

# Messaggio

numero

**6549**

data

18 ottobre 2011

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Stanziamiento di un credito di CHF 2'500'000.- per la progettazione definitiva delle opere relative al semisvincolo N2 e del relativo posteggio d'attestamento di via Tatti a Bellinzona, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB)**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

vi sottoponiamo, per approvazione, la richiesta per lo stanziamento di un credito per la progettazione definitiva delle opere relative al semisvincolo N2 e del relativo posteggio d'attestamento di via Tatti a Bellinzona, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB).

### **1. PREMESSA**

La recente intesa tra Cantone e Comune di Bellinzona, suggellata con la firma di una convenzione, permette ora di porre le basi per procedere alla progettazione definitiva delle opere stradali e del posteggio d'attestamento; in essa si definiscono in particolare l'integrazione dei ripari fonici su via Tatti, e i vincoli pianificatori dei sedimi confinanti che saranno inseriti nella variante di PR in allestimento da parte del Comune di Bellinzona.

A lato di tale convenzione si sono pure concordate le modalità di realizzazione del posteggio d'attestamento, descritte al pto 3.2 del presente messaggio, nonché i contenuti pianificatori del relativo sedime.

Infine è stato opportuno attendere il rapporto in consultazione del Piano di agglomerato del Bellinzonese (PAB) dal quale sono emerse delle nuove misure i cui effetti possono ora essere giustamente considerati applicandoli nei volumi di traffico aggiornati (scenario 2025) per la progettazione definitiva delle opere del semisvincolo.

### **2. GENERALITÀ / ISTORIATO**

Con il credito oggetto della presente richiesta si prosegue il programma operativo previsto per la realizzazione degli interventi contemplati dal PTB.

In quest'ambito si richiamano i messaggi precedenti:

- messaggio no. 4913 del 01.09.1999 concernente lo stanziamento di un credito di CHF 3'500'000.- per la progettazione delle opere previste dal PTB e relativo Decreto legislativo del 13.12.1999, nell'ambito del quale venivano riservati CHF 700'000.- per la

progettazione del semisvincolo sud e CHF 500'000.- per la progettazione del Park and Ride (P&R) sud e le opere collaterali (zona Semisvincolo),

- messaggio no. 5145 del 10.07.2001 concernente lo stanziamento di un credito di CHF 3'020'000.- a favore della riorganizzazione dei trasporti pubblici urbani di interesse cantonale postulata dal PTB e relativo Decreto legislativo del 9.10.2000,
- la risoluzione governativa no. 613 del 11.02.2003, con la quale si approvavano le quote di ripartizione comunali dei costi di realizzazione del PTB,
- messaggio no. 5879 del 30.01.2007 concernente lo stanziamento di un credito di CHF 15'350'000.- per la ricostruzione del ponte sul Ticino Giubiasco-Sementina e per le opere di moderazione del traffico di via al Ticino nel Comune di Sementina nell'ambito del PTB,
- messaggio no. 6146 del 25.11.2008 per lo stanziamento di un credito di CHF 5'150'000.- per la costruzione della passerella pedonale/ciclabile Bellinzona-Monte Carasso e dei relativi accessi nell'ambito del PTB.

Il fabbisogno finanziario è legato alla necessità di procedere all'allestimento del progetto definitivo delle opere del semisvincolo nell'ambito della procedura delle strade nazionali; d'altro canto è pure necessario portare avanti la principale misura fiancheggiatrice del semisvincolo che consiste nel posteggio d'attestamento di via Tatti, senza la quale lo stesso non può essere messo in servizio.

### **3. DESCRIZIONE PROGETTO E STATO DEI LAVORI**

Il progetto del semisvincolo contempla le seguenti opere:

- l'allacciamento all'autostrada da e per la direzione sud,
- l'adattamento dell'arteria di collegamento (via Tatti),
- gli accessi al "posteggio d'attestamento" ubicato in corrispondenza dell'attuale sedime del posteggio di superficie (SAMB),
- nuovi collegamenti per il traffico lento nei tre settori interessati dai lavori e in particolare la passerella pedonale/ciclabile sul fiume Ticino in corrispondenza dell' "Ex-ponte della Torretta" e la passerella pedonale/ciclabile Bellinzona-Monte Carasso.

