

Messaggio

numero

6163

data

20 gennaio 2009

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Richiesta di un credito complessivo di 25.8 milioni di franchi quale contributo per la ristrutturazione della stazione e per la realizzazione del nodo di interscambio di Castione-Arbedo, nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

il servizio ferroviario regionale TILO è stato introdotto con enorme successo di clientela nel dicembre del 2004: in soli quattro anni l'utenza è aumentata del 22%.

Tra gli obiettivi di fondo che il Cantone Ticino persegue nell'ambito dei trasporti su ferro, figura anche il miglioramento dell'accessibilità al servizio. Ciò dovrà avvenire tramite il miglioramento dell'ubicazione e/o dell'attrattività delle stazioni, l'organizzazione di una rete di trasporto pubblico capillare e coordinata con gli orari ferroviari come pure il promovimento dei posteggi di interscambio.

In questo ambito sono state portate a termine le ristrutturazioni del nodo d'interscambio di Tenero nel 2004 (Messaggio 5 ottobre 2003 n. 5430, e rispettivo Decreto legislativo del 15 dicembre 2003) e lo spostamento della fermata di Riazino-Cugnasco in prossimità del sottopasso della strada cantonale (Messaggio 5 luglio 2005 n. 5671, e rispettivo Decreto legislativo del 28 novembre 2005).

Con il presente Messaggio si chiede un credito complessivo di 25.8 milioni di franchi quale contributo alle FFS per la ristrutturazione della stazione e per la realizzazione del nodo di interscambio di Castione-Arbedo, elementi fondamentali per lo sviluppo strategico del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) nella regione del Bellinzonese.

Il Messaggio è suddiviso nei seguenti capitoli:

1.	IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE TICINO-LOMBARDIA (TILO)	2
2.	RISTRUTTURAZIONE DELLA STAZIONE DI CASTIONE-ARBEDO E REALIZZAZIONE DI UN NODO D'INTERSCAMBIO	5
3.	IL PROGETTO.....	7
4.	LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO	11
5.	CONCLUSIONI.....	12

* * * * *

1. IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE TICINO-LOMBARDIA (TILO)

1.1 Impostazione e obiettivi di TILO

La problematica della realizzazione di un sistema ferroviario regionale e transfrontaliero è stata affrontata dal Consiglio di Stato sin dagli inizi degli anni '90, in concomitanza con gli studi e il dibattito sulla modernizzazione della rete ferroviaria elvetica attraverso il progetto Ferrovia 2000 e quello della nuova trasversale ferroviaria alpina.

Nel 1992 veniva concluso il "Piano di sviluppo per il trasporto ferroviario delle persone nel Cantone Ticino". Con questo studio si è stabilito un concetto di riferimento per il progressivo miglioramento del sistema ferroviario regionale, che ha ispirato il successivo operato del Governo nei confronti della Confederazione e delle FFS. Tra le proposte più significative che toccano le infrastrutture richiamiamo:

- il collegamento Locarno-Lugano attraverso la galleria di base del Monte Ceneri;
- il collegamento con Varese via Mendrisio-Stabio-Arcisate;
- la creazione di stazioni nodali o punti d'interscambio (Castione-Arbedo, Lamone, Paradiso, Cadenazzo, Tenero), il miglioramento delle stazioni principali (Bellinzona, Lugano, Chiasso) con, in particolare, l'estensione del sistema Park and Rail e infine l'esame di nuove possibilità di fermate (Bellinzona-Piazza Indipendenza, Riazzino, Mendrisio S. Martino, Minusio e S. Antonino).

Nel quadro dei successivi sviluppi della politica delle FFS e della pianificazione dei diversi progetti della Confederazione (AlpTransit, Ferrovia 2000), il Cantone ha avuto modo di precisare ulteriormente il concetto del sistema ferroviario regionale e transfrontaliero. Esso si configura come l'offerta all'utente di collegamenti rapidi e con cadenzamento almeno ogni mezz'ora tra gli agglomerati di Bellinzona, Locarno, Lugano, Chiasso/Como e Varese/Malpensa.

Con il documento "Ferrovia 2000-sud: l'integrazione nella rete ferroviaria nazionale e internazionale ed il sistema di trasporto regionale su rotaia nel Cantone Ticino" del gennaio 2000, il Consiglio di Stato ha aggiornato il proprio quadro strategico operativo, che può essere così sintetizzato:

nel traffico a lunga percorrenza:

- accelerazione, incremento delle frequenze e omogeneizzazione dei collegamenti a lunga percorrenza (Milano, Zurigo, Lucerna);
- nuovo collegamento rapido con la Romandia e con Malpensa via Varese;
- miglioramento dell'accessibilità alle stazioni principali (Ferrovia regionale tipo "S-Bahn", interscambio bus e P+R).

nel traffico interregionale e regionale:

- realizzazione di un servizio integrato Ticino-Como-Varese di tipo "S-Bahn" mediante: nuovi collegamenti Lugano/Como/Chiasso-Mendrisio-Varese, il consolidamento del servizio regionale tra i principali centri cantonali (orario cadenzato), un netto miglioramento delle coincidenze all'interno della rete regionale e con i collegamenti a lunga percorrenza, e l'integrazione del servizio ferroviario nell'agglomerato di Como (tra cui il prolungamento di treni FFS fino a Como San Giovanni).

