



COMUNE DI LOSONE

**Messaggio municipale no. 109 al Consiglio comunale di Losone:
Domanda di credito di Fr. 495'000.-- per la realizzazione della
fermata BUS Capolinea della Linea 1 in Via Mezzana/Via Trisnera
(misura TP 4.2.1 PALoc3)**

Losone, 27 agosto 2019

Commissioni designate: Commissione opere pubbliche

Egregio signor Presidente,
gentili signore, egregi signori Consiglieri,

con il presente messaggio il Municipio sottopone al Consiglio comunale la domanda di credito di Fr. 495'000.-- per la realizzazione della nuova fermata BUS Capolinea della Linea 1 in Via Mezzana/Via Trisnera (misura TP 4.2.1 prevista dal Piano di agglomerato del Locarnese di 3.a generazione - PALoc3).

1. PREMESSA

La riorganizzazione della rete di trasporto pubblico del Locarnese, così come sviluppata nell'ambito del Programma di agglomerato di terza generazione (PALoc3), prevede l'implementazione di diverse misure entro l'orizzonte temporale 2020 in vista dell'apertura della galleria di base AlpTransit Monte Ceneri.

In particolare, nella zona centrale del polo urbano e della collina, come pure lungo le località di cintura sul fondovalle, si prevede un sostanziale potenziamento e adeguamento dell'offerta di trasporto pubblico, sia a livello di rete sia a livello di infrastruttura, con l'obiettivo di migliorare la funzionalità e l'attrattività del servizio, come pure di adeguare le strutture di attesa alle nuove disposizioni di Legge.

Si tratta di una tra le strategie fondamentali del PALoc3, riconosciuta ed apprezzata come tale anche dalla Confederazione, destinata a favorire la promozione del trasporto pubblico a livello di spostamenti utilitari, a vantaggio di una riduzione tangibile del traffico motorizzato e di una mobilità maggiormente sostenibile. L'implementazione di tale strategia appare pertanto come fondamentale per il successo dell'intero Programma di agglomerato di 3a generazione.

Nello specifico, onde raggiungere tali obiettivi, a livello di trasporto pubblico il PALoc3 contempla alcune misure di miglioria infrastrutturale, e meglio:

- la misura TP 4.2.1, relativa agli interventi infrastrutturali necessari per la realizzazione della nuova fermata capolinea linea 1 del trasporto pubblico a Losone (Via Trisnera);
- la misura TP 4.2.2, relativa agli interventi infrastrutturali necessari per la realizzazione di nuove fermate del trasporto pubblico (fermate BUS);
- la misura TP 8.1, relativa l'adeguamento ai requisiti di sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del trasporto pubblico già esistenti.

1.1 Riorganizzazione TP PALoc3

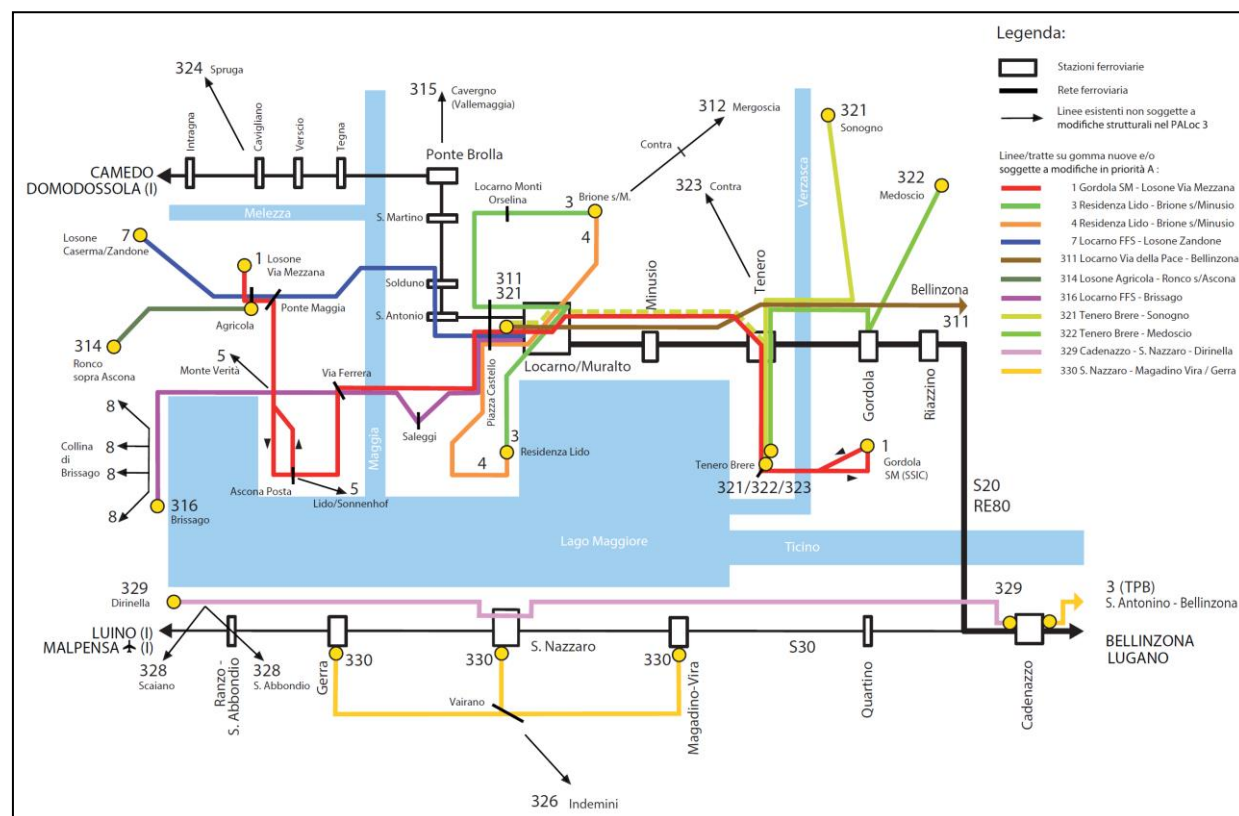
Le fermate del bus sono il punto di accesso alla rete del trasporto pubblico e come tali rappresentano il biglietto da visita per l'utenza. La loro accessibilità, come pure il livello di sicurezza e di comfort, costituiscono fattori essenziali per garantire la funzionalità e una buona attrattività del servizio.

