



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

26 febbraio 2014

Programma d'agglomerato Bellinzona di 2a generazione Rapporto d'esame della Confederazione

N. registrazione/dossier: M226-0008

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Dott.ssa Maria Lezzi
Direttrice

Indice

1	Oggetto, scopo e procedura.....	4
1.1	Oggetto dell'esame	4
1.2	Obiettivi e scopo dell'esame.....	4
1.3	Procedura d'esame	4
1.4	Procedura di applicazione	4
2	Valutazione globale, contributo federale, liste delle misure A e B.....	5
3	Esame dei requisiti di base	8
4	Valutazione degli effetti del programma d'agglomerato	9
4.1	Benefici – valutazione in funzione dei criteri di efficacia	9
4.2	Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)	12
5	Esame dell'ordine di priorità delle misure	13
5.1	Adeguamento delle misure in base alle Istruzioni del DATEC.....	13
5.2	Misure non cofinanziate	14
5.3	Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione	17
5.4	Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione.....	18
5.5	Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità	18
6	Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali	19
6.1	Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione	19
6.2	Conformità delle misure infrastrutturali di priorità A o B con i piani direttori cantonali.....	19
7	Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato.....	21
	ALLEGATO 1.....	22
	ALLEGATO 2.....	23

1 Oggetto, scopo e procedura

1.1 Oggetto dell'esame

Questo rapporto presenta l'esame del programma d'agglomerato Bellinzona suddiviso in:

- Programma d'agglomerato del Bellinzonese, Trasporti e insediamenti, Parte I, Rapporto, 9 novembre 2011
- Programma d'agglomerato del Bellinzonese, Trasporti e insediamenti, Parte II, Schede delle misure, 9 novembre 2011

Il programma d'agglomerato (PA) è stato presentato per esame alla Confederazione il 28 dicembre 2011. Con l'inoltro del programma, l'agglomerato/l'ente responsabile chiede alla Confederazione, nell'ambito della legge sul fondo infrastrutturale, il cofinanziamento delle infrastrutture di trasporto definite prioritarie nel programma d'agglomerato.

1.2 Obiettivi e scopo dell'esame

L'esame ha un triplice scopo:

1. verificare se i requisiti di base sono soddisfatti;
2. valutare gli effetti del programma d'agglomerato, in base ai quali verrà stabilito l'importo dei contributi federali;
3. verificare l'ordine di priorità delle misure¹ rispetto agli altri programmi d'agglomerato e tenendo conto dei mezzi finanziari della Confederazione.

Su tale base verranno elaborati il Messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015 da sottoporre al Parlamento federale, nonché le convenzioni sulle prestazioni.

Il presente rapporto d'esame non esonera dal rispetto delle disposizioni legali in materia di realizzazione delle infrastrutture di trasporto.

1.3 Procedura d'esame

La procedura d'esame è definita in linea di principio nelle Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione (Istruzioni del DATEC) pubblicate il 14 dicembre 2010 dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC. Queste istruzioni sono state concretizzate e precisate in sede di applicazione pratica. La procedura e i risultati complessivi della procedura d'esame sono specificati nel rapporto esplicativo del 26 febbraio 2014.

1.4 Procedura di applicazione

Nel quadro della convenzione sulle prestazioni le parti coinvolte nel programma d'agglomerato s'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 non superano gli importi massimi fissati qui di seguito, a cui vanno aggiuntivi rincarato e IVA.

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

¹ Con la denominazione «misura/e» s'intendono sempre anche i «pacchetti di misure».

2 Valutazione globale, contributo federale, liste delle misure A e B

Il Programma d'agglomerato Bellinzona getta le basi per uno sviluppo coordinato degli insediamenti e del sistema di trasporto. La visione d'insieme si concretizza in strategie settoriali coerenti che contemplano diverse misure. Gli interventi infrastrutturali previsti figurano tuttavia unicamente nelle schede delle misure (Piazza Indipendenza) o non sono integrate in modo convincente nel programma (in particolare il semi-svincolo Bellinzona centro), e ciò compromette la continuità della visione d'insieme.

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. La riorganizzazione del nodo di Bellinzona FFS, la nuova fermata di Sant'Antonino e la valorizzazione delle fermate dei bus migliorano l'immagine, la comodità e di riflesso l'attrattiva del sistema di trasporti pubblici. La rete ciclabile è potenziata sviluppando l'asse centrale e creando nuovi attraversamenti trasversali (fiume Ticino, Piano di Magadino); i percorsi pedonali sono migliorati nell'ambito delle riqualifiche stradali. Le misure di moderazione del traffico e di riqualifica degli assi stradali previste nel programma concorreranno a migliorare la sicurezza stradale.

In materia di sviluppo degli insediamenti, il programma propone un concetto di struttura urbana fondato su una precisa strategia di densificazione delle zone centrali da coordinare con l'offerta futura di trasporti pubblici. In questo modo si garantiscono collegamenti molto frequenti fra le zone di densificazione e di attività e il centro dell'agglomerato. Le disposizioni del piano direttore cantonale e le misure previste nel programma d'agglomerato forniscono un quadro adeguato per localizzare i grandi generatori di traffico (GGT) nei settori ben serviti dai trasporti pubblici.

L'assenza di misure vincolanti per regolare il traffico motorizzato privato è una lacuna sostanziale del programma, poiché vanifica gli effetti positivi – sulle abitudini di mobilità delle persone che frequentano l'agglomerato – dei progressi compiuti in materia di trasporti pubblici e traffico lento. Il semisvincolo di Bellinzona centro migliora considerevolmente l'accessibilità del traffico motorizzato privato al centro città e alle zone di sviluppo residenziale estensivo, eppure viene a malapena menzionato nel programma, sebbene possa fornire l'occasione per riorganizzare la circolazione, ridurre il traffico di transito in città e fluidificare l'avanzamento dei trasporti pubblici. Inoltre, la strategia in materia di parcheggi pubblici è frammentaria, poiché viene tematizzata solo per l'area intorno a Via Tatti.