Dal momento che parte delle opere sono da realizzare su proprietà del Cantone Ticino (strade cantonali) e altre su proprietà della Confederazione (strade nazionali), l'organizzazione di progetto, prevede il coinvolgimento di entrambi i committenti. La conduzione operativa del Cantone Ticino è affidata al Dipartimento del territorio – Divisione delle costruzioni (DC), mentre la Confederazione fa capo all'Ufficio federale delle strade (USTRA filiale Bellinzona).

La conduzione strategica dell'intero progetto è affidata alla Delegazione delle Autorità del semisvincolo (DA), gremio politico che comprende rappresentanti dei committenti (DC e USTRA) della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB), a cui spetta la presidenza, nonché del Dipartimento del territorio (oltre al Direttore del Dipartimento è pure membro il Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità).

Sullo stato attuale d'avanzamento dei lavori si osserva che per il progetto delle opere stradali è stato allestito il progetto di massima nonché gli approfondimenti relativi al traffico e alla fonica. Per il posteggio d'attestamento si è pure conclusa la progettazione di massima, con una valutazione dei possibili scenari per la costruzione e la gestione dell'intervento.

Infine per le passerelle, va segnalata la prossima apertura della prima opera significativa del semisvincolo, la passerella pedonale/ciclabile Bellinzona-Monte Carasso; è invece in corso l'allestimento del concorso di progettazione per la passerella "Ex-ponte della Torretta".

### **3.1 Opere stradali**

Le opere stradali cantonali di via Tatti sono state molto influenzate dagli approfondimenti pianificatori del comparto, che è stato oggetto di un Masterplan che la DA ha deciso di adottare. Su questa base è poi stato possibile allestire un progetto di massima nel quale sono state approfondite, in particolare, le problematiche relative al traffico e agli aspetti fonici, oltre all'assetto stradale e sulla base del quale il Municipio di Bellinzona sta elaborando una variante di PR.

Il risultato è un viale urbano a 4 corsie che collega la nuova rotonda autostradale sul ponte via Tatti all'incrocio semaforico previsto in corrispondenza di via Luini, da cui si innesta l'accesso al posteggio d'attestamento, e all'incrocio esistente di via Zorzi.

Scendendo dal ponte di via Tatti è pure prevista una quinta corsia fino all'altezza di via Luini che funge da preselezione al nuovo posteggio d'attestamento. Sui lati, due filari verdi conferiscono il carattere di viale urbano a questa importante arteria, e i ripari fonici che consistono in pareti semitrasparenti di ca. 2 m d'altezza o altro (da definire nell'ambito della progettazione definitiva).

Per queste opere principali, si tratta ora di iniziare la progettazione definitiva e preparare l'incarto di pubblicazione, coordinato con le opere di competenza USTRA, secondo la procedura prevista dall'Ordinanza sulle strade nazionali. I relativi oneri di progettazione sono oggetto della presente richiesta di credito (vedi pto 4.1).

Da segnalare che l'USTRA è già in avanzata fase di progettazione con le proprie opere che consistono nell'allacciamento vero e proprio all'autostrada (nuova rotonda e rampe di accesso).

### **3.2 Posteggio d'attestamento**

Considerata l'incertezza sui tempi di attuazione di basi pianificatorie consolidate del comparto via Tatti che dipendono dall'approvazione della variante PR comunale, per poter garantire la disponibilità del posteggio entro l'apertura del semisvincolo la DA ha deciso di avviare uno studio per la realizzazione dello stesso in forma provvisoria.