A lungo termine l'apertura della galleria di base del Ceneri (2019) dovrà permettere un ulteriore e fondamentale miglioramento del sistema grazie a collegamenti diretti Locarno-Lugano e a relazioni rapide Bellinzona-Lugano.

1.2 Convenzione tra il Cantone e le FFS SA relativa alla realizzazione del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)

Sulla base degli obiettivi e dei principi prima enunciati il Cantone ha avviato, a partire dal 2000, un'intensa collaborazione con le FFS per concretizzare il progetto di sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia.

Il lavoro svolto è sfociato in una Convenzione sottoscritta dalle parti il 23 giugno 2003.

Con questo documento si è stabilito il quadro del progressivo sviluppo delle prestazioni, i cui orizzonti temporali sono:

- 2005: introduzione dell'orario cadenzato ogni 30' in tutto il Cantone (incremento delle prestazioni del 30 % circa), e conduzione del treno diretto B del San Gottardo verso Locarno (invece che verso Lugano);
- 2009: estensione del servizio regionale a cadenza di 30' verso Como e Albate-Camerlata;
- 2011: estensione del cadenzato semiorario fino a Castione-Arbedo, come postulato anche dal PTB;
- 2013: estensione del servizio regionale a cadenza di 30' verso Varese, e offerta di treni diretti Lugano-Aeroporto di Malpensa;
- 2019: inserimento nel sistema della galleria di base del Monte Ceneri, e relativa drastica riduzione dei tempi di percorrenza tra Sopra- e Sottoceneri.

La Convenzione definisce pure le stazioni da ristrutturare, quelle che è opportuno spostare e infine stabilisce nuove fermate per meglio rispondere allo sviluppo degli insediamenti.

1.3 Grado di realizzazione del sistema ferroviario regionale TILO

La prima tappa TILO (introduzione dell'orario cadenzato 30' sulle linee S1 e S2) è entrata in servizio nel dicembre 2004.

Dal punto di vista dell'**infrastruttura**, va sottolineata la realizzazione di importanti opere di miglioria alle stazioni regionali, come la ristrutturazione del nodo di interscambio di Tenero e lo spostamento della fermata di Riazzino, la cui entrata in esercizio è pianificata in concomitanza con il cambio d'orario di dicembre 2008. In entrambi i casi non si è intervenuti semplicemente a livello di infrastruttura ferroviaria, ma ci si è preoccupati dell'integrazione con i diversi vettori di trasporto, che concorrono ad incrementare l'accessibilità della stazione, e di riflesso anche l'utenza del servizio TILO.

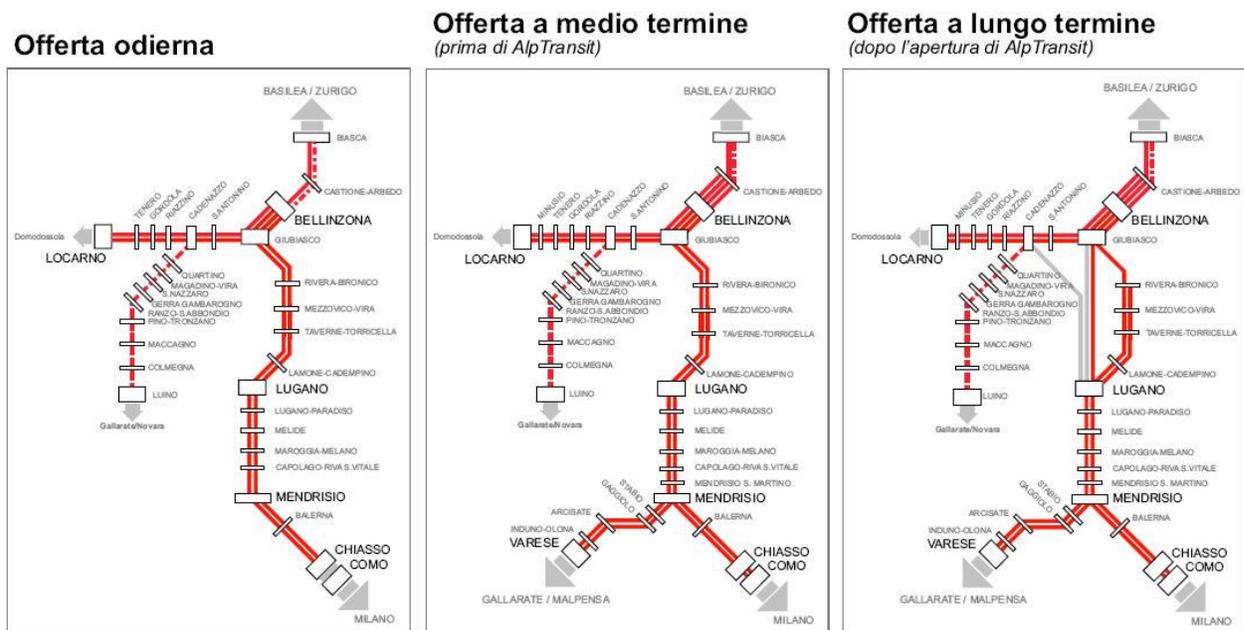
Anche sul fronte del **materiale rotabile** sono stati fatti importanti passi avanti. A partire da maggio 2007 i convogli di tipo MPZ sono stati progressivamente sostituiti con le moderne composizioni FLIRT, concepite appositamente per il traffico regionale, e caratterizzate da un sistema di alimentazione bicorrente per poter circolare anche in Italia, e da un elevato grado di confort dovuto in particolare a: accesso facilitato grazie al pianale ribassato e a porte larghe, sospensione pneumatica, climatizzazione, informazioni alla clientela tramite display. Il nuovo materiale rotabile offre inoltre maggior sicurezza rispetto ai treni utilizzati in precedenza, grazie all'impianto di videosorveglianza e all'assenza di scompartimenti chiusi.

