



M.M. NO. 7 CONCERNENTE LA RICHIESTA DI UN CREDITO COMPLESSIVO DI CHF. 316'000.- PER LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLE MISURE PALOC4 DI RIQUALIFICA DEGLI ASSI URBANI, TIM11.1 VIA VARESI e TIM21.1.2 VIA BALESTRA.

Locarno, 19 settembre 2024

Al Consiglio Comunale
LOCARNO

Gentile Signora Presidente, gentili signore, egregi signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio municipale vi sottoponiamo un credito volto all'allestimento del progetto definitivo per la riqualifica di due importanti assi urbani del Quartiere Nuovo, via Varese e via Balestra. Gli interventi sono configurati nell'ambito delle misure previste dal Programma di agglomerato di quarta generazione (PALoc4), già approvato dalla Confederazione, che ha garantito il cofinanziamento della realizzazione delle due opere.

PREMESSA

I Programmi di agglomerato

I Programmi d'agglomerato (PA) sono nati nell'ambito della Politica degli agglomerati promossa dalla Confederazione all'inizio degli anni 2000 per affrontare i problemi di traffico nei centri urbani. Con il tempo essi hanno acquisito un ruolo centrale nella pianificazione del territorio, non limitandosi a promuovere opere legate alla gestione della mobilità in senso lato, ma anche a definire lo sviluppo degli insediamenti e a valorizzare i progetti di cura del paesaggio. I PA si inseriscono tra la pianificazione locale e quella direttrice del Cantone, con delle misure concrete che perseguono una visione integrata dello sviluppo territoriale e della mobilità su scala regionale.

Il loro finanziamento è garantito attualmente tramite il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) approvato da Popolo e Cantoni nel 2017. Questo fondo a tempo indeterminato iscritto nella Costituzione consente alla Confederazione di disporre di sufficienti risorse per l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento delle strade nazionali



nonché per sostenere finanziariamente i PA. Va precisato che non tutte le misure integrate nei PA vengono finanziate dalla Confederazione e laddove ciò avviene la percentuale del contributo è fissata in funzione di una serie di criteri che qualificano il PA nel suo insieme, dal punto di vista del rapporto costi/benefici. Il Cantone ed i Comuni dell'agglomerato – riuniti nella Commissione intercomunale dei trasporti (CIT) - partecipano a loro volta al finanziamento, ma unicamente di quelle misure qualificate come d'interesse regionale.

Il PALoc4

La Città ha avuto modo di partecipare attivamente alla stesura dei Programmi di agglomerato, a partire da quello di seconda generazione. Attualmente, è in fase di allestimento quello di quinta generazione, la cui messa in consultazione pubblica è prevista nel corso dell'autunno. L'iter per il consolidamento di ogni PALoc richiede alcuni anni di tempo, dalla sua concezione fino alla realizzazione delle opere. Nel caso del PALoc4 (l'unico PA di quarta generazione proveniente dal Ticino) i lavori erano iniziati nel 2018, mentre il rapporto d'esame della Confederazione risale al febbraio 2023. In questo ambito, sono state precisate le misure finanziabili e fissata una percentuale di partecipazione del 40%. Il Parlamento ha poi stanziato i relativi crediti nel dicembre 2023, mentre la convenzione tra Confederazione, Cantone e CIT risale al marzo 2024.

La messa in atto delle misure approvate deve avvenire tra il 2024 ed il 2027. Per essere precisi, al fine di garantirsi il contributo federale, il cantiere deve partire entro tale data. Eventuali ricorsi portano alla sospensione del termine, fino alla loro evasione. Come anticipato, nella misura in cui l'opera è considerata d'interesse regionale, il finanziamento è regolato tramite una convenzione sottoscritta dalla CIT e dal Consiglio di Stato, con una chiave di riparto bene definita per singolo Comune.

Complessivamente, le misure in priorità A del PALoc4 sono 23. Esse sono suddivise nelle categorie paesaggio, insediamenti, trasporto pubblico, mobilità lenta e traffico individuale motorizzato. Le prime due categorie non beneficiano in alcun caso di un sostegno finanziario esterno, ma sono determinanti per valutare la validità del programma nel suo complesso. Sono invece 10 le misure di priorità A che interessano in una certa misura il nostro territorio e tra queste i progetti di riqualifica degli assi urbani di via Varesi e via Balestra sono i più significativi dal punto di vista finanziario.