In base al concetto di offerta TP già sviluppato nel PALoc2 e rielaborato con il PALoc3, nella zona centrale del polo urbano e della collina, come pure lungo le località di cintura sul fondovalle, si prevede un sostanziale potenziamento e riorganizzazione del trasporto pubblico per l'orizzonte dicembre 2020, in concomitanza con l'apertura della galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri.

In particolare, la rete urbana di trasporto pubblico è migliorata nella sua struttura ed accessibilità, grazie al nuovo percorso della linea 1 (Tenero-Ascona), spina dorsale dell'offerta di trasporto pubblico su gomma, e alla sua estensione alle due estremità fino a Losone e Gordola.

Si tratta della principale miglioria a livello di rete urbana, in particolare in relazione agli spostamenti utilitari trasversali al centro dell'agglomerato, e alla raggiungibilità del nuovo nodo d'interscambio alla stazione FFS di Locarno-Muralto.

Oltre a una generale riorganizzazione della rete delle autolinee urbane, il concetto propone pure un potenziamento della cadenza del servizio, con un notevole aumento del livello di qualità di servizio del TP (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio), lungo gli assi forti del comparto centrale e suburbano e lungo la litoranea per Brissago e la Vallemaggia.



Nell'ambito della riorganizzazione del TP è confermata la modifica del tracciato dell'attuale linea 1 come segue:

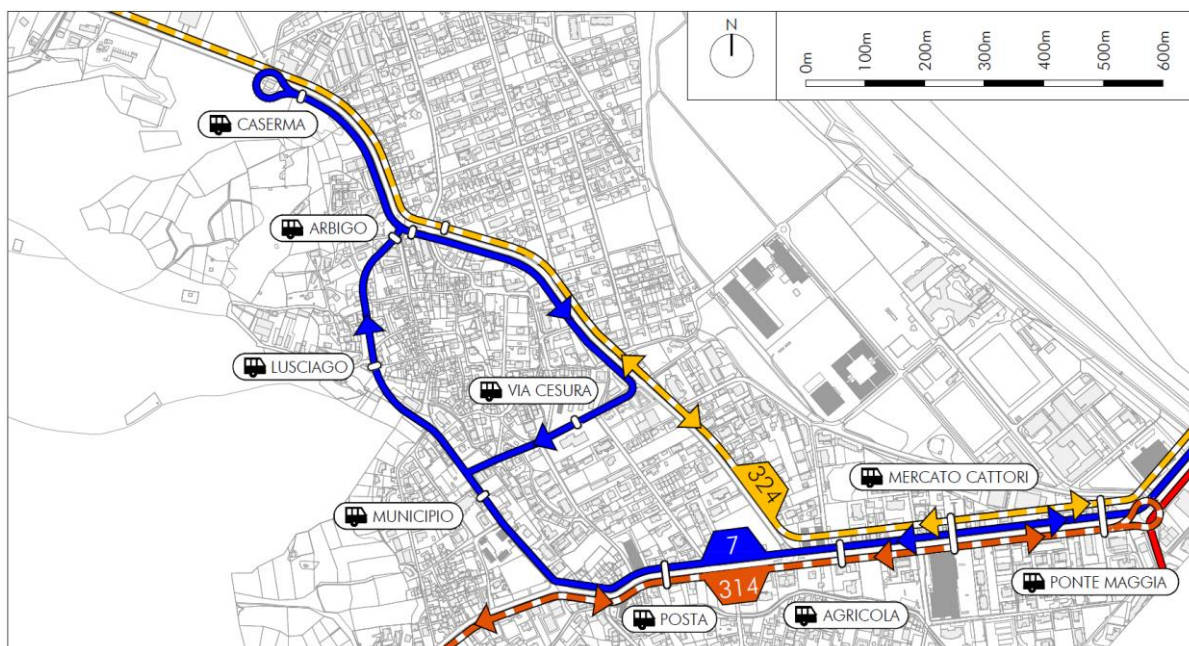
- **Linea 1** - cadenza di 15' - Gordola SM/SSIC - Tenero Brere - Minusio - Locarno FFS - Piazza Castello - Morettina - Ascona – Losone Via Mezzana/Via Trisnera