La soluzione scaturita è perfettamente compatibile con l'edificazione definitiva come prevista dal Masterplan ma dovrà essere affinata con il Municipio di Bellinzona per assicurarne la compatibilità con la variante di PR in allestimento e ne costituisce in pratica una prima fase provvisoria che prevede sostanzialmente:

- la sistemazione e l'ampliamento dell'attuale posteggio esistente fino a raggiungere una capacità al piano campagna di 342 stalli. La sistemazione prevede pure l'adeguamento del sistema di smaltimento delle acque, come pure la posa di un minimo arredo urbano;
- l'accessibilità veicolare al posteggio d'attestamento da due accessi, via Luini (entrata e uscita) e via Zorzi (entrata). Entrambi gli accessi sono muniti di barriere automatiche;
- diversi percorsi pedonali che permettono un accesso rapido e diretto verso il centro di Bellinzona;

- l'edificazione di un autosilo per 591 posti auto:
  - con struttura modulare in carpenteria metallica (travi e pilastri) e solette miste (lamiere grecate con getto di concrezione in calcestruzzo armato),
  - la pavimentazione ai piani dell'autosilo è rinforzata con un prodotto lavorato a fresco a base di polvere di quarzo (sistema di protezione appositamente studiato per il rivestimento di superfici carrabili e autosili),
  - le dimensioni dei posteggi e delle vie di transito rispettano le normative VSS per posteggi tipo B (accessibilità al pubblico),
  - il collegamento veicolare interno è garantito da rampe bidirezionali, l'accessibilità pedonale è possibile grazie a quattro trombe delle scale munite di ascensori,
  - i corpi scale in calcestruzzo armato sporgono dalle facciate longitudinali,
  - le quattro facciate sono aperte verso l'esterno e rivestite con un telo strutturato a fori che donano leggerezza e continuità all'intero blocco.

Da sottolineare inoltre che:

- in tutte le fasi esecutive sono garantiti almeno 400 posti auto,
- il posteggio di attestamento assicura gli almeno 880 stalli (dei quali 80 riservati allo stabile amministrativo 3) necessari per l'apertura del semisvincolo. Grazie all'impostazione tecnica prevista nell'attuale progetto di massima si raggiungono 933 stalli (591 nella struttura prevista e 342 all'aperto sul sedime restante) che contengono una riserva di circa il 5% necessaria per garantire il numero minimo richiesto dal PTB,
- è prevista la costruzione di una piccola officina con pompa per il rifornimento di carburante,
- vi è la massima compatibilità con il progetto di sistemazione viario circostante,
- l'architettura (dell'edificio) seppure semplice mira a valorizzare la zona d'insediamento,
- anticipa definitivamente parte del progetto inserito nella variante di PR in allestimento da parte del Municipio di Bellinzona.

Il costo di realizzazione preventivato secondo il progetto di massima è stimato a CHF 7'350'000.- (± 20%) IVA inclusa.

Per quanto riguarda il finanziamento va segnalato che nel PTB questa opera era prevista "a costo zero", con l'osservazione "realizzazione di terzi, possibile autofinanziamento".

Come accennato in entrata, non potendo disporre di basi pianificatorie consolidate fintanto che la variante di PR del Comune non è attuata e cresciuta in giudicato, e dovendo garantire entro l'apertura del semisvincolo i necessari posteggi, non è attualmente possibile percorrere la strada della realizzazione di una struttura definitiva da parte di terzi; non essendo in grado la committenza di proporre un'offerta adeguata con contenuti pianificatori precisi, e in particolare garantire anche una parte di contenuti commerciali, di sicuro interesse per un promotore privato occorre quindi trovare un'alternativa.

Da qui la soluzione avvallata dalla DA, con la quale si propone che lo Stato, proprietario del terreno, costruisca in proprio la struttura provvisoria, in modo da garantirne la disponibilità entro l'apertura del semisvincolo, anticipando l'investimento e recuperandolo in seguito con l'incasso degli affitti dei posteggi.