Per quanto riguarda l'**estensione della rete**, un primo passo oltre la frontiera è già definito con nuove prestazioni a partire dal cambio orario di dicembre 2008, quando l'attuale linea TILO S1 (dal prossimo cambio orario chiamata S10) Biasca-Chiasso sarà prolungata fino alla stazione di Albate-Camerlata, a sud dell'agglomerato di Como. Questa soluzione si integra con il nuovo concetto orario previsto dalle FFS sulla linea del San Gottardo a partire dal 2009. Nelle ore di punta sarà offerto un servizio cadenzato ogni 15' per tutti i centri del Cantone.

Attualmente è in corso la realizzazione della Ferrovia Mendrisio – Varese (FMV), il cui cantiere è stato inaugurato il 1. dicembre 2008.

Lo schema seguente illustra l'evoluzione dell'offerta TILO per i seguenti orizzonti temporali:

- Offerta odierna
- Offerta a medio termine (prima dell'apertura di AlpTransit)
- Offerta a lungo termine (dopo l'apertura di AlpTransit)

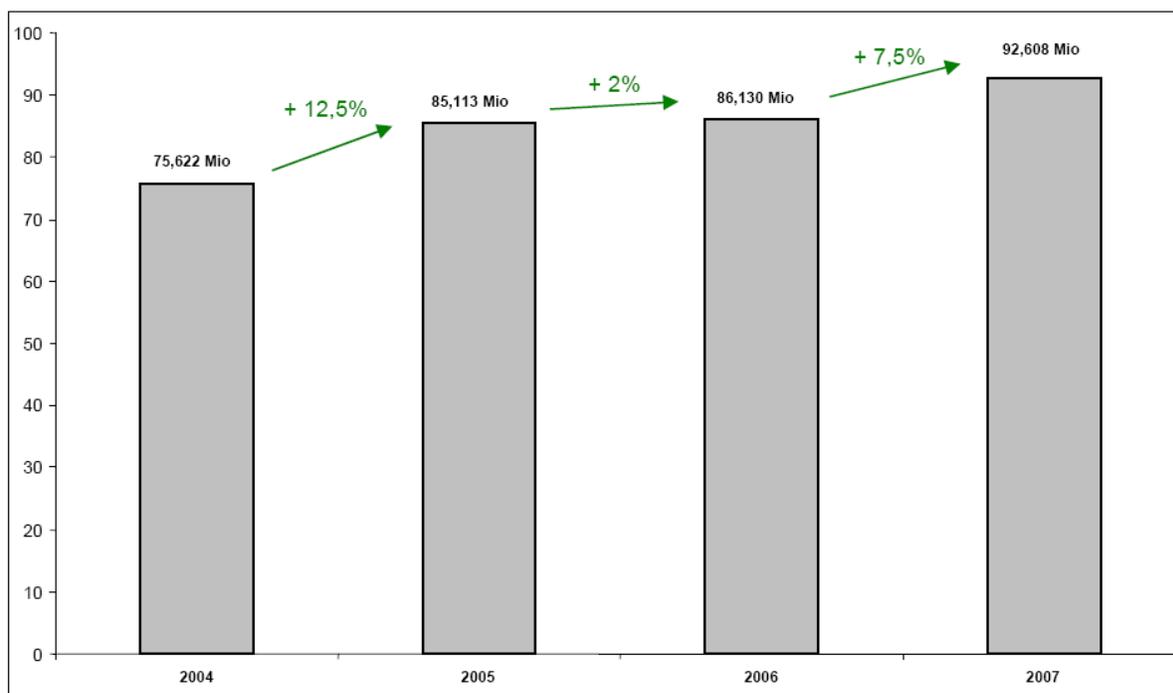


1.4 TILO: un elemento portante di successo per il trasporto pubblico

Dalla sua introduzione, il sistema ferroviario regionale TILO ha riscontrato un continuo incremento di consensi. Il costante aumento di utenza registrato finora ne è la dimostrazione tangibile.