LA PROGETTAZIONE DELLE MISURE TIM11.1 e TIM21.1.2

Ogni misura del PALoc4 è descritta in un'apposita scheda che ne riassume i dati essenziali quali:

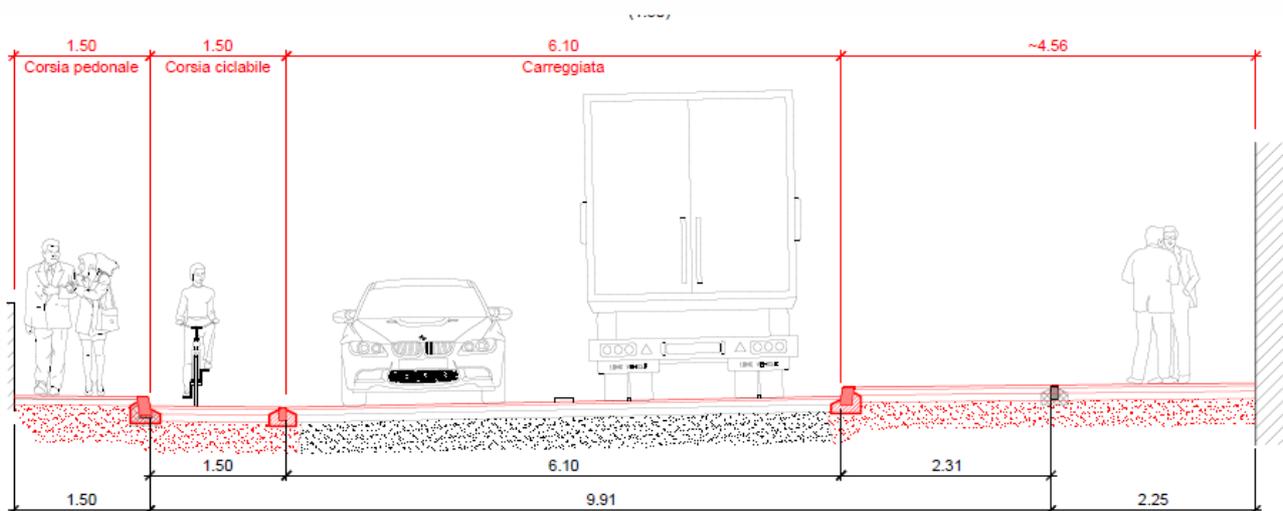
- L'oggetto con una descrizione
- Il committente
- Il costo
- Il finanziamento

- Il periodo di realizzazione
- I benefici secondo i criteri della Confederazione

Per il calcolo del costo fa stato un progetto di grande massima elaborato prima della presentazione dell'incarto alla Confederazione. Visto che sono misure al beneficio di un importo forfetario, il preventivo definitivo che scaturirà dalla progettazione contemplata nel il presente messaggio non influirà sull'ammontare del contributo.

La riqualifica multimodale dell'asse urbano di via Varesi (TIM11.1)

La via Varesi è una delle strade di penetrazione del Quartiere Nuovo che presenta un calibro variabile tra i 13,5 metri della parte a monte e i 7,5 metri del tratto terminale, all'altezza delle scuole medie cantonali. La generosità dello spazio nella prima parte è legata all'integrazione della superficie a suo tempo occupata dalla linea ferroviaria della Centovallina, rispettivamente al concetto urbanistico del comparto delle casetorri, dove la sistemazione dell'area mista pubblico-privata si fonda sulla posa di una pavimentazione pregiata, di piantagioni ad alto fusto e dell'arredo urbano: una soluzione che ha dato qualità allo spazio urbano intorno agli edifici realizzati secondo un concetto spaziale ben preciso. Da due anni a questa parte, via Varesi appartiene alla Zona 30 del Quartiere Nuovo ed ha subito di conseguenza alcuni interventi puntuali di moderazione. Al momento tuttavia, si presenta come un elemento di cesura all'interno del quartiere, pur disponendo delle caratteristiche per diventare uno spazio condiviso, con la giusta integrazione tra le varie utenze del traffico veicolare e della mobilità lenta. La sezione tipo del progetto di grande massima, allestito nel 2016, mette in evidenza la volontà di attribuire maggiore spazio a pedoni e biciclette, pur mancando di un concetto urbanistico valido che dovrà essere sviluppato con il progetto definitivo, per il quale viene richiesto il credito.