In materia di sviluppo degli insediamenti, il programma non propone misure restrittive specifiche all'agglomerato volte a limitare lo sviluppo degli insediamenti nelle zone urbane con un forte potenziale, ma ubicate nella fascia periurbana e non ben servite dai trasporti pubblici. La strategia di sviluppo centripeto dell'agglomerato non è dunque convincente e il rischio di dispersione degli insediamenti rimane molto alto.

La struttura urbana proposta e le misure per concretizzarla, in modo specifico quelle nel settore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta, potrebbero modificare la ripartizione modale in favore di questi vettori, con un conseguente effetto positivo sulla qualità dell'aria e sui livelli di immissioni sonore. Tuttavia, l'assenza di misure finalizzate 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 d'agglomerato elabora un primo concetto paesaggistico corredato di misure. Le misure in materia di sviluppo degli insediamenti e del paesaggio non sono ancora tuttavia sufficientemente concrete per poter limitare in modo efficace lo sviluppo degli insediamenti. Inoltre, il programma non permette di ridurre il consumo di superfici.

Dopo l'esame dell'ordine di priorità delle misure, il Programma d'agglomerato Bellinzona attesta costi di investimento pari a 66,65 milioni di franchi. Questi costi sono considerati un investimento basso².

² stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincarato

A seconda degli effetti del programma (rapporto costi/benefici) si proporrà al Parlamento federale di applicare la seguente aliquota contributiva della Confederazione alle misure cofinanziate di 2^a generazione:

40%

Sulla base di questa aliquota di cofinanziamento e della verifica dell'ordine di priorità delle misure, verrà proposto al Parlamento federale di sbloccare gli importi massimi dei contributi federali per il cofinanziamento delle misure contemplate nella lista A riportata di seguito.

Lista A

<i>Codice ARE</i>	<i>N PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2005*</i>	<i>Contributo federale**</i>
5002.2.012	TP 1	Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici: nuovo concetto TP	3.64	3.29	1.32
5002.2.015	TP 3.1	Interventi infrastrutturali: area d'interscambio, stazione FFS Bellinzona	20.00	18.09	7.24
5002.2.017	TP 3.3	Interventi infrastrutturali: spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)	8.30	7.44	2.98
5002.2.018	TIM 1	Gestione del traffico: regolazione del traffico nell'agglomerato	3.00	2.71	1.09
5002.2.019	TIM 2.1	Riqualfica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Sant'Antonino – Cadenazzo	5.90	0.46***	0.18
5002.2.021	TIM 2.3	Riqualfica urbanistica e di gestione del traffico: rete stradale comparto Arbedo-Castione	5.40	4.88	1.95
5002.2.024	TIM 3.1	Sistemazione della rete viaria: viabilità comparto Tatti – Franscini – Murate	1.10	0.04***	0.01
5002.2.047	ML 2.1	Completamento collegamenti ciclopedonali: percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo – Cadenazzo - ML 2.1.2 passerella Via Zorzi/Via Bellinzona	1.70	1.54	0.61
5002.2.048	ML 2.3	Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Castione – Gorduno, Bellinzona" - ML 2.3.1 passerella sul fiume Ticino	3.40	3.07	1.23
5002.2.050		Lista A TL (Allegato 1)		4.97	1.99
		Totale		46.49	18.60

Tabella 2-1 (*stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincarato; ** contributo federale massimo, stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincarato, *** costi ridotti nel Benchmark)

Le misure contemplate nella lista B non sono ancora pronte per essere realizzate e finanziate nel quadriennio 2015-2018 oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici. Al momento della pubblicazione del presente rapporto d'esame (26 febbraio 2014) il cofinanziamento di queste misure da parte della Confederazione non è garantito né attraverso il fondo infrastrutturale né attraverso altre fonti di finanziamento federali. La Confederazione mira a incrementare i mezzi finanziari e alla stabilizzazione del cofinanziamento del Programma per il traffico d'agglomerato. Su riserva della garanzia del finanziamento, gli agglomerati saranno tenuti a sottoporre nuovamente queste misure all'esame della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato di 3^a generazione.

Lista B

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misure</i>	<i>Costi (mio. CHF) Secondo PA</i>	<i>Costi (mln CHF) 2005*</i>	<i>Contributo federale*</i>
5002.2.022	TIM 2.4	Riqualifica urbanistica e di gestione del traffico: riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)	15.70	14.20	5.68
5002.2.051		Lista B TL (Allegato 1)		5.97	2.39
	Totale			20.17	8.07

Tabella 2-2 (* stato dei prezzi ottobre 2005 escl. IVA e rincaro)

Osservazioni

Nell'ambito della valutazione dell'efficacia, le misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti giudicate pertinenti, ma non cofinanziate nel quadro dei programmi d'agglomerato (cfr. cap. 5.2.1 e 5.2.2), come anche le misure (co)finanziabili attraverso altre fonti di finanziamento della Confederazione (cfr. cap. 5.3) sono considerate parte integrante del programma d'agglomerato. Questo aspetto ha rilevanza al momento della determinazione dell'aliquota di contribuzione della Confederazione.

I costi e i benefici dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione rielaborati sono valutati tenendo conto delle misure previste dalla convenzione sulle prestazioni di 1^a generazione (escluse le misure di priorità B, cfr. cap. 3.4 della convenzione sulle prestazioni), ma senza considerare i cosiddetti «progetti urgenti» cofinanziati tramite i fondi infrastrutturali. Tuttavia, la loro attuazione, comprese le misure d'accompagnamento, sono il presupposto per un'eventuale partecipazione della Confederazione a misure del programma d'agglomerato.

I costi menzionati sono stati ripresi dal programma d'agglomerato di 2^a generazione inoltrato o dalla convenzione sulle prestazioni concernente il programma d'agglomerato di 1^a generazione.

I costi sono valutati in base a cinque categorie principali e quattro categorie intermedie, fissate in funzione della categoria di grandezza degli agglomerati. L'agglomerato di Bellinzona è considerato medio a piccolo.