Tra i vari fattori di successo spiccano senz'altro l'elevata frequenza delle corse, l'alto grado di puntualità, l'incremento della qualità del servizio grazie all'introduzione del nuovo materiale rotabile, come pure il titolo di trasporto Arcobaleno, che rende semplice ed economico lo spostamento. L'aumento di utenza è favorito indirettamente anche dall'aumento generalizzato dei costi del trasporto privato, e dalle difficoltà crescenti di fluidità del traffico nelle ore di punta in prossimità dei centri urbani e sui principali assi di collegamento stradali

Lo schema seguente illustra l'incremento di utenza (espresso in passeggeri-km¹) sulle linee ferroviarie regionali.



Fonte: NaKa 2004 – 2005 – 2006 – 2007

Pure l'architettura della rete e degli orari del trasporto pubblico regionale, definita sulla base del principio del "trasporto pubblico integrato" concorre al successo di TILO. Il sistema ferroviario regionale assume infatti il ruolo di elemento portante del trasporto pubblico, alimentato dalle diverse linee bus che vi si innestano in modo coordinato alle stazioni.

Proprio in questo contesto si giustifica la necessità di ristrutturazione della stazione di Castione-Arbedo e di istituire un nodo di interscambio.

2. RISTRUTTURAZIONE DELLA STAZIONE DI CASTIONE-ARBEDO E REALIZZAZIONE DI UN NODO D'INTERSCAMBIO

2.1 Inquadramento del progetto

La seconda tappa del progetto TILO prevede il prolungamento dei treni regionali S2 Locarno - Bellinzona (dal prossimo cambio orario denominata S20) e S1 Albate-Camerlata - Bellinzona (dal prossimo cambio orario denominata S10) a Castione-Arbedo, che diventa un importante nodo di interscambio.

È quindi necessario un approfondito lavoro a livello di infrastruttura ferroviaria, in modo da permettere l'attestamento dei treni regionali TILO senza creare conflitti con i treni in transito. Per quanto riguarda la creazione del nodo di interscambio, sono da realizzare accessi e aree di sosta per i bus, infrastrutture per il parcheggio delle bici (Bike+Rail) e per le auto (Park+Rail).

¹ Passeggeri-km = numero di passeggeri per chilometri da loro percorsi

Da uno studio della domanda potenziale per nuove fermate sulla rete TILO, la ristrutturazione della stazione di Castione-Arbedo risulta prioritaria. Analizzando i dati di Piano Regolatore a saturazione, si evince che la stazione dispone di un elevato potenziale sia dal punto di vista degli abitanti, sia dal punto di vista dei posti di lavoro. A questo si aggiunge il potenziale generato dalle attività commerciali.

La stazione verrà inoltre utilizzata anche da coloro la cui origine/destinazione del viaggio non è nelle immediate vicinanze della stazione (Park+Rail e interscambio ferro-gomma per le linee provenienti dalla Riviera e dalla Mesolcina).

Il modello cantonale del traffico prevede per l'orizzonte 2020 ca. 1'500 movimenti di passeggeri al giorno.

Il prolungo delle linee TILO fino a Castione-Arbedo comporta un aumento di prestazioni di circa 150'000 km-anno. Queste potranno essere fornite in modo razionale, sfruttando i tempi di sosta dei treni che attualmente si attestano a Bellinzona.

2.2 Obiettivi dell'opera

Quest'opera consente di realizzare i seguenti obiettivi:

- Ampliare l'offerta all'interno dell'area urbana del Bellinzonese

Il prolungamento del servizio TILO alla stazione di Castione-Arbedo permette di estendere il grado di copertura del servizio di tipo S-Bahn sull'agglomerato di Bellinzona. Le stazioni di Giubiasco, Bellinzona e Castione-Arbedo saranno collegate da quattro treni TILO ogni ora.

- Servire un'importante area strategica

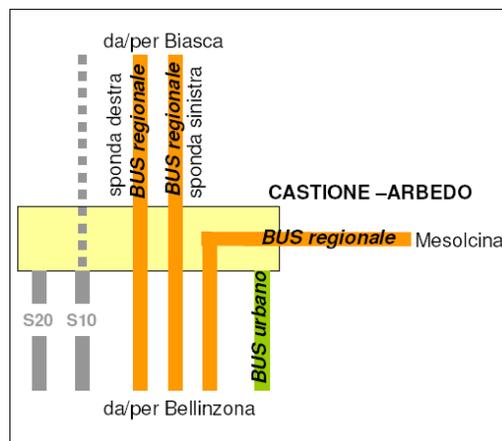
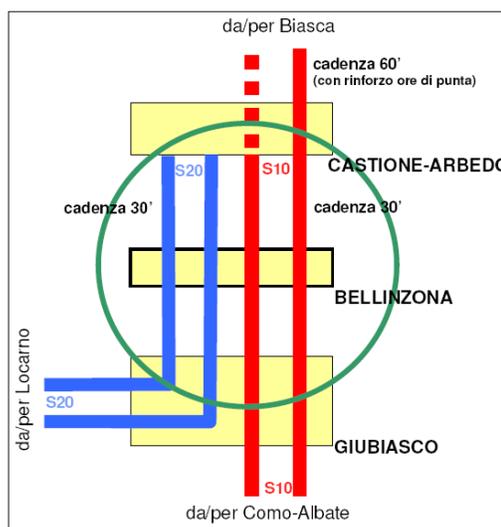
La stazione di Castione-Arbedo permette di servire una zona insediativa in forte sviluppo. Essa si trova nelle immediate vicinanze di una grande area destinata a industria e commercio, ed è designata dal Piano Direttore come un polo di sviluppo.

