

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7846 R	2 febbraio 2021	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione gestione e finanze
sul messaggio 8 luglio 2020 concernente lo stanziamento:**

- **di un credito netto di 3'550'000 franchi e autorizzazione alla spesa di 7'920'000 franchi per la realizzazione di un secondo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB 3), quale aggiornamento del credito quadro di franchi 1'600'000, per un totale di 9'520'000 franchi**
- **di un contributo di CHF 200'000 a favore della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) per il supporto tecnico nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di seconda e terza generazione nel periodo 2020 - 2023**

1. INTRODUZIONE

Il messaggio è l'ennesima tappa di un percorso articolato che consentirà il progressivo miglioramento della mobilità del Bellinzonese. I crediti richiesti dal messaggio sono articolati in diversi interventi secondo alcuni ambiti specifici:

- Opere di sostegno al trasporto pubblico (TP)
- Opere a favore della mobilità lenta
- Supporto tecnico alla CRTB

Sempre utile ricordare i messaggi precedentemente approvati che costituiscono le diverse tappe del miglioramento della mobilità nell'agglomerato in particolare per quanto attiene il trasporto pubblico e la mobilità lenta. Interventi che danno un contributo concreto al miglioramento qualitativo della qualità di vita nell'agglomerato e una risposta alla crescente sensibilità della popolazione verso la sostenibilità e l'ambiente.

Questi i messaggi già approvati:

PAB 2

Mess. n.	Opere	Data DL	Credito netto CHF	Aut. spesa CHF
7169	Stanziamiento di un credito netto di CHF 1'800'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 4'600'000 per la realizzazione delle prime opere del Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB)	09.05.2016	1'800'000	4'600'000
7204	Credito di CHF 500'000 per l'allestimento dei progetti stradali di un secondo pacchetto di opere del Programma di agglomerato del Bellinzonese di seconda generazione (PAB 2), quale aggiornamento del primo credito di CHF 4'600'000 per un totale di CHF 5'100'000	10.10.2016		500'000
7204	Stanziamiento di un credito netto di CHF 10'090'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 25'400'000 per la realizzazione della misura TP 3.1 nodo intermodale Stazione FFS Bellinzona	10.10.2016	10'090'000	25'400'000
7617	Stanziamiento, nell'ambito del Programma d'agglomerato del Bellinzonese di seconda generazione (PAB 2) di un credito netto di CHF 8'382'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 14'850'000, quale aggiornamento del credito quadro di CHF 5'100'000, per la realizzazione di un terzo pacchetto di opere, per un totale di CHF 19'950'000	12.03.2019	8'382'000	14'850'000
				45'350'000

PAB 3

Mess. n.	Opere	Data DL	Credito netto CHF	Aut. spesa CHF
7617	Stanziamiento, nell'ambito del Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB 3):			
	- di un credito netto di CHF 745'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 1'600'000 per le prime misure di carattere stradale;	12.03.2019	745'000	1'600'000
	- di un credito netto di CHF 520'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 1'620'000 per la realizzazione del nodo intermodale della fermata S. Antonino	12.03.2019	520'000	1'620'000
				3'220'000

2. OPERE PREVISTE DAL MESSAGGIO

Le diverse opere previste partecipano a un disegno complessivo di cui è fondamentale sempre tenere conto e considerarne l'ampiezza. Ringraziamo in tale senso lo scambio di vedute e le informazioni pervenute dagli Uffici cantonali competenti e dei rispettivi funzionari dirigenti del Dipartimento del Territorio (Maurizio Giacomazzi, Capo Ufficio della pianificazione della mobilità e Patrick Rivaroli, Capo area operativa del Sopraceneri). Volutamente il rapporto non riprendere la descrizione dettagliata dei vari interventi previsti, in particolare per il progetto di nuova pista ciclabile verso la Mesolcina e le modifiche proposte alle fermate del trasporto pubblico, in considerazione della completezza delle informazioni inserite nello stesso messaggio.

2.1 Pista ciclabile vs Mesolcina

La funzione primaria dei percorsi nazionali inseriti nella rete di SvizzeraMobile è quella escursionistica. Sono quindi destinati principalmente agli spostamenti legati al tempo libero. Sono concepiti per viaggi plurigiornalieri, escursioni di un giorno oppure uscite di allenamento. Tali percorsi sono attrattivi da un punto di vista paesaggistico e possibilmente ubicati in zone tranquille.