Le misure ripartite dalla Confederazione nelle categorie sicurezza/riqualifica dello spazio stradale, gestione del traffico e mobilità lenta, sono state sottoposte a un confronto (benchmark) allo scopo di stabilire una base comparabile e adeguata per la valutazione e l'erogazione dei contributi. I contributi d'esercizio (p. es. costi di manutenzione e di risanamento) non possono essere finanziati attraverso il fondo infrastrutturale (art. 17a cpv. 4 LUMin). Al momento della conclusione degli accordi sul finanziamento vengono richieste prove in tal senso.

3 Esame dei requisiti di base

Secondo le Istruzioni del DATEC, il diritto del programma d'agglomerato ad essere cofinanziato dalla Confederazione sottostà a determinati requisiti di base.

Benché in occasione dei colloqui di valutazione intermedia del presente programma d'agglomerato la Confederazione avesse evidenziato eventuali lacune nell'adempimento dei requisiti di base, dopo aver esaminato il programma constata che tali requisiti sono soddisfatti.

Osservazione sull'ente responsabile in vista dell'attuazione:

Per l'attuazione, la Confederazione esige che il Cantone e i Comuni, ev. anche gli altri enti regionali s'impegnino a implementare tutte le misure di loro responsabilità elencate nel presente rapporto d'esame e rilevanti per l'efficacia del programma (cap. 2, 5.2.1, 5.2.2 e 5.3). A questo scopo devono prendere delle decisioni, di norma a livello esecutivo, nell'ambito delle loro competenze al fine di introdurre e concretizzare queste misure e trasmettere tali decisioni al/ai Cantone(i) o agli enti prima della firma della convenzione sulle prestazioni. Sono fatte salve le decisioni degli organi competenti concernenti la pianificazione e la concessione dei crediti.

Osservazione: questa norma è applicabile a condizione che la misura in questione non sia già stata resa vincolante a livello giuridico da strumenti giuridici, pianificatori e/o finanziari.

Indicazioni sul controlling:

La Confederazione svolge regolarmente un controlling e un monitoraggio per verificare lo stato di attuazione e gli effetti del programma d'agglomerato. L'agglomerato deve a questo scopo mettere a disposizione i rapporti e i dati cantonali/comunali richiesti.

Le misure nel settore degli insediamenti e dei trasporti giudicate indispensabili, ma non contemplate nel programma d'agglomerato poiché successive alla data di inoltro dello stesso alla Confederazione, devono essere pianificate in modo da assicurare l'efficacia globale del programma. Queste misure dovranno essere integrate nella pianificazione del programma della generazione successiva ed essere elencate e specificate nel rapporto da presentare alla Confederazione.

L'ente responsabile s'impegna a sviluppare e ad attuare il programma d'agglomerato conformemente alla legislazione, ai piani settoriali prioritari e nel rispetto degli inventari di protezione. Le strategie e le misure di importanza superiore devono essere iscritte nel piano direttore cantonale prima della conclusione della convenzione sulle prestazioni (cfr. cap. 6.)

4 Valutazione degli effetti del programma d'agglomerato

La procedura di valutazione degli effetti del programma è sancita nelle Istruzioni del DATEC (spec. cap. 2, 3.5 e 4.5) e mette a confronto i benefici e i costi del programma. Sia i benefici che i costi sono valutati in termini relativi, cioè tenendo conto della dimensione dell'agglomerato (popolazione e posti di lavoro ponderati per un fattore di 0.5 sul perimetro UST svizzero).

La visione generale, le analisi, gli obiettivi, le strategie e il filo conduttore sono i punti determinanti per valutare l'impatto del programma. Per i programmi d'agglomerato che hanno già beneficiato di un sostegno nel quadro della 1^a generazione, viene pure esaminata la coerenza tra la 1^a e la 2^a generazione. Le misure della lista A e B cofinanziate attraverso il fondo infrastrutturale (cap. 2), le misure non cofinanziabili dalla Confederazione (cap. 5.2.1), le prestazioni riprese integralmente dall'agglomerato (cap. 5.2.2), nonché le misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (cap. 5.3) sono prese in considerazione per l'esame del programma. Per i programmi d'agglomerato sostenuti nell'ambito della 1^a generazione, vengono pure considerati gli effetti delle misure menzionate nella convenzione sulle prestazioni di 1^a generazione, ad eccezione delle misure contenute nella lista di priorità B (cap. 3.4 della convenzione sulle prestazioni). Vengono inoltre considerate misure di ordine superiore, a condizione che siano rilevanti per il programma d'agglomerato, siano considerate appropriate dai servizi federali competenti al momento della valutazione e abbiano una forte probabilità di essere realizzate nei prossimi venti anni.

Le misure di priorità A e B sono decisive per la valutazione dei costi del programma. Nel caso di programmi d'agglomerato già sostenuti nell'ambito della 1^a generazione, vengono prese in considerazione anche le misure di priorità A in virtù della convenzione sulle prestazioni di 1^a generazione, le cosiddette misure A1.

4.1 Benefici – valutazione in funzione dei criteri di efficacia

<i>Criterio di efficacia</i>	<i>Valutazione e motivazione</i>
CE1:	Punti forti
Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il programma d'agglomerato definisce scenari e strategie per ciascun vettore. Le misure proposte migliorano il sistema nel suo insieme, ma la mancanza di coordinamento fra le strategie settoriali indebolisce l'effetto auspicato di trasferimento modale. ▪ La realizzazione di una rete urbana di trasporti pubblici costituisce uno dei punti di forza del programma d'agglomerato. Il coordinamento con l'offerta futura del sistema TILO rafforza in misura significativa i trasporti pubblici nella cintura urbana. La riorganizzazione del nodo di Bellinzona FFS agevola il trasferimento bus-treno e bus locali-bus regionali. L'aumento considerevole del numero di posteggi P+R non è tuttavia giustificato ed è contrario alla volontà dell'agglomerato di contenere il traffico motorizzato privato nel centro città. ▪ La riqualificazione sistematica delle fermate dei bus migliora l'accessibilità e la comodità della rete, come lo spostamento della fermata di Sant'Antonino o la trasformazione del comparto di Castione, che rende più facile l'accesso alla rete di TILO. ▪ La rete ciclabile dell'agglomerato si sviluppa lungo un asse centrale e prevede percorsi trasversali lungo la vallata per attraversare il fiume Ticino. Alcune lacune della rete non sono state trattate. ▪ I percorsi pedonali sono valorizzati nell'ambito delle misure di riqualifica degli assi stradali. Una segnaletica mirata migliora l'attrattiva e la visibilità della rete.