- Istituire un nodo di interscambio ferro-gomma

Quest'opera permette di accedere alla rete TILO dalla Mesolcina e dalla bassa Riviera senza dover entrare nel nodo di Bellinzona. Con gli opportuni adattamenti della rete di trasporto pubblico su gomma, in modo da avere buone condizioni di interscambio, le relazioni tra le località della Riviera e della Mesolcina con le località servite dalle linee TILO S10 e S20 beneficeranno di un miglioramento sostanziale dei tempi di viaggio.

- Favorire la mobilità combinata

Per coloro che non possono raggiungere la stazione in bus, viene realizzato un impianto Park+Rail. Sono previsti pure strutture per il Bike+Rail.

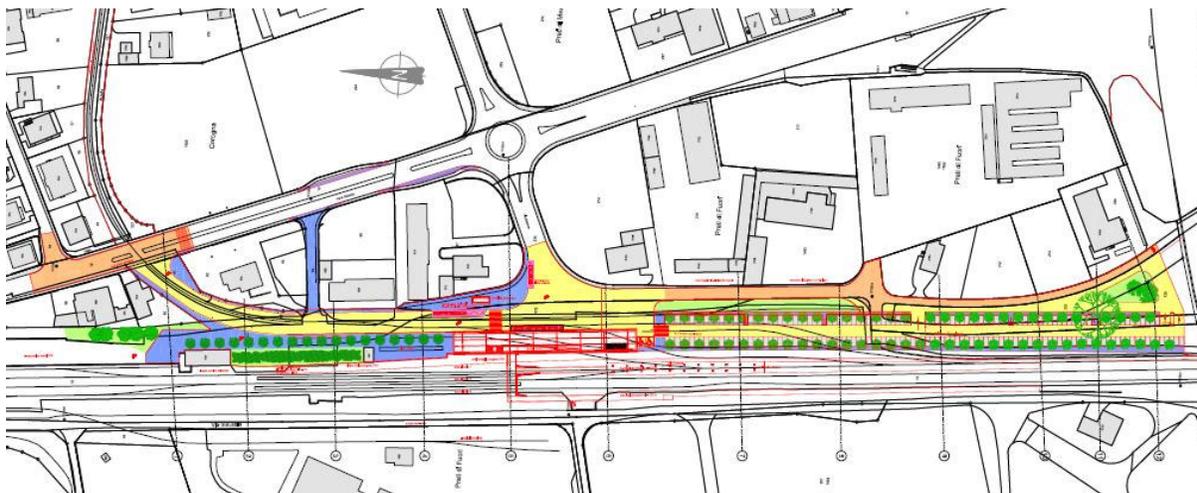


3. IL PROGETTO

3.1 Descrizione degli interventi

Il progetto è distinto in due elementi:

- Infrastruttura ferroviaria
- Area di interscambio



Infrastruttura ferroviaria

La progettazione dell'infrastruttura ferroviaria è svolta dalle FFS.

La nuova infrastruttura dovrà permettere l'attestamento dei treni regionali TILO senza creare conflitti con i treni in transito.

L'attuale binario 2 di corsa verrà modificato in un binario di ricovero/attestamento per due composizioni TILO. I binari di corsa saranno l'attuale binario 3 sud-nord e il nuovo binario 1 nord-sud. Verranno realizzati un nuovo marciapiede intermedio tra il binario 1 e il binario 2 e un marciapiede esterno al binario 3, entrambi di lunghezza 220 m e raggiungibili dal piazzale della stazione tramite un nuovo sottopasso. L'accesso al sottopasso avviene dal lato sud della stazione per mezzo di una rampa, dal lato nord tramite una scala. Il marciapiede centrale sarà parzialmente coperto da una tettoia.

Gli elementi di infrastruttura ferroviaria sono definiti in modo da ottimizzare la loro funzionalità, l'informazione, la sicurezza e l'accoglienza (altezze dei marciapiedi per favorire l'accesso ai treni, eliminazione delle barriere architettoniche, spazi di attesa, sicurezza ai viaggiatori, ecc.), tramite l'applicazione degli standard fissati dal concetto di ammodernamento delle stazioni regionali sul piano nazionale.

Area di interscambio

L'organizzazione dell'area di interscambio si distingue a sua volta in due settori di intervento:

- Terminale bus (compresi gli accessi all'area della stazione)
- Impianto Park+Rail (P+R)

In conseguenza alla realizzazione di questi due elementi, si dovrà pure procedere allo spostamento della stazione terminale della Ferrovia retica², ad est di Via San Gottardo.

Il nuovo terminale bus si situa nella parte a nord rispetto alle rampe di accesso ai marciapiedi ferroviari.

L'intervento prevede la sistemazione dell'area antistante la nuova pensilina della stazione, con smantellamento degli impianti della Ferrovia retica, il rifacimento della pavimentazione e la creazione degli stalli per i bus.