In questo senso il percorso attuale in sponda sinistra è decisamente più adatto: si sviluppa lungo il fiume, spesso nel bosco e lontano dal traffico veicolare e dalle zone urbane.

Il percorso nazionale non riceve un finanziamento specifico da parte della Confederazione. Resta di competenza del Cantone, come anche i percorsi regionali. La suddivisione tra Nazionali, Regionali e Locali è legata al marketing turistico nel contesto della piattaforma SvizzeraMobile. Si tratta di offerte diverse che si integrano in modo sistemico per favorire la mobilità lenta a sostegno degli amanti delle due ruote.

Il percorso previsto lungo l'ex Retica è definito quale percorso regionale o locale (verosimilmente locale, vista la lunghezza inferiore ai 50 km), che secondo i principi di SvizzeraMobile risulta più adatto alla mobilità quotidiana. La nuova offerta ciclabile può essere concepita attorno al concetto di riqualifica della ferrovia storica. Questo approccio è già stata condiviso preliminarmente con il Canton GR e la Fondazione SvizzeraMobile.

2.2 Adattamento fermate del Trasporto pubblico (TP)

2.2.1 Principi

Si tratta di interventi che rientrano in un pacchetto più ampio di misure del PAB che contribuiscono ad accrescere, tramite accessi confortevoli e sicuri ai veicoli, l'attrattività del TP nel suo complesso e nel contempo migliorarne l'esercizio. Questi interventi sono stati concordati con la CRT e i Comuni interessati e possono usufruire del contributo federale del 40% concesso per il PAB3 (a condizione che i lavori vengano avviati entro il 2025).

Tramite questi adeguamenti, che vengono eseguiti secondo le Linee Guida cantonali emanate dal Dipartimento del territorio "*Concezione delle fermate del trasporto pubblico su gomma*" (dicembre 2017), si provvede pure all'adeguamento delle fermate bus ai sensi della Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (Legge sui disabili, LDis) del 13 dicembre 2002. Questa impone che le costruzioni e gli impianti esistenti come pure i veicoli dei trasporti pubblici siano resi conformi alle esigenze dei disabili entro il 1° gennaio 2024. Le fermate oggetto delle misure PAB, in base ai potenziali e alla tipologia d'utenza, rientrerebbero in ogni caso nelle fermate prioritarie da risanare ai sensi della LDis nel Bellinzonese. Il modo di procedere del Cantone in questo ambito è pure condiviso con Inclusione Andicap.

In caso di mancata attuazione degli interventi previsti nel PAB3, oltre a perdere i contributi della Confederazione e subire con una penalità nella valutazione del prossimo PAB (che si ripercuote sulla percentuale di contributo della CH), persone che si ritengono discriminate o organizzazioni come la stessa Inclusione Andicap, a partire dal 01.01.2024 potrebbero far causa al proprietario della fermata (Cantone o Comune) per mancato adempimento della LDis.

2.2.2 Aspetti tecnici

Ogni fermata del TP richiede la valutazione di vari criteri che portano poi a definire la soluzione ideale dell'intervento. Ad esempio:

- il marciapiede per rispecchiare la Legge federale per i disabili può avere al massimo un'altezza di 22 cm (LDis);
- la Legge federale sulla circolazione stradale chiede di garantire la visibilità del pedone da parte dell'autista ad almeno 50 m di distanza;
- il dimensionamento e l'impostazione della fermata viene valutata in funzione del potenziale di passeggeri a sua volta da valutare in relazione alle unità insediative presenti, agli utenti effettivi registrati e alle strutture presenti che potrebbero avere un'interessenza particolare con il TP;
- la presenza di passaggi pedonali e di strade di accesso laterali deve essere considerata così da evitare l'incremento del rischio di incidente.

Pur considerando la difficoltà dell'analisi e la necessità di ponderazione di molti criteri per le diverse fermate, rimane il dubbio che le conclusioni a cui si era giunti in passato possano meritare una revisione (vedi p.to 2.2.4).