Punti deboli

- Il programma d'agglomerato prevede una riqualifica sistematica degli assi principali e una gerarchia stradale. Non manifesta tuttavia una volontà risoluta di contenere il traffico motorizzato privato con misure vincolanti facenti leva sulla domanda. Manca un piano di accessibilità alle diverse aree di sviluppo degli insediamenti che consenta di sfruttare al meglio gli svincoli autostradali e in particolar modo il nuovo semisvincolo di Bellinzona centro. Pur basandosi sulle disposizioni cantonali in materia di posteggi, la gestione dei parcheggi pubblici è trattata in maniera superficiale e frammentaria, poiché interessa concretamente solo un'area intorno a Via Tatti. In città, i volumi di traffico e il rischio di congestionamento del traffico rimangono elevati, con un inevitabile effetto negativo sulla fluidità della circolazione, sulla stabilità della rete di trasporti pubblici – del resto ambiziosa – e sull'attrattiva del traffico lento per gli spostamenti utilitari.
- Il programma d'agglomerato migliora l'accessibilità tramite i trasporti pubblici alle aree insediative di densificazione e ai poli di attività, nonché la loro permeabilità per la mobilità lenta, ma d'altro canto le zone residenziali estensive non sono servite in maniera adeguata e sono collegate male con il centro. Il nuovo semi-svincolo rende più accessibile il centro di Bellinzona per il traffico automobilistico e potrebbe favorire l'espansione degli insediamenti a Sementina e Gudo.

CE2:

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

Punti forti

- Il programma propone uno schema di organizzazione urbana dell'agglomerato fondato su una strategia precisa e differenziata di densificazione delle zone centrali, da coordinare con l'offerta futura di trasporti pubblici. Definisce le densità minime per le aree lavorative strategiche e i comparti urbani centrali. In questo modo, il progetto concretizza gli orientamenti generali definiti nel Piano direttore cantonale in materia di focalizzazione dello sviluppo di poli abitativi e lavorativi nei settori ben serviti dai trasporti pubblici e relativi al miglioramento dei collegamenti nei settori oggi mal serviti. Nelle zone al di fuori delle aree di densificazione, la promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti non è invece tradotta in pratica.
- Il programma d'agglomerato si basa sul Piano direttore cantonale, che prevede disposizioni pertinenti in merito ai GGT e sulle aree (attuali e future) e fornisce indicazioni sui potenziali di queste aree in termini di capacità dei sistemi di trasporto.
- Lo sviluppo del comparto Arbedo-Castione e del GGT di Sant'Antonino, settori densi e ben serviti dai trasporti pubblici, conferma la volontà di rafforzare i comparti centrali.
- Le misure paesaggistiche, di riqualificazione stradale e delle interfacce intermodali, assieme alla valorizzazione degli spazi pubblici all'interno delle aree strategiche per lo sviluppo degli insediamenti migliorano la qualità di vita nell'ambiente urbano.

Punti deboli

- L'attuazione di obiettivi primari, fra cui le misure concernenti i comparti urbani, è di competenza dei Comuni e ciò potrebbe comprometterne l'effettiva realizzazione.
- Per quanto riguarda la limitazione dello sviluppo degli insediamenti, il programma si basa sulle pratiche cantonali (prelievo delle plusvalenze, principio del non ampliamento delle zone edificabili iscritte nel piano direttore cantonale del Ticino). Il progetto non prevede misure sufficientemente restrittive e specifiche all'agglomerato per limitare lo sviluppo degli

insediamenti nelle zone urbane con un potenziale elevato, ma ubicate nella fascia periurbana (Gorduno, Gnosca) e non ben servite dai trasporti pubblici.

<p>CE3: Aumento della sicurezza del traffico</p>	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La riorganizzazione della gerarchia stradale è coerente con la visione d'insieme. L'ampliamento delle zone a traffico moderato e la riqualifica della rete stradale migliorano la sicurezza per gli utenti della strada. <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il programma analizza i punti deboli per la mobilità lenta, ma non sempre propone una soluzione concreta basata sugli effetti complessivi delle altre misure. La questione della sicurezza è trattata in modo frammentario nella strategia proposta e da essa non emerge una volontà risoluta in questo ambito. ▪ Il traffico motorizzato privato continua a essere il vettore predominante nell'agglomerato, con quote molto elevate nella ripartizione modale. Il programma non prospetta una gestione più decisionista dei flussi del traffico motorizzato privato. Il programma non migliora in modo significativo la sicurezza per l'insieme degli utenti dello spazio stradale..
<p>CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse</p>	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le misure a sostegno dei trasporti pubblici e della mobilità lenta produrrebbero una variazione contenuta della ripartizione modale in favore di questi vettori e ciò a causa dell'assenza di misure vincolanti che regolino l'utilizzo individuale dei veicoli a motore. Va detto infatti che il potenziale di trasferimento modale non può essere realizzato appieno se nell'agglomerato si vuole continuare a garantire in larga misura l'accessibilità per il TMP. Ciò significa che l'impatto ambientale (qualità dell'aria e inquinamento acustico) diminuirà solo lievemente. ▪ Il programma d'agglomerato elabora un primo concetto paesaggistico. Delle misure di sviluppo e valorizzazione del paesaggio e delle zone di svago di prossimità sono proposte. <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il programma d'agglomerato non contempla misure per contenere lo sviluppo degli insediamenti nelle zone periferiche. Le misure previste freneranno lo sfruttamento del suolo, ma solo in misura contenuta rispetto alla tendenza attuale.

Tabella 4-1

La seguente tabella illustra i benefici del programma espressi in punti:

<i>Criteria di efficacia</i>	<i>Benefici (da -1 a 3 punti)</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	2
CE2: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	1
CE3: Aumento della sicurezza del traffico	1
CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	1
Somma CE1 – CE4 (benefici)	5

Tabella 4-2

4.2 Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)

I costi delle misure di priorità A e B (cfr. liste A e B nel cap. 2) ammontano a 66,65 milioni di franchi e sono considerati bassi³.

