere federali.

A questo messaggio è allegato il suo Rapporto d'esame sul PALoc di 2^a generazione.

A seconda degli effetti del programma (rapporto costi/benefici) la Confederazione ha proposto al Parlamento federale di applicare l'aliquota contributiva della Confederazione del 40% alle misure cofinanziate.

La decisione delle Camere federali permetterà di accedere ai finanziamenti federali a partire dal 2015.

I programmi d'agglomerato di 2^a generazione inoltrati tra fine 2011 e metà 2012 costituiscono la base per liberare i crediti del programma Traffico d'agglomerato (2^a generazione) a partire dal 2015.

La Confederazione sostiene gli sforzi dell'agglomerato, incoraggiandolo a proseguire la collaborazione, la pianificazione e la realizzazione di misure in materia di insediamenti, trasporti e paesaggio.

Per la stesura del PALoc della prossima generazione (PALoc3), la Confederazione raccomanda di osservare i punti forti e i punti deboli dell'attuale programma elencati nel suo Rapporto d'esame del 26 febbraio 2014. Gli aspetti fondamentali che dovrebbero essere considerati sono:

- limitare l'enorme potenziale di sviluppo negli spazi periurbani,
- affinare la strategia di sviluppo centripeto degli insediamenti,
- frenare la dispersione tramite misure incisive.

Inoltre, vanno ricercate soluzioni atte a limitare la crescita del traffico e a gestire la mobilità (compreso lo stazionamento).

In questo senso, sono già stati avviati i lavori e le procedure per l'allestimento del PALoc di 3^a generazione.

4. Costi

Per la copertura dei costi relativi all'allestimento dei PALoc e del PALoc3, tra il Cantone e la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia sono state stipulate le seguenti convenzioni:

- la convenzione 20 marzo 2013 che prevede un contributo a carico dei Comuni membri della CIT del 35% della spesa complessiva preventivata di Fr. 1'680'000.--, ossia Fr. 588'000.--, per il finanziamento della progettazione di massima delle misure infrastrutturali d'interesse regionale di priorità A,
- la convenzione 1. luglio 2014 che prevede un contributo a carico dei Comuni membri della CIT del 35% della spesa complessiva preventivata di Fr. 370'000.--, ossia Fr. 129'500.--, per l'allestimento del PALoc di 3^a generazione.

In base alla chiave di riparto, a carico del Comune di Losone sono poste le quote di partecipazione così ripartite:

- 10.75% di Fr. 588'000.--, ossia Fr. 63'210.--, per il finanziamento della progettazione di massima delle misure infrastrutturali d'interesse regionale di priorità A,
- 10.75% di Fr. 129'500.--, ossia Fr. 13'922.--, per l'allestimento del PALoc di 3^a generazione.

Le quote in questione sono prelevate dal Cantone mediante addebito nel conto corrente Stato-Comune come segue:

Pos.	Importo	Termine
Prima rata progettazione di massima PALoc	Fr. 31'605.--	30.11.2014
Prima rata allestimento PALoc3	Fr. 6'960.--	30.05.2015
Conguaglio progettazione di massima PALoc (importo presumibile) *	Fr. 31'605.--	30.10.2015
Conguaglio allestimento PALoc3 (importo presumibile) *	Fr. 6'960.--	30.09.2016
Totale	Fr. 77'130.--	
Importo arrotondato	Fr. 80'000.--	

* L'importo dei conguagli potrà variare a consuntivo.

Per il finanziamento delle opere previste dal PALoc verranno presentate le relative domande di credito al momento che saranno disponibili i vari progetti di dettaglio.

Per quanto concerne il Comune di Losone rientrano in questo contesto:

Misure cofinanziabili dalla Confederazione

- Scheda INF 2 - introduzione del concetto UPI 50/30 a Losone (via Locarno),
- Scheda TP 1 - riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico su gomma nel comprensorio Locarno – Losone – Ascona,
- Scheda TL 2 - prima tappa del completamento della rete ciclopedonale dell'agglomerato;

Misure non cofinanziabili dalla Confederazione

- Scheda PI 2 - Concetto di sviluppo e riqualifica ex caserma Losone (su questo tema il Consiglio comunale sarà prossimamente coinvolto per quanto concerne l'acquisto della ex Piazza d'armi ed in seguito per gli aspetti legati al futuro assetto pianificatorio).
- Scheda PI 6 - valorizzazione del parco del Bosco di Maia (PI 6),
- Scheda PI 7 - valorizzazione dell'area di svago golene della Maggia e della Melezza,
- Scheda PI 13 - riorganizzazione territoriale delle aree di trasformazione di Ascona-Losone,
- Scheda PI 17 - concetto di gestione delle residenze secondarie,
- Scheda TL 6 - Parcheggio per cicli nell'agglomerato.

5. Conclusione

Per ogni ulteriore ragguaglio si rimanda ai seguenti documenti:

- Rapporto finale sul PALoc 25.11.2011,
- Schede di dettaglio sul PALoc 25.11.2011,
- Rapporto d'esame della Confederazione 26.02.2014.

Per quanto precede il Municipio invita il Consiglio comunale a voler deliberare:

1. È concesso il credito di Fr. 80'000.-- per i seguenti finanziamenti:

- la progettazione di massima delle misure infrastrutturali d'interesse regionale di priorità A del Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc),
- l'allestimento del Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3).

2. Il credito sarà iscritto nel conto investimento no. 561.600 "Contributi al finanziamento del PALoc" del Centro costo 650 Traffico regionale.

3. Termine di scadenza del credito: 31.12.2016

Con stima.

PER IL MUNICIPIO:

Il Sindaco:

Il Segretario:

(firmato)

C. Bianda

S. Bay