Nell'ambito del presente messaggio si tratta quindi di stanziare un credito per la progettazione definitiva stimato a CHF 450'000.- (vedi pto 4.1): successivamente sarà

richiesto al Gran Consiglio (GC) un credito d'opera per la costruzione, investimento che andrà ad ammortizzarsi nel periodo di vita previsto (indicativamente 15 anni). Qualora lo sviluppo edificatorio e l'interesse concreto di promotori per la realizzazione della struttura definitiva dovessero tardare, la durata andrebbe a prolungarsi a vantaggio dell'ammortamento dell'investimento.

Da una prima valutazione riportata di seguito è sin d'ora possibile dimostrare che la sostenibilità economica dell'investimento per questa struttura provvisoria è garantita poiché sul periodo di ca. 15 anni il costo di CHF 7'350'000.- è coperto dagli incassi dei 933 posti auto.

Un'analisi più approfondita sarà esposta nell'ambito del messaggio per la richiesta del credito di costruzione.

Dai dati forniti dall'Amministrazione cantonale figura che:

- 317 posti auto sono riservati ad un costo mensile di CHF 60.-,
  - 80 posti auto sono destinati all'amministrativo 3,
  - ulteriori 183 posti auto saranno affittati da dipendenti statali,
  - i rimanenti posti auto sono lasciati all'utenza privata.
- |                                     |            |                    |
|-------------------------------------|------------|--------------------|
| ▪ investimento per officina:        | CHF        | 255'000.-          |
| ▪ <u>investimento per autosilo:</u> | CHF        | <u>7'095'000.-</u> |
| <b>Totale (IVA inclusa)</b>         | <b>CHF</b> | <b>7'350'000.-</b> |

Nel costo complessivo non è considerato il terreno (proprietà dello Stato).

Il bilancio annuale si presenta nel modo seguente:

	<i>no. posti</i>	<i>CHF/ anno</i>		
entrate da posti per dipendenti stato	580	720	CHF 417'600	
entrate da posti per utenti privati	353	1'440	CHF 508'320	CHF 925'920
<b>totale ricavi</b>				<b>CHF 925'920</b>
costi del capitale sull'investimento medio	3.5%		CHF 248'325	
oneri amministrativi	1%		CHF 70'950	
manutenzione	2%		CHF 141'900	
ammortamento (anni)	15		CHF 473'000	
<b>totale costi</b>				<b>CHF 934'175</b>

Si sottolinea che:

- una valutazione più precisa e vincolante potrà essere realizzata unicamente con gli approfondimenti in sede di progetto definitivo. L'indicazione che emerge è da ritenersi positiva. Uno 0.5% d'interessi passivi in meno porta a un pareggio fra costi e ricavi presunti,

- il progetto deve comunque essere gestito con estremo rigore finanziario,
- la durata di vita dipende da diversi fattori (sviluppo della pianificazione, concretizzazione dell'insediamento): indicativamente è stato inserito un termine di 15 anni. Su brevi periodi l'incidenza di pochi anni diventa determinante. Una durata superiore ai 15 anni permetterebbe di prevedere utili,
- i ricavi per i posteggi aperti al pubblico sono computati su 20 giorni al mese con un introito di CHF 6.- al giorno (corrispondente ad un affitto mensile di CHF 120.-),
- l'occupazione dei posteggi destinati all'utenza pubblica è evidentemente influenzato dalla strategia adottata in Città: con le premesse insite nell'approvazione del semisvincolo la piena occupazione nei giorni feriali dovrebbe essere garantita.

### **3.3 Corsia bus via Zorzi**

Recentemente, a margine dell'edificazione del nuovo stabile amministrativo SA3 del Dipartimento del territorio è pure parso razionale coordinare i lavori stradali del semisvincolo con la formazione di una nuova corsia bus lungo via Zorzi già prevista dal PTB, i cui oneri di progettazione sono pure oggetto della presente richiesta (vedi pto 4.2).

### **3.4 Passerella "Ex-ponte della Torretta"**

Infine per la passerella "Ex-ponte della Torretta" il Cantone ha deciso di abbandonare il primo progetto che era stato scelto e che aveva pure ottenuto l'avallo della Commissione del paesaggio a causa della non dimostrata fattibilità tecnica. È in corso l'allestimento di un concorso di progettazione.