La modifica di tracciato comporta diversi interventi, tra i quali, per quanto concerne Losone, la realizzazione di due nuove fermate BUS “Centro Luxor” e del capolinea in Via Mezzana/Via Trisnera.

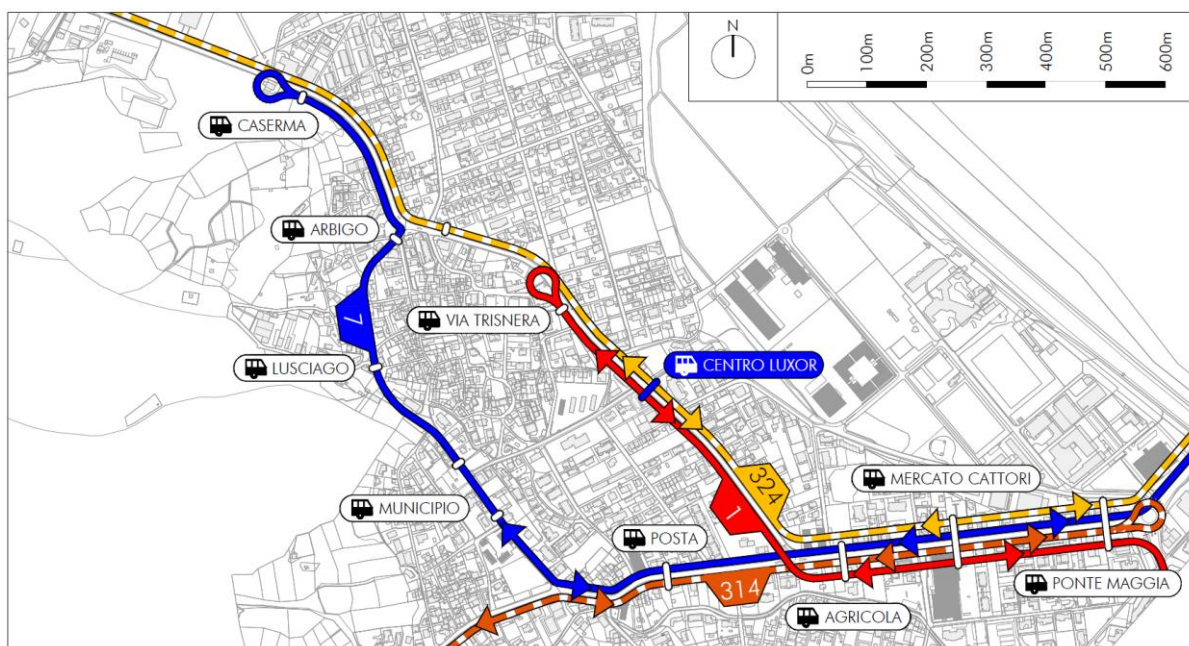
Questa opzione permette di fatto di incrementare il bacino di utenza e di riflesso l’intermodalità, offrendo coincidenze ottimali con le altre linee urbane, regionali e con la ferrovia regionale TILO la quale, con l’apertura della galleria di base del Ceneri di AlpTransit, offrirà un servizio potenziato con un treno ogni 30 minuti sia verso Bellinzona, sia verso Lugano.

Il nuovo concetto di trasporto pubblico su gomma, conseguentemente alla riorganizzazione, prevede, tra altro, di confermare il tracciato attuale della Linea 7: stazione FFS - Piazza Castello - Cinque Vie - Solduno - Ponte Maggia - Losone ex Caserma/Zandone con tuttavia un potenziamento del servizio (cadenza pianificata 15 min. su tutto l’arco della giornata).