L'accesso dei bus da nord avviene lungo l'attuale sedime della Ferrovia retica. Esso permetterà anche l'accesso a biciclette e pedoni.

Presso l'accesso lato nord viene realizzato un impianto semaforico per favorire l'immissione dei bus su Via San Gottardo, e la messa in sicurezza dell'attraversamento per biciclette e pedoni.

L'accesso lato sud avviene utilizzando la rotonda di Via Stazione/Via Corogna, e funge anche da accesso veicolare all'area P+R.

Sull'area del nuovo terminale bus non è consentita la circolazione al traffico individuale motorizzato.

Il nuovo centro clienti (pensilina con inclusi chiosco, panchine d'attesa, biglietteria e pannelli informativi) è sviluppato dalle FFS, e sorgerà in corrispondenza del sottopassaggio sul piazzale stazione. Adiacente alla pensilina, lato nord, sono previste delle infrastrutture per il parcheggio coperto delle biciclette (Bike+Rail).

Il nuovo impianto Park+Rail è situato a sud rispetto alle rampe di accesso ai marciapiedi ferroviari, adiacente all'area del nuovo terminale bus, ed è accessibile usufruendo della rotonda di Via Stazione/Via Corogna.

Il P+R è concepito per uno sviluppo in due fasi, in modo da poter rispondere al costante aumento di utenza, in funzione dell'aumento di attrattività del servizio TILO. Il dimensionamento per la prima fase prevede 101 posti auto P+R, di cui alcuni destinati al K+R, e 2 posti per handicappati.

Il Comune, ritenendo necessario un riordino dell'intero comparto della stazione, si è dichiarato disposto a sistemare già durante la prima fase la parte sud, anticipando di fatto la seconda tappa del P+R. Quest'area (capienza 98 posti auto) sarà separata dal P+R tramite barriere, e utilizzata solo durante le manifestazioni.

La riorganizzazione dell'area di interscambio della stazione di Castione-Arbedo implica, per motivi di incompatibilità sia di esercizio sia di sicurezza, lo spostamento della stazione terminale della Ferrovia retica ad est di Via S. Gottardo. L'intervento prevede un marciapiede d'accesso (60 m) posizionato lungo il tratto di Via Retica tra Via San Gottardo e Via Cantonale, ed un binario di manovra posizionato sul lato est rispetto a Via Cantonale.

Oggetto di questo intervento è anche la sistemazione del percorso ciclabile nazionale no. 3 Basilea-Chiasso presso il campo comunale di calcio. Con la ristrutturazione della stazione di Castione-Arbedo, la pista ciclabile assume maggior importanza. Infatti, anche grazie ad una morfologia favorevole, è auspicabile incrementare il numero di utenti che si recano in bicicletta alla stazione (Bike+Rail).

² La SEFT (Società esercizio ferroviario turistico) detiene la concessione per l'esercizio ferroviario sulla linea della ex Ferrovia retica tra Castione e Cama fino al 2020.

3.2 Stato della progettazione e tempi di realizzazione

La **progettazione dell'infrastruttura ferroviaria** è stata eseguita dalle FFS fino a livello di Progetto definitivo, e pubblicata in base alla Legge federale sulle ferrovie (Lferr). L'approvazione dei piani è attesa nelle prossime settimane.

Le FFS dovranno avviare i lavori al più presto (primavera 2009), poiché in vista della realizzazione di AlpTransit sono previsti diversi cantieri lungo la linea attuale (Giubiasco, Bellinzona, Biasca Giustizia, ecc.). Essi sono strettamente coordinati tra loro per garantire la fluidità del traffico. Un ritardo in un singolo cantiere provocherebbe infatti importanti disagi.

Le FFS prevedono di completare i lavori, che permettono di attestare i treni TILO a Castione-Arbedo, con il cambio d'orario di dicembre 2010.

La **progettazione dell'area di interscambio** è stata sviluppata fino a livello di progetto di massima.

La progettazione della nuova stazione di attestamento della ferrovia retica è allo stadio di progetto definitivo.

L'intervento di sistemazione del tratto di pista ciclabile presso il campo comunale è definito a livello di progetto di massima.

La pubblicazione e la procedura d'approvazione del progetto, secondo il diritto cantonale, dell'area di interscambio (compresi la nuova stazione SEFT e la sistemazione del percorso ciclabile) avverrà nel 2010. La realizzazione è pianificata per il 2011.

Vi è quindi una discrepanza temporale tra l'entrata in funzione del nuovo esercizio ferroviario (attestamento dei treni a Castione-Arbedo) e la realizzazione dell'area di interscambio. In questa fase transitoria sarà garantita la fruibilità della stazione attraverso misure provvisorie (fermate bus e accessi pedonali).

3.3 Costi e finanziamento dell'opera

Tutti gli importi citati in questo capitolo sono comprensivi di IVA, spese generali e costi amministrativi.

L'investimento complessivo per la ristrutturazione della stazione e la realizzazione dell'area di interscambio di Castione-Arbedo ammonta complessivamente a 42.1 milioni di franchi, così suddivisi: 35.011 mio fr. per la parte relativa agli impianti ferroviari e 7.096 mio fr. per l'area di interscambio.