Gli oneri necessari all'allestimento del concorso, e alla progettazione di massima e definitiva dell'opera sono pure oggetto della presente richiesta di credito e sono esposti al pto 4.3.

## **4. SITUAZIONE FINANZIARIA**

### **4.1 Opere stradali del semisvincolo e P&R**

La base legale alla quale tuttora si fa capo per finanziare gli oneri di progettazione dell'opera principale del semisvincolo e dell'annesso P&R è il Decreto legislativo del 13.12.1999, che garantisce il credito sino alla fine del progetto di massima.

Occorre precisare che al momento dell'allestimento di tale base legale:

- non si era a conoscenza della quota di partecipazione della Confederazione al progetto semisvincolo, decisa dal Consiglio federale nel dicembre del 2006,
- non si disponeva di un progetto di massima con relativa stima dei costi, preparato solo nel 2001,
- non era ancora stata adottata la chiave di riparto Cantone/Comuni per le opere regionali.

Va inoltre sottolineato che dal 1999 al 2011 il rincaro sugli onorari secondo KBOB è stato di ca. il 20%. Di conseguenza le valutazioni finanziarie fatte in particolare per le opere del semisvincolo sud e annesso P&R sono da considerare di grande massima e molto approssimative.

Nell'ultimo messaggio no. 6164 del 25 novembre 2008 concernente lo stanziamento di un credito di CHF 5'150'000.- per la costruzione della passerella pedonale/ciclabile Bellinzona-Monte Carasso, approvato con Decreto legislativo del 16.02.2009, si informava sull'organizzazione di progetto e la suddivisione delle competenze realizzative tra Cantone e Confederazione nonché sul finanziamento dell'intera opera del semisvincolo di Bellinzona.

In particolare al punto "5.4 Finanziamento" si riportava:

*"... al fine di semplificare la fatturazione in corso d'opera, Cantone e Confederazione provvederanno a pagare provvisoriamente al 100% la quota parte delle opere di rispettiva competenza; sull'importo di preventivo di 57 mio di CHF (Pmax SIA ± 20%, base 2007), gli investimenti lordi che verranno sostenuti inizialmente dal Cantone Ticino corrispondono a ca. 31 mio di CHF (54% dell'investimento complessivo), mentre quelli sostenuti dalla Confederazione saranno pari a ca. 26 mio di CHF (46% dell'investimento complessivo). A consuntivo vi sarà il conguaglio in base alla percentuale definita dal Consiglio federale (Cantone 75% = 42.7 mio di CHF, Confederazione 25% = 14.3 mio di CHF)."*

La tabella seguente riassume la situazione contabile del credito concesso con il DL del 13.12.1999:

Descrizione interventi	Importi secondo DL 13.12.1999	Spese effettive di progettazione al 30.06.2011 (sino a Pmax)		Spese presumibili di progettazione definitiva (sino a Pdef)	
		TI	CH	TI	CH
Semafori + interventi asse S/N	* 1'000'000.-	767'000.-		0.-	
Ponte Giubiasco-Sementina	* 1'300'000.-	1'251'000.-		0.-	
Semisvincolo Sud	700'000.-	parte opera TI** 617'000.-	parte opera CH ** 1'215'000.-	parte opera TI** 1'200'000.-	parte opera CH** 800'000.-
P&R sud e opere collaterali	*500'000.-	109'000.-		450'000.-	
<b>TOTALE</b>	<b>3'500'000.-</b>	<b>3'959'000.-</b>		<b>2'450'000.-</b>	
		TI	CH	TI	CH
Ripartizione finanziaria provvisoria secondo Competenza delle opere TI/CH		2'744'000.-	1'215'000.-	1'650'000.-	800'000.-
Ripartizione finanziaria definitiva (75% TI 25%CH)		3'501'000.-	458'000.-	1'950'000.-	500'000.-

\* opere del Credito quadro PTB che non beneficiano dei sussidi della Confederazione

\*\* spese effettive/presumibili di progettazione sostenute da TI (risp. CH) al 100% per la propria parte d'opera (= ripartizione provvisoria)

Dalla tabella si evince che ad oggi la somma delle spese di progettazione legate al PTB sostenute dal Cantone e dalla Confederazione ammontano a CHF 3'959'000.-.