Situazione della rete attuale



Situazione nuova rete da dicembre 2020



2. OBIETTIVO DEL MANDATO

La Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio ha delegato al Comune di Losone la progettazione definitiva e la successiva fase di realizzazione delle seguenti misure:

- TP 4.2.1 (Codice ARE 5113.3.055), misure infrastrutturali per il potenziamento della rete urbana su gomma: nuovo capolinea Linea 1 a Losone via Mezzana/via Trisnera;
- TP 4.2.2 (Codice ARE 5113.3.056), misure infrastrutturali per il potenziamento della rete urbana su gomma: nuova fermata "Centro Luxor".

Per questi interventi sono considerate le seguenti basi:

- il progetto di preliminare relativo alla misura TP 4.2.2 del PALoc3 - interventi infrastrutturali necessari per la realizzazione di nuove fermate del trasporto pubblico;
- le norme specialistiche in materia ed in particolare le norme VSS e le norme SIA;
- le nuove Linee guida cantonali "Concezione delle fermate del trasporto pubblico su gomma" del dicembre 2017, che considerano le disposizioni della norma VSS 640075 e della Legge sui disabili, LDis.

Il progetto di cui al presente messaggio sarà realizzato tenendo presente dei seguenti importanti lavori previsti nel corso del prossimo anno lungo Via Mezzana

- adeguamento passaggio pedonale all'intersezione di Via Papogna e Salita degli Orti;
- fermata bus "Centro Luxor";
- opere di sottostruttura (Canalizzazioni, SES, AAP e risanamento campo stradale lungo Via Mezzana)

3. LA NUOVA FERMATA E CAPOLINEA

La fermata bus e capolinea della Linea 1 Losone "Via Trisnera" è completamente nuova e sarà messa in esercizio con l'entrata in funzione delle nuove linee orizzonte 2020.

Si tratta di una fermata capolinea, vale a dire che sarà adibita alla salita/discesa dell'utenza e avrà pure una funzione di aggiustamento dell'orario di percorrenza.

L'Ufficio dei trasporti pubblici ha assegnato ogni fermata alle categorie "servizio strategico" o "servizio di base".

Tutte le fermate del Cantone sono classificate dal Dipartimento del territorio, Ufficio dei Trasporti Pubblici, a seconda della loro funzione nella rete dei trasporti, in:

- **Fermate del servizio strategico:** fermate che permettono l'accesso a un'offerta concorrenziale al mezzo di trasporto privato
- **Fermate del servizio di base:** fermate che garantiscono l'accessibilità del territorio con il trasporto pubblico per chi non dispone di un mezzo privato

Sulla base di quanto sopra, la nuova fermata è stata assegnata al "**servizio strategico**".

In funzione della categoria della fermata, le linee guida stabiliscono le condizioni che devono essere rispettate per quanto attiene alle infrastrutture, all'arredo e all'informazione

Nel caso specifico, la fermata deve essere dotata dei seguenti elementi, riassunti nella seguente tabella:

DOTAZIONE MINIMA DELLA FERMATA		FERMATA DEL SERVIZIO STRATEGICO		
		SI	NO	OSSERVAZIONI
INFRASTRUTTURA	INFRASTRUTTURA CONFORME ALLA LD _{is}	✗		
	DEMARCAZIONE LINEA ZIG-ZAG (OSStr 6.21)	✗		
	PAVIMENTAZIONE ZONA ATTESA	✗		ASFALTO
ARREDO	ILLUMINAZIONE	✗		
	SEDUTA	✗		
	CESTINO RIFIUTI	✗		
	PENSILINA	✗		PENSILIS 1722
INFORMAZIONE	PALINA	✗		
	INFORMAZIONE STATICA	✗		
	INFORMAZIONE DINAMICA		✗	VALUTAZIONE FART
	DISTRIBUTORE TITOLI DI TRASPORTO	✗		
	SCHEMI DI RIFERIMENTO DOTAZIONE	✗		SCHEMA B

Tale scelta permette di soddisfare i requisiti per una linea urbana del servizio strategico, assicurando un ottimo livello di confort e sicurezza per l'utenza.

I principali elementi che devono essere garantiti sono:

- Infrastruttura che consenta un accesso a livello almeno alla seconda porta (+22 cm dal campo stradale)
- Pensilina (grande) con copertura
- Illuminazione
- Segnaletica tattile e visuale per le persone ipovedenti (alla prima porta ad una altezza di almeno +16 cm dal campo stradale)
- Cestino dei rifiuti
- Palina informativa cartacea
- Distributore di biglietti automatico
- Segnaletica orizzontale a zig-zag quale indicazione del punto di fermata all'autista

L'Azienda FART segnala l'esigenza di dotare la fermata capolinea di un servizio igienico per i propri autisti.