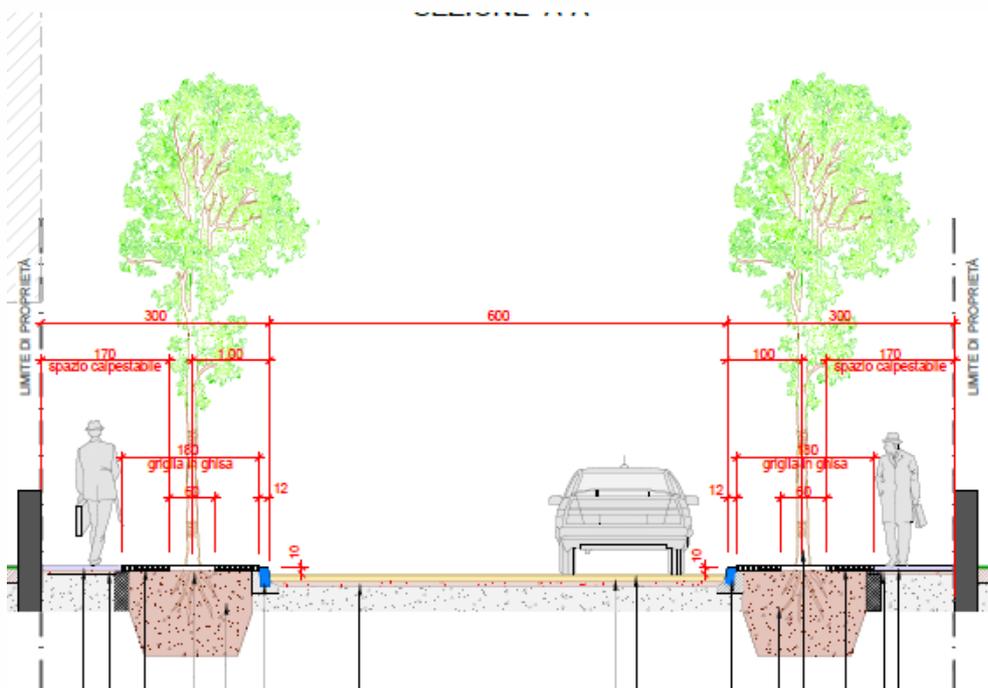


Il costo preventivato di fr. 1'620.000.—(IVA esclusa), considera anche un importo di fr. 330'000.—per gli espropri necessari nella parte terminale dell'asse stradale.

La riqualifica multimodale dell'asse urbano di via Balestra (TIM21.1.2)

La via Balestra è da considerare un asse storico e simbolico della città di Locarno, concepito con la pianificazione del Quartiere Nuovo nel 1898 e meglio come asse originatore della geometria ortogonale tipica del Quartiere Nuovo, sviluppato a Est dell'asse. Nel corso del Novecento la città si è estesa anche sul lato Ovest dell'asse, urbanizzando il comparto dei Saleggi.

La via Balestra è anche l'asse urbano rettilineo più lungo della Città, poiché parte già da Piazza Muraccio e si allunga fino all'innesto con via Lanca degli Stornazzi, creando una connessione spaziale tra Piazza Grande ed il delta del fiume Maggia. Il suo calibro è pure caratteristico delle strade del Quartiere Rusca originale (12 metri) Attualmente l'utilizzo che predomina è quello di strada veicolare, senza particolari qualità urbanistiche. Nel primo tratto gli edifici sono a filo strada, mentre all'altezza delle casetorri lo spazio si apre sulle fasce alberate. Nel tratto terminale la strada costeggia gli ampi terreni che ospitavano i macello e le aziende comunali, oltre ai laboratori della Pharmanaytica. Lo studio urbanistico della misura In7.1 (Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano di via Balestra) si è proprio concentrato su questo punto, dove il nuovo concetto pianificatorio del comparto offre uno spazio di sviluppo ancora maggiore. Il progetto di grande massima del 2020 è molto approfondito e tiene anche conto dei concetti più attuali di lotta alle isole di calore e di riqualifica dello spazio pubblico in senso lato. Ne è un esempio la sezione che viene qui riprodotta.