Considerando la ripartizione finanziaria definitiva concordata con la Confederazione (75% TI e 25% CH), la spesa effettiva a carico del Cantone risulterà di CHF 3'501'000.-. La progettazione di massima delle opere previste è stata portata a termine nel rispetto del credito concesso di CHF 3'500'000.-, benché con una suddivisione diversa da quanto ipotizzato nel 1999.

Le prossime necessità, oggetto della presente richiesta di credito, sono legate agli oneri relativi alla progettazione definitiva (Pdef) dell'opera del semisvincolo e del posteggio d'attestamento, che sarà la base per la richiesta del relativo credito di costruzione prima

della pubblicazione del progetto. Come consultabile sulla tabella, le spese presumibili sino al termine della fase di Pdef ammonteranno globalmente (TI+CH) a CHF. 2'450'000.-, con una spesa effettiva secondo la ripartizione finanziaria definitiva a carico del Cantone pari a CHF 1'950'000.- (CHF 1'500'000.- per le spese stradali, CHF 450'000.- per il posteggio d'attestamento).

Visti gli accordi con la Confederazione, secondo il quale ogni committente anticipa al 100% il pagamento delle spese relative alla parte di propria competenza, il Cantone assume provvisoriamente una spesa lorda per la progettazione definitiva delle opere viarie del semisvincolo e del P&R di **CHF 1'650'000.-** (base 2010,  $\pm$  20%).

Non è ancora stato determinato se Confederazione e Cantone procederanno ad un primo conguaglio (ai sensi della ripartizione 25% / 75%) al termine della fase di progetto definito. Se sarà il caso si tratterà di versare **CHF 300'000.-** alla Confederazione, importo che si ritiene opportuno inserire nella presente richiesta. Se ciò invece dovesse avvenire nell'ambito dei conteggi finali al termine di tutte le opere, questo importo non sarà utilizzato e verrà considerato nella richiesta di credito per la costruzione.

#### **4.2 Corsia bus via Zorzi**

In concomitanza con i lavori di costruzione del nuovo stabile amministrativo SA3 del Dipartimento del territorio, è emersa la necessità di coordinare i lavori di questa misura contemplata dal PTB con quella del semisvincolo.

Sulla base del progetto preliminare i costi fino alla progettazione definitiva sono stimati a **CHF 50'000.-**.

#### **4.3 Passerella "Ex-ponte della Torretta"**

Gli oneri di progettazione sino a Pdef della passerella "Ex-ponte della Torretta" sono stimati attualmente a **CHF 500'000.-**.

Occorre precisare che si tratta di una stima di grande massima, in quanto non si dispone di alcun progetto, né preliminare, né tantomeno di massima. Gli oneri contengono anche le spese per il concorso di progettazione (coordinatore, gremio esperti, montepremi).

Anche per quest'opera la ripartizione finanziaria è 75% TI, 25% CH. Qualora vi fosse un conguaglio alla fine della fase di progettazione definitiva, la Confederazione riverserà CHF 125'000.- al Cantone; tale ristorno non è considerato nella presente richiesta di credito.

### **5. RICHIESTA DI CREDITO**

Riassumendo quanto riportato ai paragrafi precedenti la presente richiesta di credito ammonta a CHF 2'500'000.-, così suddivisi:

a)	Opere stradali semisvincolo e P&R (pto 4.1)	CHF	1'650'000.-
b)	Corsia bus via Zorzi (pto 4.2)	CHF	50'000.-
c)	Passerella "Ex-ponte della Torretta" (pto 4.3)	CHF	500'000.-
d)	Eventuale conguaglio alla Confederazione	<u>CHF</u>	<u>300'000.-</u>
	<b>Totale</b>	<b>CHF</b>	<b>2'500'000.-</b>

## **6. PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE**

L'obiettivo che si è prefissata la DA è quello di pubblicare il progetto del semisvincolo entro la fine del 2012. Esso contiene tutte le opere viarie, sia quelle di competenza USTRA che quelle cantonali, e la passerella "Ex-ponte della Torretta". La procedura è quella dell'Ordinanza federale sulle strade nazionali e la pubblicazione presuppone la disponibilità del credito cantonale di costruzione, che sarà richiesto sulla base dei progetti definitivi nell'estate-autunno 2012.