In base agli accordi con le FFS, con il Comune di Arbedo-Castione, con la Ferrovia retica e con la CRTB sono stati definiti il credito cantonale e la ripartizione degli oneri, illustrati nella tabella seguente.

Costi complessivi d'investimento e ripartizione degli oneri

(in mio fr.; IVA inclusa)

	Investimento Complessivo	Ripartizione degli oneri				
		FFS	Cantone	CRTB	Comune	RhB
A) Impianti ferroviari	35.011	18.968	12.032	4.011		
B) Investimento area d'interscambio	7.096	2.596	2.072	0.707	1.631	0.090
Totale	42.107	21.564	14.104	4.718	1.631	0.090

L'onere netto a carico del Cantone ammonta quindi a 14.1 mio fr.

Le FFS assumono un onere totale di 21.6 mio fr., di cui 19.0 mio fr. per gli impianti ferroviari e 2.6 mio fr. per l'area di interscambio.

Lo stato attuale della progettazione è illustrato nella tabella seguente.

Stato progetti e rischi

(in mio fr.; IVA inclusa)

Parte d'opera	Costo	Stato progetto / base prezzi		Riserva
A) Contributo per impianti ferroviari	16.043	Pdef - 2/08	10%	1.604
B) Investimento area d'interscambio	7.096		17%	1.233
<i>Ampliamento pensilina edifici acc.</i>	1.161	<i>Pdef - 11/08</i>	10%	0.116
<i>Spostamento stazione SEFT</i>	0.704	<i>Pdef - 11/08</i>	10%	0.070
<i>Terminale bus / P+R / Area sud</i>	5.141	<i>Pmax - 10/08</i>	20%	1.028
<i>Percorso ciclabile</i>	0.090	<i>Pmax - 11/08</i>	20%	0.018
Totale	23.139			2.837

Visto lo stato della progettazione, per i rischi occorre riservare 2.9 mio fr.

Oneri di progettazione finora sostenuti

(in mio fr.; IVA inclusa)

A) Contributo per impianti ferroviari	0.150
B) Investimento area d'interscambio	0.097
Totale	0.247

I costi sostenuti dal Cantone per i lavori di progettazione sviluppati finora (Progetto di massima area di interscambio, progetto definitivo della nuova stazione SEFT, e contributo progettazione FFS) ammontano a 247'000 fr.

Richiesta di credito

(in mio fr.; IVA inclusa)

A) Contributo per impianti ferroviari

Contributo Cantone (incl. quota CRTB)	16.043
Deduzione oneri di progettazione	-0.150
Totale parziale (lordo)	15.893
Riserve	1.604
Totale contributo (lordo)	17.497

B) Investimento Area d'interscambio

Totale investimento	7.096
Deduzione oneri di progettazione	-0.097
Totale parziale (lordo)	7.000
Riserve	1.233
Totale onere (lordo)	8.232

Totale

Totale investimento	23.139
Deduzione oneri di progettazione	-0.247
Totale parziale (lordo)	22.893
Riserve	2.837
Totale (lordo)	25.730

La richiesta di credito ammonta quindi a 22.9 mio fr., a cui si aggiungono 2.9 mio fr. quale riserva, per un totale di 25.8 mio fr.

Oneri netti a carico Cantone con rischi

(in mio fr.; IVA inclusa)

	Onere netto	Riserva		Totale
A) Contributo per impianti ferroviari	12.032	10%	1.203	13.235
B) Investimento area d'interscambio	2.072	17%	0.360	2.432
Totale	14.104		1.563	15.668

All'onere netto di 14.1 mio fr. a carico del Cantone si aggiunge un importo di 1.6 mio fr. destinato a riserva per la copertura rischi.

3.4 Sviluppi collaterali

Prendendo lo spunto dall'opera in esame il Comune di Arbedo-Castione, in collaborazione con il Cantone, sta approfondendo le possibilità e le modalità per una revisione parziale del proprio Piano Regolatore, in modo di riqualificare l'ampia zona industriale esistente e incentivare un'organizzazione del proprio territorio in grado di beneficiare maggiormente delle opportunità offerte dal miglioramento dell'accessibilità ferroviaria.

4. LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO

4.1 Relazioni con le Linee Direttive

Tra gli obiettivi indicati nelle Linee direttive 2008-2011 nell'ambito della mobilità pubblica, figura la "Realizzazione del nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), per assicurare collegamenti efficienti all'interno della Città-Ticino e con gli agglomerati della regione insubrica, e promuovere progetti di sviluppo economico e urbanistico in corrispondenza delle stazioni".

In particolare, nella scheda programmatica no. 5 (Servizi e vie di comunicazione) dell'Area di intervento prioritario "Riscaldamento climatico, ambiente, energia", si propone tra gli altri il seguente obiettivo:

"Estensione del sistema ferroviario TILO con il prolungamento dei collegamenti fino a Como-Albate e l'aumento delle frequenze; la realizzazione del collegamento Mendrisio-Varese/Malpensa; la realizzazione delle nuove stazioni di Castione-Arbedo, Mendrisio, Lugano e del nodo regionale di Chiasso."