4. SCELTA DELL'UBICAZIONE

La fermata in oggetto sarà ubicata allo sbocco di via Trisnera su via Mezzana. Questa posizione è ritenuta strategica in quanto la via Trisnera è uno dei principali accessi al comparto residenziale delle Campagne di Losone (un importante bacino di utenza della popolazione).

Ad oggi nelle immediate vicinanze della Campagna non vi è alcun punto fermata; con questa nuova ubicazione si prevede quindi di migliorare notevolmente l'accesso alla rete del trasporto pubblico anche per le zone meno centrali del territorio di Losone. La fermata è facilmente raggiungibile a piedi o con la bicicletta.



5. INDIRIZZI OPERATIVI

5.1 Scelte operative

Le principali scelte operative ai sensi del presente esercizio sono così riassunte:

- il nuovo punto fermata è disposto fuori dalla carreggiata principale in modo da non creare conflitti con il traffico esistente.
- per rendere efficiente la funzione di capolinea della fermata si dispone la geometria in modo da garantire un buon equilibrio nella gestione di tutti gli utenti che affluiscono alla fermata, bus-auto-bici e pedoni.
- per garantire l'accesso sicuro al nuovo punto fermata è necessaria la realizzazione di un nuovo passaggio pedonale sulla Via Mezzana.
- la fermata deve rispettare le direttive ai sensi della Legge sui disabili.

5.2 Adeguamento fermate bus ai sensi della Ldis

Le nuove Linee guida cantonali definiscono le esigenze degli utenti disabili, in particolare coloro che fanno uso di carrozzelle o deambulatori.

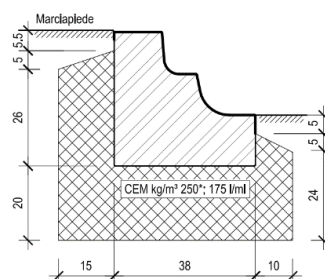
La fermata bus in questione, in funzione della tipologia delle linee, è definita di “servizio strategico”. In questo senso occorre rispettare tutte le indicazioni previste dalla legge disabili.

In particolare, alle zone di attesa delle fermate bus sono previsti i seguenti interventi:

- **Innalzamento del marciapiede**

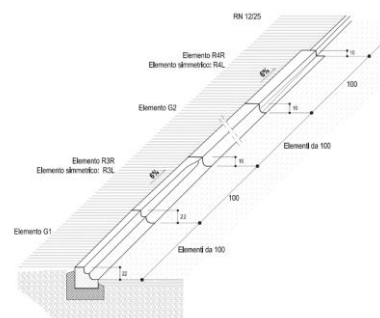
La differenza di quota tra la carreggiata veicolare ed il marciapiede in corrispondenza della zona d’attesa del bus sarà portata a 22 cm (battuta attuale 10 cm) come prescritto dalla norma VSS 640 075 mediante sopraelevazione del marciapiede per una lunghezza di 12,00 m, con una prima rampa di raccordo di 6 m la quale comprende anche zona di accostamento alle fermate bus ($\Delta i = 6,0\%$) e la rampa di raccordo finale è di 2,00 m ed ha un $\Delta i = 6,0\%$.

Le bordure impiegate sono in gneiss, con un’apposita guidovia aventi battuta di 22 cm (come indicato dai piani tipo cantonali 5.410-414).



- **Zona di accostamento alla fermata bus**

- Essendo l’avvicinamento disposto su un rettilineo, non è ritenuto indispensabile disporre un tratto con una bordura sagomata avente una battuta di 16 cm per una lunghezza di 5,0 metri e successiva rampa di 1,0 m con pendenza $\Delta i = 6,0\%$.
- La proposta è di passare direttamente dalla quota marciapiede a + 22 della quota fermata. Questo è in linea con quanto descritto dalle linee guida cantonali e rispecchia una fermata con soluzione “bus standard”, fatta eccezione per la zona di accostamento.



- **Attrezzatura fermata Bus**

Le fermate Bus saranno attrezzate con palina per l’orario della fermata e una pensilina (che migliora l’attrattività del trasporto pubblico unicamente in direzione Locarno) con panchina d’attesa.

- **Accessi pedonali e veicolari in corrispondenza della nuova fermata bus**

Gli accessi pedonali e veicolari esistenti saranno garantiti.

6. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

6.1 Pavimentazione delle superfici

Per quanto attiene al dimensionamento della pavimentazione, e meglio alla tipologia e allo spessore delle miscele bituminose, si fa riferimento al progetto di risanamento e riqualifica dell’intero asse urbano di Via Mezzana.

La realizzazione delle opere di pavimentazione sarà inglobata nelle opere generali previste lungo l’intera Via Mezzana.

6.2 Fermata BUS - Capolinea

La fermata - capolinea in oggetto sarà realizzata fuori dal campo stradale, attrezzata di principio secondo schema B delle apposite linee guida cantonali in materia di fermate Bus (munite di cabina d'attesa, distributore automatico di biglietti, cestino, palina dell'orario e apposite segnaletica tattile-visiva per ipovedenti).

In corrispondenza della zona di attesa del bus è previsto un adeguamento della battuta del marciapiede che passerà dai canonici 10 cm a 16 cm tramite la posa delle apposite bordure con guidovia come previsto dalla norma VSS 40 075 "Trafic piétonnier – Espace de circulation sans obstacles" e dai relativi allegati.

6.2 Nuovo passaggio pedonale

Il progetto prevede inoltre la realizzazione del nuovo passaggio pedonale ai sensi dell'OSStr (demarcazione con strisce gialle), garantendo l'attraversamento in due fasi con l'isola centrale da 1,50 m.

Questo attraversamento ha quale funzione principale il collegamento diretto alla nuova fermata del trasporto pubblico. Questa struttura è strettamente legata all'esecuzione della nuova fermata in quanto ne completa la funzionalità e ne garantisce la sua efficacia. La pubblica utilità è pertanto giustificata.

A livello architettonico l'attraversamento pedonale si caratterizza come segue:

- esecuzione di isole spartitraffico con elementi duraturi in granito;
- larghezza delle isole: 1,5 m. Contrariamente a quanto indicato nella linea guida non si ritiene necessario eseguire una larghezza di 2,0 m a causa del poco spazio disponibile e per il fatto che l'attraversamento non è utilizzato da ciclisti (la struttura rispetta comunque i valori minimi richiesti);
- posa di una colonnina catarifrangente di colore giallo limone e di semisfere di vetro riflettenti (occhi di gatto);
- esecuzione della segnaletica verticale (segnale 4.11) e delle strisce gialle per demarcare il passaggio pedonale secondo OSStr
- larghezza delle corsie veicolari: 3,50 m
- abbassamento della battuta delle bordure sul marciapiede che passerà da 10 cm a 2 cm per agevolare l'attraversamento sia dei pedoni che delle carrozzine

La modifica di conformazione della strada a seguito dell'allargamento dovuto alla sistemazione dell'isola centrale comporta un adeguamento puntuale dell'illuminazione pubblica. I punti luce sono collocati secondo le direttive in vigore al fine di garantire la corretta illuminazione.

Dopo l'esecuzione del passaggio pedonale il Comune dovrà provvedere alla verifica illuminotecnica del passaggio pedonale al fine di comprovare il raggiungimento dei valori richiesti.

6.3 Adeguamento illuminazione pubblica

La zona in oggetto, che costeggia la strada cantonale, presenta già oggi un impianto d'illuminazione pubblica tradizionale, con candelabri posati al limite esterno del marciapiede lungo la Via Mezzana, lato opposto all'innesto di Via Trisnera, e all'imbocco della Via Trisnera stessa. I candelabri sono ubicati nei pressi della nuova fermata bus - capolinea, ma andranno spostati e ubicati secondo le esigenze relative alla disposizione del nuovo attraversamento pedonale, e secondo le esigenze della fermata bus.

In considerazione delle nuove disposizioni emanate dai Servizi cantonali competenti per gli interventi lungo le strade cantonali e comunali destinati alla messa in sicurezza della mobilità lenta, sarà comunque necessario effettuare una verifica illuminotecnica lungo tutta la tratta di strada cantonale interessata dall'intervento.

6.4 Segnaletica verticale e orizzontale

L'esecuzione degli interventi previsti dal presente progetto necessita della posa di segnaletica verticale; nel caso concreto è ritenuta unicamente la tipologia di segnaletica statica, ossia quei segnali fissi che riportano un'immagine unica, che non muta in caso di perturbazioni al traffico.

Le caratteristiche, l'utilizzo e le dimensioni della segnaletica statica (segnali fissi a immagine unica) sono definite dall'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr).

6.5 Segnaletica orizzontale

Le caratteristiche e la geometria delle demarcazioni sono definite nell'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr) e dalla norma VSS 640 850a "Marquages: aspects et domaines d'application".