Per quanto riguarda il posteggio d'attestamento, esso non fa parte del progetto semisvincolo in quanto non può essere finanziato dalla Confederazione.

La procedura proposta è quella del progetto stradale cantonale, che richiede il credito da parte del GC.

È auspicabile poter procedere in parallelo con il semisvincolo e poter quindi pubblicare il progetto stradale entro la fine del 2012.

Allo stato attuale è prevedibile iniziare i lavori entro il 2015 e mettere in funzione il semisvincolo nel 2017 qualora non vi dovessero essere imprevisti procedurali legati alla pubblicazione del progetto.

## **7. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO**

### **7.1 Relazione con le Linee direttive**

La concretizzazione del PTB è in sintonia con le Linee direttive 2008-2011, segnatamente con le proposte contenute nella prima parte, scheda programmatica "Riscaldamento climatico, ambiente ed energia", scheda no. 5 "Servizi e vie di comunicazione", obiettivi in merito a mobilità pubblica e privata.

Le proposte e) e d) della suddetta scheda propongono la progettazione e attuazione progressiva delle opere prioritarie dei Piani regionali dei trasporti.

### **7.2 Relazione con il Piano finanziario**

Le spese e le entrate sono previste a PF 2012-2015 del settore 62 strade cantonali.

Le uscite sono previste alla posizione 622 04 01 01, WBS 781 59 612 con CHF 2'500'000.-.

Le entrate da parte dei Comuni della CRTB sono previste alla posizione 622 04 01 20 e collegate all'elemento WBS 781 68 1105, la quota per le spesa di cui al credito in oggetto è inclusa nel contributo ricorrente dei Comuni per tutti progetti del PTB (25% dei costi), attualmente fissato a 1'900'000 CHF all'anno. Da notare che per il semisvincolo il 25% è calcolato deducendo il sussidio federale.

Per quanto attiene le entrate dalla Confederazione, queste non possono essere messe in conto in modo evidente. Infatti, ogni committente provvede al pagamento di quanto gli compete ai sensi della ripartizione delle opere, alla liquidazione di esse si procederà ai relativi conguagli. Visto il notevole impegno della Confederazione per la sua parte, sulla quale va versato il contributo cantonale del 75%, è probabile che il saldo comporterà un versamento dal Cantone alla Confederazione (tenuto conto del sussidio) e non viceversa. Nell'ambito della richiesta di credito per la realizzazione sarà contemplato pure l'importo necessario per procedere ai conguagli finanziari finali tra Cantone e Confederazione.

La realizzazione proposta non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato né sul personale interessato.

Nell'invitarvi cortesemente ad approvare il disegno di Decreto legislativo allegato vi porgiamo, signor Presidente, signore e signori Deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, L. Sadis

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente lo stanziamento di un credito di CHF 2'500'000.- per la progettazione definitiva delle opere relative al semisvincolo N2 e del relativo posteggio d'attestamento di via Tatti a Bellinzona, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB)**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 18 ottobre 2011 n. 6549 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a:**

### **Articolo 1**

È approvata la concessione di un credito complessivo di CHF 2'500'000.- per la progettazione definitiva delle opere relative al semisvincolo N2 e del relativo posteggio d'attestamento di via Tatti a Bellinzona, nell'ambito del PTB.

### **Articolo 2**

Il credito sarà iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni. I contributi degli enti coinvolti nella realizzazione delle opere saranno accreditati alle corrispondenti voci d'entrata.

### **Articolo 3**

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