2.2.3 Fermate da adattare oggetto del messaggio

Fermate Bellinzona, Posta Semine (2.1 b) e Bellinzona, Ramarro (2.1 c)

La definizione dell'assetto delle due fermate è stato oggetto di un'attenta ponderazione delle esigenze dei vari utenti (TIM, TP e ML) sin dalle prime fasi progettuali. Tenendo conto anche dei rigidi vincoli geometrici dettati dalle bordure di 22 cm (soluzione che permette piena autonomia al disabile in carrozzella, come stabilito dalla LDis) e considerando che le fermate in questione sono servite unicamente dalla linea urbana senza vendita biglietti sul veicolo (tempi d'arresto minimi solo per salita/discesa), si è arrivati a definire per entrambe la seguente configurazione: mantenimento della nicchia per il punto fermata posizionato all'uscita dall'incrocio e spostamento su carreggiata del punto fermata all'entrata nell'incrocio. Per la fermata della Posta Semine, allo scopo di avere un secondo parere, è stata pure commissionata un'analisi dettagliata degli effetti dello spostamento dalla nicchia alla carreggiata del punto fermata Posta Semine in direzione Camorino. Questa ha confermato che:

- gli svantaggi per il traffico individuale motorizzato (TIM) sono minimi e sopportabili. La presenza dell'impianto semaforico mitiga gli effetti sul TIM (la programmazione semaforica può essere ulteriormente ottimizzata).
- i vantaggi per il trasporto pubblico (TP), segnatamente la possibilità di velocizzare tutte le corse dei bus ed in particolare fino ad oltre 1 minuto quelle in ora di punta, giustificano pienamente lo spostamento del punto fermata Posta Semine dir. S dalla nicchia alla carreggiata.

Per analogia le stesse considerazioni valgono anche per la fermata Ramarro in direzione Castione.

Per quanto riguarda i riferimenti alla situazione che si riscontra presso la fermata in Piazza Orico, si precisa che si tratta di una soluzione adottata d'urgenza per scongiurare il pericolo d'investimento dei pedoni che attraversano le strisce pedonali (mancanza di visibilità in caso di sorpasso dei bus fermi).

Fermate Carrare Bacilieri e Madonna della Neve

L'attuale situazione pone grossi problemi sia per quanto concerne le manovre bus che per quel che riguarda l'accesso pedonale alla struttura ospedaliera. Ciò ha portato all'inserimento di una misura specifica nel PAB3. La manovra di retromarcia effettuata attualmente dai bus di linea è pericolosa e non è conforme alla legge (vedi art. 17 dell'Ordinanza sulle norme della circolazione stradale). Al momento essa è tollerata in attesa di una valida alternativa. La polizia volendo potrebbe già sanzionare gli autisti (ad es. a Sagno è stato dato un ultimatum). Il percorso pedonale tra la fermata e la struttura ospedaliera è assolutamente inadeguato ai disabili, alle persone con mobilità ridotta (anziani, malati) e ai passeggeri (presenza di scale lungo sul percorso con marciapiede, assenza di marciapiede in corrispondenza delle scale e pendenza longitudinale eccessiva).

Dopo aver esaminato parecchie varianti coinvolgendo anche l'EOC, in particolare per quanto riguarda i percorsi interni, si è arrivati a individuare la configurazione delle fermate e della piazza di giro previste nel progetto. Questa prevede anche un nuovo camminamento con lift all'interno del sedime EOC: seppur più lungo dell'attuale percorso – l'aumento è tuttavia da relativizzare se si considera l'estensione in superficie dell'intera struttura e non solo la distanza dalla ricezione - esso è nettamente più agevole e percorribile da tutti gli utenti. Si tratta di fatto dell'unica soluzione che permette di rimediare alla situazione attuale. Evidentemente la soluzione per il TP non può sopperire alle evidenti lacune della struttura ospedaliera stessa.

2.2.4 Fermate problematiche

La Commissione si permette di evidenziare alcune situazioni di fermate esistenti che presentano delle criticità evidenti. Senza volersi sovrapporre agli specialisti, ci permettiamo di evidenziare alcune fermate che sembrano essere problematiche che chiediamo di valutare con attenzione se non già considerate in futuri interventi.

Ad esempio la Fermata in Viale Portone (direzione sud)

In viale Portone (vs sud) il bus si arresta all'inizio della sua corsia preferenziale immediatamente dopo l'isola pedonale e blocca il traffico inutilmente (gli utenti scendono in quel posto normalmente per andare sul lato destro e non tornano vs il centro di Bellinzona).

In pratica il beneficio al traffico privato creato dalla corsia preferenziale viene negato da questa fermata.



Viale Portone

Discorso simile per la Fermata a Villa Bonetti

All'altezza di Villa Bonetti esiste una nicchia di sosta che non sempre viene utilizzata dal TP.