Il costo preventivato di fr. 3'620'000.—(IVA esclusa) non contempla oneri espropriativi, ma considera già ad esempio la posa delle alberature e la presenza delle fermate del bus.

La procedura del concorso per la progettazione

Il Municipio ha valutato con attenzione la scelta della procedura da adottare per la progettazione definitiva di queste due importanti opere, anche sulla base delle discussioni avvenute in Consiglio Comunale al momento della realizzazione di altri progetti significativi legati ai Programmi di agglomerato. A fronte della presenza di un progetto di grande massima e dei vincoli connessi con i limiti fisici delle superfici, nonché al calibro minimo della carreggiata stradale per questo genere di arterie, il Municipio ritiene che nella fattispecie predomini il carattere ingegneristico dell'opera. Tuttavia, la necessità di una riqualifica urbanistica e l'importanza delle due vie per il quartiere impongono senza ombra di dubbio la presenza di uno specialista del settore che possa fornire un adeguato supporto allo studio d'ingegneria che verrà incaricato. Questo ragionamento si fonda anche sull'esperienza acquisita con il progetto di via Luini che aveva suscitato delle remore sul genere di procedura adottato, ma che evidenzia una cura attenta degli elementi urbanistici ed architettonici dell'asse stradale. Non da ultimo, i tempi imposti dalla Confederazione per giungere alla fase di cantiere ci inducono a scegliere una procedura snella e veloce.

Per questi motivi, il Municipio propende per un Concorso di prestazione (vale a dire sull'onorario), con l'obbligo di accompagnamento da parte di un architetto o architetto paesaggista. Procedura che ora viene sottoposta per approvazione al Consiglio Comunale, anticipando il suo coinvolgimento.

Consci della delicatezza del tema, alla fine dello scorso mese di maggio si è tenuto un incontro con una rappresentanza della Conferenza delle associazioni tecniche del Canton Ticino (CAT), la quale già in passato ha dimostrato di essere un interlocutore serio e disponibile per la Città di Locarno.

Ne è scaturita una discussione molto approfondita sul tema della lettura del reticolo stradale del quartiere Rusca-Saleggi e delle implicazioni del nuovo assetto degli spazi pubblici che si intende introdurre nei due progetti. A mente loro, sarebbe importante disporre di un concetto d'insieme che permetta di modulare meglio l'impostazione delle superfici in gioco, rispetto a quanto avvenuto con i Pmax, proprio per dare una coerenza all'intera rete degli spazi pubblici di questo quartiere. Si è concluso che:

1. Di principio vi è un consenso da parte di CAT che si proceda per ambedue le opere con un "concorso di prestazione" aperto agli studi d'ingegneria, con l'accompagnamento di un architetto per gli aspetti urbanistici ed architettonici, laddove per via Balestra sarebbe possibile l'eventuale coinvolgimento del team che ha impostato il masterplan del comparto Macello-Gas.
2. Per uscire con il concorso è auspicabile attendere la conclusione dei Mandati di studio paralleli (MSP) relativi al Programma d'azione comunale (PAC), così da



disporre, tra gli altri elementi, di un concetto generale di sviluppo dello spazio pubblico stradale, da utilizzare quale base per la formulazione dell'offerta e per la successiva impostazione del progetto.

Nei criteri di aggiudicazione verrà inserito quello relativo alla comprensione del compito da parte dei concorrenti, quale elemento qualitativo nel calcolo dei punteggi. La valutazione di questo criterio sarà affidata ad un gruppo interno all'Amministrazione comunale.

A inizio settembre i tre gruppi interdisciplinari che partecipano ai MSP consegneranno e discuteranno con il Collegio di esperti le loro proposte conclusive, per cui gli elementi utili per l'allestimento del concorso saranno disponibili nelle settimane successive.