Il sistema di malus legato all'attuazione delle misure A1 previste nei programmi rielaborati, come postulato nelle Istruzioni del DATEC, non è stato applicato. Motivo: il poco tempo disponibile tra la firma della convenzione sulle prestazioni e la data di riferimento del rapporto di attuazione. I risultati del rapporto di attuazione sono stati invece considerati nell'ambito della valutazione dell'efficacia (cfr. cap. 4.1).

Gli effetti del programma d'agglomerato dipendono dal rapporto tra i benefici definiti nel cap. 4.1 e i costi globali.

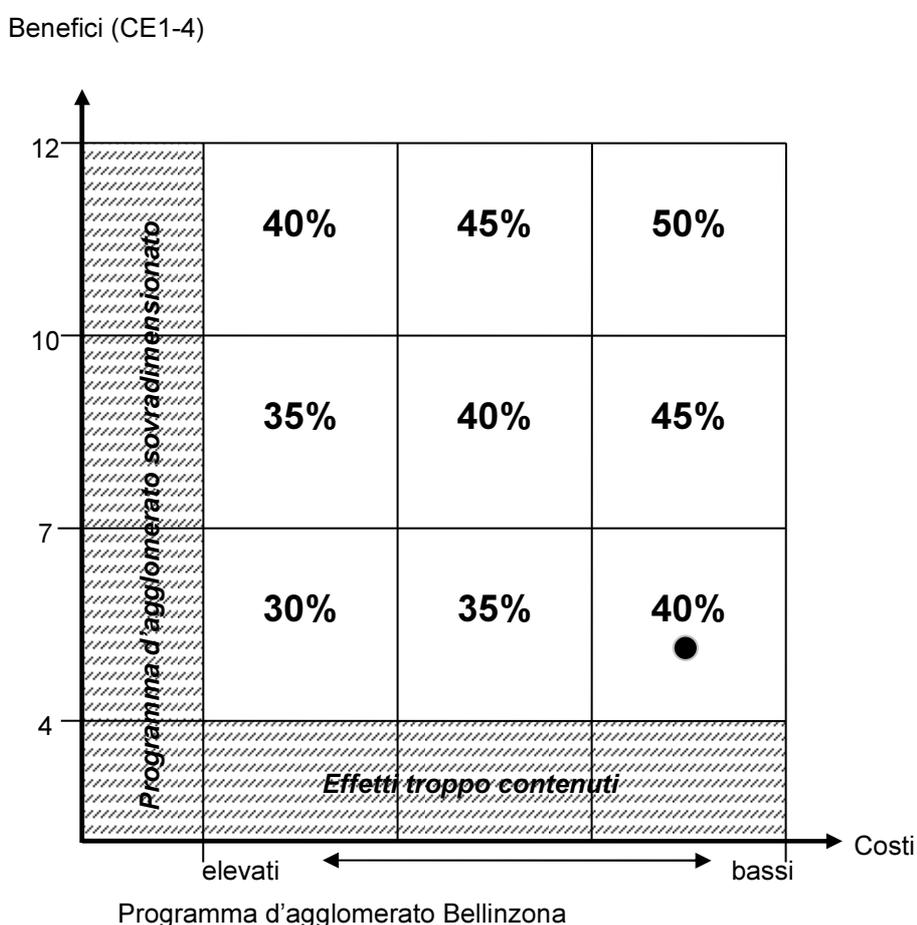


Figura 4-1

³ stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincarato

5 Esame dell'ordine di priorità delle misure

La Confederazione esamina l'ordine di priorità delle misure attribuito da ogni singolo agglomerato, raffrontandolo con gli altri programmi d'agglomerato pervenuti e tenendo conto dei mezzi disponibili, secondo la procedura illustrata nelle Istruzioni del DATEC (in particolare cap. 2, 3.5 e 4.4). La procedura si articola nelle tappe seguenti:

Adeguamento delle misure (cap. 5.1);

Determinazione delle misure non cofinanziate (cap. 5.2):

- Misure nel settore degli insediamenti
- Misure di trasporto non cofinanziabili
- Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato
- Prestazioni proprie della Confederazione
- Misure non rilevanti per il programma d'agglomerato

Determinazione delle misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (cap. 5.3);

Determinazione delle misure per le quali è stato modificato il grado di priorità (A/B/C) (cap. 5.4);

Determinazione delle misure di priorità A e B dopo l'esame della Confederazione (cap. 2):

- Le misure della lista A sono pronte per essere realizzate e finanziate nel periodo quadriennale 2015-2018
- Le misure della lista B saranno pronte per essere realizzate e finanziate solo in un secondo tempo oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici;

Determinazione delle misure di priorità C per le quali la Confederazione riconosce in linea di principio la necessità di intervenire (cosiddette misure C*, cap. 5.5).

I capitoli 2 e 5 contengono unicamente misure con un effetto positivo o neutro sul programma d'agglomerato. Le misure elencate nelle tabelle 2.1, 2.2, 5.2 5.3 e 5.5 sono rilevanti per l'aliquota contributiva e vengono inserite nella convenzione sulle prestazioni.

La Confederazione non ha esaminato le misure inoltrate dall'agglomerato con priorità C.

5.1 Adeguamento delle misure in base alle Istruzioni del DATEC

Per garantire l'esame dei programmi d'agglomerato secondo criteri omogenei, è stato necessario modificare la composizione delle misure come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Modifica della composizione delle misure</i>
5002.2.005	ML 2.1	Completamento collegamenti ciclopedonali: percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo – Cadenazzo	Le seguenti misure sono considerate separatamente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5002.2.046, Completamento collegamenti ciclopedonali: percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo – Cadenazzo - ML 2.1.1 / 2.1.3 / 2.1.4 / 2.1.6 (ML 2.1.5 --> TIM 3.3), 2.60 mio. CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione. ▪ 5002.2.047, Completamento collegamenti ciclopedonali: percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo – Cadenazzo - ML 2.1.2 passerella Via Zorzi/Via Bellinzona, 1.70 mio. CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.