Se ciò sembra corretto in relazione alla necessità di garantire la visibilità sul pedone, ciò sembra stridere con la necessità di rendere fluido il traffico in una zona di incrocio già di per sé piuttosto complicata.



Giusto sottolineare che nella sistemazione futura si prevede di eliminare l'attuale nicchia bus (all'altezza villa Bonetti) e realizzare la fermata "Piazza Orico" in carreggiata circa 50 m prima e di abbinarla a un nuovo passaggio pedonale con l'isola centrale (cfr. Pdef PAB2 "Regolazione del traffico e velocizzazione del trasporto pubblico, Via Zorzi-via Motta, TP1, TIM1 e TIM 3.1", piano 601.133.D/043 del 30.04.2020).

3. PROGETTAZIONE STRADALE PER PROSSIME OPERE DEL PAB 3

Il messaggio propone anche di stanziare CHF 500'000.- per avviare la progettazione delle misure ritenute indispensabili in relazione al PAB 3 per realizzare un ulteriore miglioramento della mobilità nell'agglomerato Bellinzonese:

- Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco
L'apertura della galleria di base del Ceneri e il relativo rafforzamento dell'offerta di trasporto pubblico ha reso evidente i limiti dell'attuale impostazione del nodo intermodale di Giubiasco che non riesce ad assorbire in modo adeguato il nuovo volume di trasporto pubblico.
- Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso – Sementina)
L'incremento dell'offerta di trasporto pubblico e il traffico veicolare particolarmente intenso negli orari di punta portano frequentemente al collasso il traffico sulla sponda destra del piano di Magadino provocando una cesura invalicabile del tessuto urbano. La progettazione proporrà soluzioni mirate per una riqualifica di questo importante asse stradale.

4. FINANZE

Il programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB 3), richiede un credito netto di CHF 3'550'000 e l'autorizzazione alla spesa di CHF 7'920'000, quale aggiornamento del credito quadro di CHF 1'600'000 (per un totale di CHF 9'520'000) per la realizzazione di un secondo pacchetto di opere e più precisamente:

- un credito netto di CHF 3'550'000 e un'autorizzazione alla spesa di CHF 7'920'000, quale aggiornamento del credito quadro di CHF 1'600'000 (per un totale di CHF 9'520'000) per la realizzazione di un secondo pacchetto di opere e più precisamente:
 - *adattamento, riqualifica e riorganizzazione delle fermate del trasporto pubblico a Bellinzona (Pellandini, Posta Semine, Ramarro, Saleggi), a Giubiasco-Piazza e Cadenazzo-Stazione FFS, misura PAB 3-TP 2.1;*
 - *adattamento, riqualifica e riorganizzazione delle fermate della linea urbana a Bellinzona: Ospedale-Carrale Bacilieri e Madonna della Neve-via Sasso Corbaro, misura PAB 3-TP 6.1;*
 - *collegamento ciclo-pedonale tratta fermata TILO Castione/Arbedo - Lumino/Ecocentro - Confine Ticino/Grigioni, misura PAB 3-ML 2.4.1.1;*
 - *bike&ride(B+R) presso le principali fermate TP su gomma, misura PAB 3-ML 3.1.1.1;*
 - *bike&ride(B+R) presso le fermate ferroviarie, misura PAB 3-ML 3.1.1.2;*
 - *progettazione stradale delle prossime opere previste nell'ambito del PAB 3.*

Il messaggio chiede inoltre un credito per il contributo di CHF 200'000.00 a favore della CRTB per il supporto tecnico nell'ambito dei Programmi d'agglomerato del Bellinzonese di seconda (PAB 2) e terza generazione (PAB 3) nel periodo 2020-2023.

5. RICHIESTA DI CREDITO

Riassumendo, la richiesta di credito del presente messaggio relativa alle misure del PAB 3, è la seguente:

Misura	Spesa lorda CHF mio	Confederazione CHF mio	CRTB CHF mio	Cantone CHF mio
PAB 3 – TP 2.1	1.60	0.25	0.47	0.88
PAB 3 – TP 6.1	0.67	0.29	0.13	0.25
PAB 3 – ML 2.4.1.1*	4.80	1.56	1.13	2.11
PAB 3 - ML 3.1.1.1*	0.23	0.12	0.04	0.07
PAB 3 - ML 3.1.1.2*	0.12	0.06	0.02	0.04
Progettazione stradale	0.50	0.20	0.10	0.20
Contributo per supporto tecnico CRTB	0.20			0.20
Totale	8.12	2.48	1.89	3.75

*La spesa lorda non corrisponde al costo totale dell'opera perché non comprende la quota a carico dei singoli Comuni.