Si osserva inoltre che laddove sono previsti gli interventi di sistemazione senza rifacimento del manto stradale, il progetto prevede pure di adeguare e/o rinfrescare quella segnaletica orizzontale non più conforme alle norme o non più visibile.

La LDis impone delle misure per consentire l'accesso al trasporto pubblico alle persone cieche o ipovedenti. La norma VSS SN 640 852 "Taktil-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger" definisce i requisiti della segnaletica specifica.

6.6 Acquisizione di sedimi privati

Per la realizzazione della fermata BUS - capolinea in oggetto si rende necessaria l'acquisizione di ca. 40 m² di superficie da due fondi privati, con i cui proprietari il Municipio sta esaminando le modalità di acquisizione.

Si sottolinea che l'allargamento del campo stradale non può essere eseguito verso il lato del nucleo San Giorgio per le seguenti ragioni:

- la Chiesa del nucleo San Giorgio, e il perimetro adiacente, rientrano nel perimetro di protezione dei beni culturali di interesse Cantonale secondo il piano delle Zone;
- un allargamento della strada verso il lato San Giorgio richiede un adeguamento del tracciato di importanti dimensioni, in quanto si tratta di un allargamento in controcurva. Per poter eseguire un accorgimento di questo tipo, garantendo la corretta sinuosità del tracciato, il limite di intervento andrebbe notevolmente esteso.

Per queste ragioni l'allargamento del campo stradale verso il lato del Nucleo San Giorgio richiede una procedura troppo complessa e non giustificabile.

6.7 Elementi di arredo

Le fermate del bus sono il biglietto da visita del trasporto pubblico e devono garantire l'attrattività, la sicurezza e il comfort per gli utenti in attesa.

Di seguito la descrizione dei principali elementi di arredo:

6.7.1 Illuminazione

L'illuminazione di una fermata del trasporto pubblico, anche se capolinea, è un requisito fondamentale, poiché rende la fermata maggiormente percepibile e visibile a tutti gli utenti della strada, aumentandone la sicurezza sia oggettiva che soggettiva.

È necessario assicurare un'adeguata illuminazione degli spazi di attesa, avendo cura di evitare l'effetto abbagliante per consentire all'utente di osservare gli spazi intorno meno illuminati. Si rimanda alla Direttiva SLG 202 dell'Associazione Svizzera per la Luce.

6.7.2 Pensilina

La pensilina è l'elemento di arredo più importante dal punto di vista del comfort. Essa rende confortevole l'attesa, protegge dalle intemperie (sopra e lateralmente) e permette di individuare facilmente la fermata.

Per essere adatte agli utenti in sedia a rotelle le pensiline devono sempre prevedere uno spazio libero di almeno 120x120 cm al riparo dagli agenti atmosferici.

Bisogna porre particolare attenzione alla posa dei pannelli informativi e del cestino dei rifiuti. Le superfici vetrate garantiscono la visibilità reciproca fra gli utenti della strada ma possono essere pericolose per le persone ipovedenti (apporre strisce ben visibili).

6.7.3 Pensilina biciclette

La nuova fermata sarà equipaggiata con una o più pensiline per il posteggio delle biciclette, in analogia a quanto ritenuto nella riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Locarno (nuova fermata Ponte Maggia) e nel progetto di sistemazione dell'intersezione Arbigo (nuova fermata Arbigo).

7. PREVENTIVO DEI COSTI +/-10%

I costi necessari alla realizzazione delle opere inerenti il ammontano complessivamente a Fr. 495'000.00, IVA 7,7% inclusa, ripartiti come segue:

PALoc: ONERI PER L'ADEGUAMENTO DELLA FERMATA BUS A CARICO PALoc 3

Con la voce "1. ONERI PER L'ADEGUAMENTO DELLA FERMATA BUS" s'intendono i costi necessari per la messa a norma della fermata in oggetto ai sensi delle norme VSS e delle linee guida in vigore.

Questi oneri, preventivati in Fr. 470'000.-- (v. tabella che segue, colonna IMPORTO PALoc), sono totalmente finanziati tramite il Programma di Agglomerato del Locarnese, ossia tra Confederazione, Cantone e Commissione Intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia secondo la rispettiva chiave di riparto.

Al Comune di Losone, come membro CIT, spetterà la relativa quota parte del 9.64% secondo convenzione specifica, quantificata in ca. Fr. 45'300.--.

Losone: ONERI PER OPERE COLLATERALI A CARICO COMUNE DI LOSONE

Con la voce "2. ONERI PER OPERE COLLATERALI" s'intendono i costi necessari per l'esecuzione delle opere non strettamente legate alla messa a norma della fermata bus in oggetto.

Questi oneri preventivati in Fr. 25'000.-- (v. tabella che segue, colonna IMPORTO LosPAV) sono interamente a carico del Comune di Losone.