// costo

Per il calcolo dell'onorario per la fase di progetto, ci siamo voluti basare sull'importo determinante indicato nelle due schede delle misure PALoc, citato al capitolo precedente. Applicando i consueti parametri fissati dalla SIA102, siamo giunti a degli importi precisi per le fasi 32 (progettazione definitiva) e 33 (Autorizzazione). A questi, aggiungiamo l'onere per la ripresa e l'adattamento del progetto di massima, nonché l'onorario per l'accompagnamento architettonico e urbanistico.

Il costo indicato nelle schede delle misure PALoc4 per le due opere è di fr. 1,62 Mio per via Varesi e di fr. 3,6 Mio per via Balestra.

L'importo d'onorario per la fase 3, secondo la SIA103, dovrebbe aggirarsi intorno a fr. 65'000.—per via Varesi e a fr. 140'000.—per via Balestra (IVA esclusa). A queste cifre andrebbero aggiunti gli onorari per l'architetto consulente, oltre ad alcuni costi secondari per rilievi, procedure e diversi. La richiesta del credito di progettazione sarebbe così strutturata:

via Varesi

- | | |
|--|----------|
| • Progettazione via Varesi (32 e 33) | 38'000.— |
| • Ripresa progetto di massima via Varesi | 10'000.— |
| • Consulenza architetto via Varesi | 32'000.— |
| • Spese secondarie e diversi | 10'000.— |
| • IVA e arrotondamento | 1'000.— |

TOTALE **91'000.—**

Via Balestra

- | | |
|--|----------|
| • Progettazione via Balestra | 95'000.— |
| • Ripresa progetto di massima via Balestra | 15'000.— |
| • Consulenza architetto via Balestra | 82'000.— |
| • Spese secondarie e diversi | 15'000.— |
| • IVA e arrotondamento | 18'000.— |

TOTALE **225'000.—**



Il preventivo 2024 del Comune contempla, al capitolo 3 degli investimenti, la spesa per la progettazione di queste due opere, con un importo complessivo di fr. 400'000.--. Con il preventivo di fr. 316'000.-- si rientra quindi nei limiti di quanto già considerato.

CONCLUSIONI

A più riprese è apparso chiaro che il tema della riqualifica degli spazi pubblici in senso lato deve rappresentare uno degli elementi cardine nello sviluppo futuro della Città, non solo dal punto di vista prettamente urbanistico. Si tratta di un aspetto già evidenziato dalla Commissione municipale dell'economia nel suo Rapporto di indirizzo del gennaio 2023, pensando alla qualità di vita nei quartieri e all'attrattiva della Città nel suo complesso. Il progetto de La nouvelle belle époque, entrato nella fase della progettazione definitiva, rappresenta un caso emblematico. Questo concetto deve essere applicato quindi a tutti quegli spazi, siano essi piazze, giardini o aree stradali, che sono considerati un'opportunità per dare un valore aggiunto a favore della popolazione.

Non è un caso che il PALoc4 punti molto su questi elementi che verranno sicuramente ripresi con il PALoc5, oltretutto dandoci l'opportunità di beneficiare di aiuti finanziari importanti, in un momento non facile per le finanze comunali. Proprio malgrado ciò, il Municipio è convinto che questi investimenti porteranno dei vantaggi alla Città sul medio e lungo termine, oltre a generare un indotto economico nel contesto della nostra regione.

Per questi motivi, vi invitiamo a risolvere:

1. è stanziato un credito di fr. 225'000.—per la progettazione definitiva della misura PALoc4 TIM11.1 relativa alla riqualifica dell'asse urbano di via Balestra;
2. il credito sarà iscritto al capitolo 5290 "Altri investimenti in beni immateriali";
3. è stanziato un credito di fr. 91'000.—per la progettazione definitiva della misura PALoc4 TIM21.1.2 relativa alla riqualifica dell'asse urbano di via Varesi;
4. il credito sarà iscritto al capitolo 5290 "Altri investimenti in beni immateriali";
5. a norma dell'art. 13 cpv. 3 LOC i crediti decadono se non utilizzati entro il termine di due anni dalla crescita in giudicato definitiva delle presenti risoluzioni.

Con la massima stima.

Il Sindaco:

Nicola Pini

Per il Municipio

Il Segretario:

avv. Marco Gerosa

Questo messaggio municipale è trasmesso per esame e preavviso alla Commissione della gestione