Codice ARE	N. PA	Misura	Modifica della composizione delle misure
5002.2.007	ML 2.3	Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Castione – Gorduno, Bellinzona"	<p>Le seguenti misure sono considerate separatamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5002.2.048, Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Castione – Gorduno, Bellinzona" - ML 2.3.1 passerella sul fiume Ticino, 3.40 mio. CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione. ▪ 5002.2.049, Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Castione – Gorduno, Bellinzona" - ML 2.3.2 Via Salvioni in contromano per il traffico ciclabile, 0.10 mio. CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.

Tabella 5-1

5.2 Misure non cofinanziate

5.2.1 Misure non cofinanziabili dalla Confederazione

Ai sensi delle disposizioni di legge (art. 17a LUMin e art. 21 OUMin), delle prescrizioni complementari contenute nelle Istruzioni del DATEC (cap. 3.6 e 4.4) o perché classificate come prestazioni interamente a carico dell'agglomerato, le misure elencate di seguito non sono cofinanziabili. Nella valutazione dell'impatto del programma si tiene tuttavia conto dell'effetto prodotto da queste misure. Esse sono quindi rilevanti e devono essere attuate dall'agglomerato o da terzi nell'orizzonte temporale indicato. La valutazione del programma d'agglomerato da parte della Confederazione (cap.4) deve essere considerata nel quadro dell'elaborazione e dell'attuazione delle misure concernenti gli insediamenti e i trasporti, affinché si possa avere un impatto il più possibile positivo:

Codice ARE	N. PA	Misura	Priorità	Motivazione della non cofinanziabilità
Misure nel settore degli insediamenti				
5002.2.029	P 1.1	Protezione natura e paesaggio: limitazione della crescita delle zone edificabili	A	Si tratta di misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e/o di misure paesaggistiche. Queste misure non sono cofinanziabili attraverso il fondo infrastrutturale.
5002.2.030	P 1.2	Protezione natura e paesaggio: protezione del contesto paesaggistico naturale, agricolo e culturale	A	
5002.2.031	P 1.3	Protezione natura e paesaggio: Parco del Piano di Magadino	A	
5002.2.032	I 1	Spazi pubblici: parco urbano attrezzato d'interesse regionale	B	
5002.2.033	I 2.1 A	Delimitazione e densificazione comparto urbano centrale: densificazione area di sviluppo di Pratocarasso (Bellinzona)	B	

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Motivazione della non cofinanziabilità</i>
Misure nel settore degli insediamenti				
5002.2.034	I 2.1 B	Delimitazione e densificazione comparto urbano centrale: densificazione area di sviluppo del Quartiere Gerretta (Bellinzona)	A	Si tratta di misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e/o di misure paesaggistiche. Queste misure non sono cofinanziabili attraverso il fondo infrastrutturale.
5002.2.035	I 2.1 C	Delimitazione e densificazione comparto urbano centrale: densificazione area di sviluppo del comparto Stadio (Bellinzona)	B	
5002.2.036	I 2.1 D	Delimitazione e densificazione comparto urbano centrale: densificazione area di sviluppo di Via Tatti (Bellinzona)	A	
5002.2.037	I 2.1 E	Delimitazione e densificazione comparto urbano centrale: densificazione area di sviluppo del Viale Olgiati (Giubiasco)	B	
5002.2.038	I 2.2	Delimitazione e densificazione comparto urbano centrale: densificazione e riqualifica lungo gli assi urbani principali	A	
5002.2.040	I 3.1	Aree lavorative strategiche: zona industriale Nord (Giubiasco)	A	
5002.2.041	I 3.2	Aree lavorative strategiche: centro di competenze trasporti e mobilità ferroviaria (Bellinzona)	B	
5002.2.042	I 4.1	Riqualifica e riassetto aree multifunzionali suburbane: comparto Sant'Antonino – Cadenazzo comparto Castione / PSE	A	
5002.2.043	I 4.2	Riqualifica e riassetto aree multifunzionali suburbane: comparto Castione / PSE	A	

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Motivazione della non cofinanziabilità</i>
Misure nel settore degli insediamenti				
5002.2.044	I 5.1	Diverse misure secondo il concetto insediamenti: densificazione e riqualifica lungo assi stradali a Sementina e Cadenazzo	B	Si tratta di misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e/o di misure paesaggistiche. Queste misure non sono cofinanziabili attraverso il fondo infrastrutturale.
5002.2.045	I 5.2	Diverse misure secondo il concetto insediamenti: spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo AlpTransit	A	

Misure dei trasporti

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato e di cui non è stato chiesto un cofinanziamento

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella 5-2

5.2.2 Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato

In considerazione del loro effetto sostanzialmente locale e dei relativi costi sostenibili per l'agglomerato, le seguenti misure non vengono cofinanziate attraverso il fondo infrastrutturale. Sono pure considerate prestazioni riprese interamente dall'agglomerato, le misure di riassetto e di messa in sicurezza della rete stradale che non raggiungono soglie minime di traffico e il numero di persone interessate, definiti nel rapporto esplicativo. L'effetto di queste misure viene tuttavia considerato nella valutazione degli effetti del programma. Le misure devono essere attuate dall'agglomerato o da terzi entro i tempi previsti:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
Prestazioni proprie della Confederazione (Istruzioni del DATEC 14.12.2010)				
5002.2.001	I 1.2 A	Spazi pubblici: riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (A)	A	4.00
5002.2.002	I 1.2 B	Spazi pubblici: riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (B)	B	11.00
5002.2.011	ML 3.2	Miglioramento strutture: Bikesharing	A	0.26
5002.2.013	TP 2.1	Miglioramento della qualità e della visibilità del servizio: miglioramento dell'informazione e dello standard delle fermate	B	1.80
5002.2.014	TP 2.2	Miglioramento della qualità e della visibilità del servizio: implementazione di un sistema di gestione e d'informazione del TP	B	1.50
5002.2.026	TIM 4	Moderazione del traffico nei quartieri: applicazione del modello Upi 50/30 negli attraversamenti degli abitati	A	3.40

Tabella 5-3

5.2.3 Misure con un effetto limitato sul programma d'agglomerato

La lista delle misure sottostanti riprende le misure presentate dall'agglomerato in vista di un cofinanziamento oppure come prestazioni assunte completamente dall'agglomerato, ma che non sono state considerate dalla Confederazione a causa del loro effetto limitato sul programma. L'agglomerato è libero di attuarle:

Codice ARE	N. AP	Misura	Motivazione
5002.2.027	TIM 5	Gestione dei posteggi pubblici nell'agglomerato	La realizzazione di questa misura non è rilevante per l'efficacia globale del programma d'agglomerato..