		IMPORTO PALoc per adeguamento fermata bus [+/- 10%] [importo]	IMPORTO LosPAV per opere collaterali [+/- 10%] [importo]	PREVENTIVO [+/- 10%] [importo]
Opere di pavimentazione	PAV	291'785.00	0.00	291'785.00
Opere di segnaletica stradale	SEG	6'805.00	0.00	6'805.00
	DEM	8'070.00	0.00	8'070.00
Elementi di arredo nella zona di attesa	ARR	14'570.00	9'000.00	23'570.00
Opere da vivaista e giardiniere	GIA	0.00	7'978.00	7'978.00
Totale opere costruttive		321'230.00	16'978.00	338'208.00
Imprevisti 10%		32'123.00	1'697.80	33'820.80
Onorari per progetto e DL		46'540.20	2'459.79	49'000.00
Totale costi		399'893.20	21'135.59	421'028.80
IVA	7.70%	30'791.78	1'627.44	32'419.22
Costi di acquisizione di sedimi privati		40'000.00		40'000.00
arrotondamento		-684.98	2'236.97	1'551.98
GALE		470'000.00	25'000.00	495'000.00

In merito al preventivo dei costi, si segnala quanto segue:

- il preventivo deve essere inteso con un margine +/-10%, aggiornato a luglio 2019, IVA e opere impreviste incluse; esso è comprensivo delle prestazioni tecniche di progetto e di Direzione Lavori, come pure dei costi relativi all'esecuzione delle opere, fornitura e posa dei materiali e della segnaletica verticale/orizzontale;
 - i costi relativi all'illuminazione pubblica saranno inseriti nella parte d'opera IP sottostrutture nell'ambito dei lavori di ripristino e sistemazione della Via Mezzana;
 - in relazione agli onorari di progetto e DL, l'operatore ha considerato tutti gli oneri per garantire una progettazione ed esecuzione corretta delle opere, indipendentemente dal fatto che parte della conduzione sorveglianza del cantiere potrebbe essere assunta direttamente dal Comune o dai Servizi cantonali competenti;
- (*1) l'importo d'onorario di progettazione e DL considera gli oneri dall'allestimento del PDef incluso (fase 32) fino alla messa in esercizio delle opere;

- il preventivo dei costi non considera i costi relativi all'adeguamento/potenziamento delle infrastrutture esistenti ad eccezione dell'adeguamento della tombinatura e dell'illuminazione pubblica;
- per quanto attiene ai costi di espropri / cessioni di terreno gli importi sono da ritenersi indicativi (*2) affinamento della valutazione in relazione a espropri e cessioni di terreno attualmente in corso da parte del Municipio di Losone, progetto di mutazione non ancora eseguito, gli importi sono ancora suscettibili di modifica.
- il preventivo è coerente con quanto riportato nella scheda PALoc3 TP 4.2.1.

8. PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE - TEMPISTICHE

La tempistica che condurrà alla realizzazione delle opere (ricorsi e altri ritardi burocratici permettendo) è riassunta come segue:

- **PROGETTO STRADALE**
pubblicazione entro fine settembre-inizio ottobre 2019 (pubblicazione fino a fine novembre)
- **APPALTI**
gare d'appalto in contemporanea con la pubblicazione (fine settembre-inizio ottobre 2019) discussione offerte e delibera entro fine dicembre 2019
- **CANTIERE**
febbraio 2020 - dicembre 2020 (salvo ricorsi sulla pubblicazione e sugli appalti)

Venerdì 20.12.2020: TERMINE IMPERATIVO PER TUTTE LE OPERE SUL CAMPO STRADALE LUNGO VIA MEZZANA

9. CONCLUSIONI

Per ogni ulteriore dettaglio tecnico si rimanda al Progetto definitivo (Relazione tecnica e piani).

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

1. **È approvato il progetto definitivo 21 agosto 2019 per la realizzazione della nuova fermata BUS e capolinea Linea 1 Via Trisnera, misura TP 4.2.1 prevista dal PALoc 3.**
2. **È concesso il credito di Fr. 495'000.-- per la realizzazione delle nuove fermate BUS e capolinea Linea 1 Via Trisnera (misura TP 4.2.1 PALoc3).**
3. **Il credito sarà iscritto nel conto degli investimenti no. 501.163 "Nuova fermata BUS - Capolinea Via Trisnera" del Centro costo 620 Rete stradale comunale.**
4. **Termine di scadenza del credito: 31.12.2021.**

Con stima.

PER IL MUNICIPIO:

Il Sindaco:

Il Segretario:

(firmato)

C. Bianda

S. Bay