4.2 Relazioni con il Piano Direttore

La ristrutturazione della stazione e la realizzazione del nodo d'interscambio di Castione-Arbedo risponde agli Obiettivi pianificatori cantonali, alla base della revisione del Piano Direttore, adottati dal Gran Consiglio il 26.06.2007. Si fa riferimento in particolare all'obiettivo 20:

"Realizzare il nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) assicurando collegamenti efficienti all'interno di Città-Ticino e con gli agglomerati della regione insubrica, e promuovendo progetti di sviluppo economico e urbanistico in corrispondenza delle stazioni".

La scheda dedicata al sistema ferroviario regionale e transfrontaliero TILO è in procedura d'adozione.

La realizzazione di posteggi di interscambio alla stazione di Castione-Arbedo è contemplata come provvedimento pianificatorio nella Scheda di coordinamento 12.22 - Scheda settoriale 2 (trasporti pubblici) del Piano Direttore.

4.3 Relazioni con il Piano Finanziario

La richiesta di credito oggetto del presente Messaggio non ha alcuna incidenza sui conti di gestione corrente dello Stato.

Non vi sono effetti sul personale dello Stato.

Le ripercussioni finanziarie sul Comune di Arbedo-Castione sono presentate al capitolo 3.3 di questo Messaggio.

La spesa lorda, pari a 25.8 milioni franchi riserva compresa, è prevista nel PFI nel settore 63 "Trasporti", posizione 631.60. La spesa complessiva è suddivisa nel seguente modo:

- contributi per impianti ferroviari, pari a 17.5 milioni di franchi, collegati all'elemento WBS 767 54 1040;
- investimento area di interscambio, pari a 8.3 milioni di franchi, collegati all'elemento WBS 767 50 1804;

Le entrate, pari a 10.2 milioni franchi riserva compresa, è prevista nel PFI nel settore 63 "Trasporti", posizione 631.60. Le entrate complessive sono suddivise nel seguente modo:

- contributi per impianti ferroviari, pari a 4.4 milioni di franchi, collegati all'elemento WBS 767 65 1008;
- contributi per area di interscambio, pari a 5.8 milioni di franchi, ulteriormente suddivisi in:
 - contributi comunali (CRTB e comune di Arbedo-Castione), pari a 2.7 milioni di franchi, collegati al WBS 767 65 1008;
 - contributi da altri enti (FFS), pari a 3.1 milioni di franchi, collegati al WBS 767 65 1009;

L'onere netto arrotondato a carico del Cantone ammonta a 15.6 mio fr. (incluso rischio di 1.6 mio fr.), di cui 5.2 mio fr. a carico della legislatura 2008-11.

5. CONCLUSIONI

Il progetto di servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) assume carattere prioritario quale struttura portante di tutto il sistema dei trasporti pubblici nel Cantone. Esso contribuisce a dare una risposta concreta alla crescente domanda di mobilità.

La ristrutturazione della stazione di Castione-Arbedo, e la realizzazione di un nodo di interscambio con l'attestamento delle linee S20 (Locarno - Bellinzona) e S10 (Albate-Camerlata - Bellinzona), costituiscono degli elementi fondamentali del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia in fase di progressiva attuazione. Essa è prevista dal Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB).

Alla luce degli ottimi risultati riscontrati nei primi quattro anni di esercizio TILO, e in funzione delle elevate possibilità di sviluppo offerte con la realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri, la realizzazione progressiva di TILO assume una funzione

strategica fondamentale non solo per la gestione della mobilità, ma anche per migliorare la competitività della città - Ticino, per rafforzare l'integrazione dei suoi agglomerati e per migliorare la situazione ambientale.

Sulla base di quanto esposto, questo Consiglio invita il Parlamento ad appoggiarlo, accordando il credito di 25.8 milioni di franchi.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Borradori

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la richiesta di un credito complessivo di 25.8 milioni di franchi quale contributo per la ristrutturazione della stazione e per la realizzazione del nodo di interscambio di Castione-Arbedo, nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 20 gennaio 2009 n. 6163 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito complessivo di 25.8 milioni di franchi (inclusa la riserva di 2.9 mio fr.) quale contributo per la ristrutturazione della stazione e per la realizzazione del nodo di interscambio di Castione-Arbedo, nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia. Il contributo è così suddiviso:

- 17.5 mio fr. (inclusa riserva di 1.6 mio fr.) quale contributo per la ristrutturazione della stazione;
- 8.3 mio fr. (inclusa riserva di 1.3 mio fr.) quale investimento per la realizzazione del nodo di interscambio.

Articolo 2

L'utilizzo della riserva è subordinato all'autorizzazione del Consiglio di Stato sulla base di un rapporto allestito dalla Divisione delle costruzioni rispettivamente dalla Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità.

Articolo 3

¹L'importo va a carico del conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

²Le entrate previste quale partecipazione alla realizzazione dell'opera sono iscritte nelle rispettive voci del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

³L'importo sarà adeguato all'evoluzione dei costi, determinata tramite l'indice svizzero dei costi di costruzione (investimento per l'area di interscambio) rispettivamente dell'indice dei costi di costruzione ferroviari (contributo per gli impianti ferroviari).

Articolo 4

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle Leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.