Tabella 5-4

5.3 Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione

Per le seguenti misure in ambito ferroviario e stradale, la partecipazione della Confederazione è prevista attraverso altri strumenti di finanziamento e non tramite il fondo infrastrutturale, parte traffico d'agglomerato. Queste misure sono pertinenti per lo sviluppo generale dei trasporti e degli insediamenti nel territorio d'agglomerato e vengono quindi prese in considerazione dalla Confederazione nella valutazione degli effetti del programma. Le misure indicate nel programma per l'eliminazione dei problemi di capacità Modulo 3 sono indicate a titolo informativo, anche se, dato il loro orizzonte di realizzazione, non sono state prese in considerazione nell'esame dell'efficacia del programma d'agglomerato.

Codice ARE	N. PA	Misura	Costi (mio. CHF) secondo PA	Fonti di finanziamento
-	-	Semi-collegamento Centro	-	Strade nazionali, sistemazione e manutenzione (cofinanziamento del Cantone respinto in votazione popolare nel 2013).

Tabella 5-5

Le seguenti misure si trovano sulle tratte che facevano parte integranti del Nuovo decreto federale concernente la rete delle strade nazionali. L'integrazione nella rete delle strade nazionali di nuovi tratti e il relativo finanziamento da parte della Confederazione sono stati respinti il 24 novembre 2013 in occasione della votazione popolare sul contrassegno stradale. La misura rimane quindi di competenza cantonale. Restano da esaminare la pianificazione e il finanziamento.

Codice ARE	N. PA	Misura
-	-	Collegamento viario N2-N13 (Magadino)

Tabella 5-6

Le tabelle hanno solo un carattere informativo. La realizzazione delle misure è disciplinata dalle pianificazioni e dai decreti dei programmi corrispondenti della Confederazione oppure dalle procedure specifiche connesse alle singole misure.

5.4 Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione

Dopo aver esaminato la plausibilità delle priorità stabilite dal programma d'agglomerato, il loro rapporto costi/benefici e il grado d'avanzamento delle misure secondo le Istruzioni del DATEC (cap. 4.4), l'ordine di priorità è stato modificato come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Motivazione</i>
A → C				
5002.2.025	TIM 3.2	Sistemazione della rete viaria: sistemazione sottopasso "tirata" di Cadenazzo	2.38	Il rapporto costi/benefici è insufficiente. La situazione a Cadenazzo è insoddisfacente. Ciononostante, la costruzione di una passerella per il TL è giudicata proibitiva finché non si conosceranno la variante di collegamento della A13/A2 e il suo impatto. Se i volumi di traffico sulla strada cantonale diminuiranno in modo netto si potrà ipotizzare un passaggio a livello. Una passerella per il TL è considerata poco interessante soprattutto per i ciclisti, poiché comporta un dislivello notevole su una distanza accorciata.

Tabella 5-6

5.5 Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità

Le liste A e B sono presentate nel capitolo 2.

Nella lista riportata qui sotto vengono elencate le misure cui la Confederazione attribuisce priorità C, per le quali riconosce in linea di massima la necessità d'intervento ma il cui rapporto costi/benefici e il cui grado di avanzamento non giustificano il conferimento di un grado di priorità A o B (cosiddette misure C*).

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
5002.2.025	TIM 3.2	Sistemazione della rete viaria: sistemazione sottopasso "tirata" di Cadenazzo	2.38

Tabella 5-7

6 Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali

6.1 Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione

6.1.1 In generale

È stata esaminata la conformità del programma d'agglomerato con la legislazione in materia di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente nonché con i corrispondenti piani settoriali, piani di misure e inventari, in particolare con il piano settoriale dei trasporti. Non sono state rilevate contraddizioni di fondo. L'esame di conformità definitivo di ciascuna misura si svolgerà in ogni caso nell'ambito delle procedure di pianificazione ordinarie che seguiranno e sulla base delle prescrizioni giuridiche e della pianificazione in vigore a quel momento, entrambe vincolanti ai fini dell'attuazione e della realizzazione delle misure del programma d'agglomerato.

In fase di attuazione delle misure della lista A, qualsiasi eventuale conflitto dovrà essere risolto con i servizi federali competenti, in particolare con l'Ufficio federale dell'ambiente, prima della sottoscrizione della convenzione di finanziamento.

Quanto alle misure di sviluppo degli insediamenti, si devono rispettare in particolare le disposizioni della legge sulla pianificazione del territorio (LPT) vigente e le prescrizioni sulle dimensioni delle corrispondenti zone edificabili.

6.1.2 Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti secondo l'UFAM

Secondo una valutazione sommaria dell'UFAM, le seguenti misure di priorità A o B considerate nel valutare l'effetto del programma d'agglomerato comportano conflitti o difficoltà (elenco non esaustivo).

<i>Codice</i>	<i>N. PA</i>	<i>Tab.</i>	<i>Misura</i>	<i>Orizzonte</i>	<i>Osservazioni conflitto/difficoltà</i>
<i>ARE</i>		<i>rapporto</i>		<i>temporale</i>	
		<i>d'esame</i>			

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella 6-1

6.2 Conformità delle misure infrastrutturali di priorità A o B con i piani direttori cantonali

In linea di massima è competenza dei Cantoni garantire che il programma d'agglomerato sia conforme al Piano direttore cantonale.