Il credito lordo aggiornato per il PAB 3 (opere stradali), tenuto conto di quanto già richiesto (CHF 1'600'000) con il messaggio n. 7617 del 19 dicembre 2018, è pertanto di CHF 9'520'000.

Il messaggio propone due distinti DL:

1. credito netto di 3'550'000 franchi e di un'autorizzazione alla spesa di 7'920'000 franchi quale aggiornamento del credito quadro attuale di 1'600'000 franchi per la realizzazione di un secondo pacchetto di opere nell'ambito del Programma di agglomerato del Bellinzonese di terza generazione per un totale di 9'520'000 franchi;
2. stanziamento di un credito di 200'000 franchi per il supporto tecnico svolto da parte della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese nel periodo 2020-2023.

6. RAPPORTO CON PD, LD E PF

Le proposte sono in linea con gli obiettivi pianificatori del Piano direttore, segnatamente con la promozione di una rete integrata moderna, funzionale e sicura di collegamenti viari e di trasporto pubblico (obiettivo Mobilità/17) e con il sostegno alla mobilità combinata e al traffico lento (obiettivo Mobilità/18).

Esse sono coerenti con gli indirizzi e le misure illustrate nella scheda di PD R/M4 Agglomerato del Bellinzonese/Rete urbana e mobilità.

Gli investimenti sono in sintonia con il Programma di legislatura 2019-2023 Obiettivo 11 Sviluppare le reti di trasporto, con priorità al trasporto pubblico, e garantire buone condizioni di mobilità – Azione 11.3 *Attuare le misure prioritarie delle prime tre generazioni dei Programmi di agglomerato del Bellinzonese (PAB), del Locarnese (PALoc), del Luganese (PAL) e del Mendrisiotto (PAM) quali strumenti di pianificazione della mobilità in modo coordinato con lo sviluppo degli insediamenti e del paesaggio.*

Piano finanziario

Per il PAB 3 la spesa lorda, pari a CHF 7'920'000 è prevista nel PFI del settore 62 “Strade cantonali” e collegata all'elemento WBS 781 59 5035, CRB 781 della Divisione delle costruzioni (PFI 622 04 02).

Le entrate, pari a CHF 1'890'000, corrispondenti ai contributi comunali (CRTB), sono previste nel PFI del settore 62 “Strade cantonali” alla posizione 622 04 02 e collegate all'elemento WBS 781 68 1113.

Le entrate dei sussidi PA della Confederazione, pari a CHF 2'480'000, sono previste alla pos. 622 04 02 e collegate all'elemento WBS 781 69 1101, CRB 781 della Divisione delle costruzioni.

Per il supporto tecnico della CRTB, la spesa pari a CHF 200'000.00 è prevista a PFI 2021-2024 del settore 63 “Trasporti” e va a carico del conto 50100006 “Investimenti e studi piani regionali trasporti”, WBS 767 50 1616, CRB 767 della Sezione della mobilità (PFI 631 70). La realizzazione dei progetti del presente messaggio non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato né sul personale.

7. CONCLUSIONI

Il messaggio in oggetto dà seguito e continuità alla progressiva realizzazione del PAB 3. Si tratta di un secondo pacchetto di misure, dopo i crediti stanziati dal Gran Consiglio il 12 marzo 2019.

Sarà in particolare possibile ampliare la rete dei percorsi ciclopedonali nonché migliorare la qualità e l'accessibilità al trasporto pubblico nel Bellinzonese e predisporre ulteriori opere per accompagnare il potenziamento della rete dei trasporti pubblici in vista dell'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri nel dicembre 2020. Parimenti si informerà la Confederazione dell'avanzamento del programma realizzativo del PAB 2 e del PAB 3 con la richiesta dei relativi sussidi federali.

Lo stanziamento dei crediti proposti con gli allegati decreti legislativi richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta di membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

A seguito delle considerazioni espresse la Commissione invita il Parlamento a voler approvare il messaggio in esame.

Per la Commissione gestione e finanze:

Bixio Caprara, relatore

Agustoni - Bang - Bignasca - Biscossa - Bourgoin -

Dadò - Durisch - Gianella Alessandra - Guerra -

Jelmini - Pamini - Pini