Tutte le misure infrastrutturali rilevanti per il Piano direttore e cofinanziate dalla Confederazione nel quadro di un programma d'agglomerato devono essere iscritte nel corrispondente Piano direttore cantonale al più tardi al momento della conclusione della convenzione sulle prestazioni. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Consiglio federale. Le misure della lista A devono aver raggiunto lo stato di coordinamento «dato acquisito», quelle della lista B almeno lo stato di «risultato intermedio». Le misure infrastrutturali elencate di seguito sono rilevanti per il Piano direttore cantonale.

Lista A:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
5002.2.017	TP 3.3	Interventi infrastrutturali: spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)

Tableau 6-2

Lista B:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
-------------------	--------------	---------------

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella 6-3

Le misure non cofinanziate ma rilevanti per il Piano direttore (cap. 5.2) devono anch'esse essere iscritte nel corrispondente Piano direttore cantonale, prima della conclusione della convenzione sulle prestazioni. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Consiglio federale, soprattutto se concerne misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti di rilevanza per il Piano direttore e strettamente correlate con una misura infrastrutturale della lista A.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
-------------------	--------------	---------------

5002.2.042	I 4.1	Riqualifica e riassetto aree multifunzionali suburbane: comparto Sant'Antonino – Cadenazzo comparto Castione / PSE
------------	-------	---

Tabella 6-4

Le altre misure di sviluppo degli insediamenti di rilevanza per il Piano direttore devono essere realizzate e approvate di principio nel Piano direttore cantonale prima della fine del quadriennio indicato nella convenzione sulle prestazioni. Le misure in questione saranno fissate in via definitiva sulla base della tabella 5-2 adattata. Se le misure presuppongono una revisione integrale del Piano direttore (p. es. nel quadro della revisione della legge federale sulla pianificazione del territorio), si potranno prevedere eccezionalmente scadenze differenziate. Le misure di sviluppo degli insediamenti e le misure infrastrutturali cofinanziate dovranno in ogni caso essere realizzate in modo coordinato. Sulla base di questi elementi, la Confederazione può esprimere delle riserve contestualmente alla conclusione delle convenzioni di finanziamento.

7 Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato

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 programma d'agglomerato Bellinzona della prossima generazione si raccomanda di osservare i punti forti e i punti deboli dell'attuale programma elencati, in funzione dei criteri di efficacia, al capitolo 4 del presente rapporto d'esame. Gli aspetti fondamentali che dovrebbero essere considerati sono: limitare il grande potenziale di sviluppo negli spazi periurbani, affinare la strategia di sviluppo centripeto degli insediamenti e frenare la dispersione tramite misure incisive. Inoltre, vanno ricercate soluzioni atte a gestire la mobilità (compreso lo stazionamento) e ad armonizzare reciprocamente i diversi mezzi di trasporto con un ottimo rapporto costi/benefici. Le eventuali estensioni della rete stradale nazionale dovranno essere integrate.



ALLEGATO 1

Lista delle misure del Benchmark traffico lento

Codice ARE	N. PA	Misura	Priorità	Costi (mio. CHF) secondo PA	Costi (mio CHF) 2005**
5002.2.003	ML 1.1	Planimetrie e segnaletica percorsi pedonali	A	0.13	0.12
5002.2.004	ML 1.2	Planimetrie e segnaletica percorsi ciclabili	A	0.20	0.18
5002.2.006	ML 2.2	Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Bellinzona"	A	1.50	1.36
5002.2.020	TIM 2.2	Riqualfica urbanistica e di gestione del traffico: riqualfica e messa in sicurezza	A	0.96	0.87
5002.2.046	ML 2.1	Completamento collegamenti ciclopedonali: percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo – Cadenazzo - ML 2.1.1 / 2.1.3 / 2.1.4 / 2.1.6 (ML 2.1.5 --> TIM 3.3)	A	2.60	2.35
5002.2.049	ML 2.3	Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Castione – Gorduno, Bellinzona" - ML 2.3.2 Via Salvioni in contromano per il traffico ciclabile	A	0.10	0.09
5002.2.008	ML 2.4	Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Castione – Lumino, Bellinzona"	B	3.10	2.80
5002.2.009	ML 2.5	Completamento collegamenti ciclopedonali: mobilità ciclopedonale "Monte Carasso / Sementina e Camorino / Giubiasco"	B	2.20	1.99
5002.2.010	ML 3.1	Miglioramento strutture: Bike & Ride (B&R)	B	1.30	1.18
	Totale	Liste A/B		12.09	10.93

Gli importi delle misure per il traffico lento non diminuiscono.

	Liste A TL	A	4.97
	Liste B TL	B	5.97

Tabella dell'Allegato 1 (* prezzi dell'ottobre 2005 senza IVA e rincaro; ** fanno fede gli importi delle misure per il TL delle liste A e B riportati nel messaggio del Consiglio federale).

ALLEGATO 2

Lista delle misure infrastrutturali non cofinanziabili che secondo la Confederazione hanno un effetto critico.

Di seguito sono elencate le misure infrastrutturali non cofinanziabili che fanno parte integrante del programma d'agglomerato presentato, ma per le quali la Confederazione ha espresso delle riserve.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Motivazione</i>
-------------------	--------------	---------------	--------------------

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella dell'Allegato 2

ALLEGATO 3 del 17. novembre 2014

Adeguamenti del rapporto d'esame della Confederazione successivi al 26.02.2014

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Fonti di finanziamento</i>
5002.2.016	TP 3.2	Interventi infrastrutturali: nuova fermata ferroviaria, Bellinzona Piazza Indipendenza	9.5	Decreto federale del 13 dicembre 2013 sul credito complessivo per la realizzazione e il finanziamento di un corridoio di quattro metri sulle tratte di accesso alla NFTA e programma strategico per l'infrastruttura ferroviaria 2025, potenziamento delle capacità Bellinzona - Tenero, finanziamento da parte della Confederazione di un terzo binario Bellinzona - Giubiasco. La fermata deve invece essere finanziata dal Cantone. Una richiesta presso l'UFT (fase d'ampliamento 2030) è possibile.
-	-	Semi-collegamento Centro	-	Strade nazionali, sistemazione e manutenzione (cofinanziamento del Cantone respinto in votazione popolare nel 2013).

Tabella 5-5