

Messaggio

numero

6664

data

3 luglio 2012

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Richiesta di un credito lordo di 9.17 milioni di franchi per la realizzazione della nuova fermata ferroviaria di Mendrisio-S. Martino, quale elemento del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), nell'ambito del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

il servizio ferroviario regionale TILO è stato introdotto con enorme successo di clientela nel dicembre del 2004: in sette anni l'utenza è aumentata di quasi il 90%.

Accanto al potenziamento dell'offerta e all'introduzione di un nuovo materiale rotabile, il miglioramento dell'accessibilità al servizio, tramite il miglioramento dell'ubicazione e dell'attrattività delle stazioni e l'ottimizzazione della rete di trasporto pubblico capillare, ha sicuramente contribuito a questo successo.

In questo ambito sono state portate a termine la ristrutturazione del nodo d'interscambio di Tenero nel 2004 (Messaggio n. 5430 del 5 ottobre 2003 e rispettivo Decreto legislativo del 15 dicembre 2003), lo spostamento della fermata di Riazzino-Cugnasco in prossimità del sottopasso della strada cantonale (Messaggio n. 5671 del 5 luglio 2005 e rispettivo Decreto legislativo del 28 novembre 2005) ed è stato completamente rifatto l'impianto della stazione di Castione-Arbedo (Messaggio n. 6163 del 20 gennaio 2009 e rispettivo Decreto legislativo del 21 aprile 2009).

Con il presente Messaggio si chiede un credito lordo di 9.17 milioni di franchi per la realizzazione della nuova fermata ferroviaria di Mendrisio-S. Martino quale elemento del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) nell'ambito del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM).

Il Messaggio è suddiviso nei seguenti capitoli:

1.	IL SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE TICINO-LOMBARDIA (TILO).....	2
2.	LA FERMATA DI MENDRISIO-S. MARTINO.....	5
3.	IL PROGETTO	7
4.	LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO.....	11
5.	CONCLUSIONI.....	12

* * * * *

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

1.1 Impostazione e obiettivi di TILO

Agli inizi degli anni '90, il Consiglio di Stato, in concomitanza con gli studi e il dibattito sulla modernizzazione della rete ferroviaria elvetica attraverso il progetto Ferrovia 2000 e la nuova trasversale ferroviaria alpina, ha dato avvio agli studi per la realizzazione di un sistema ferroviario regionale e transfrontaliero.

Nel 1992 è stato elaborato 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.

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

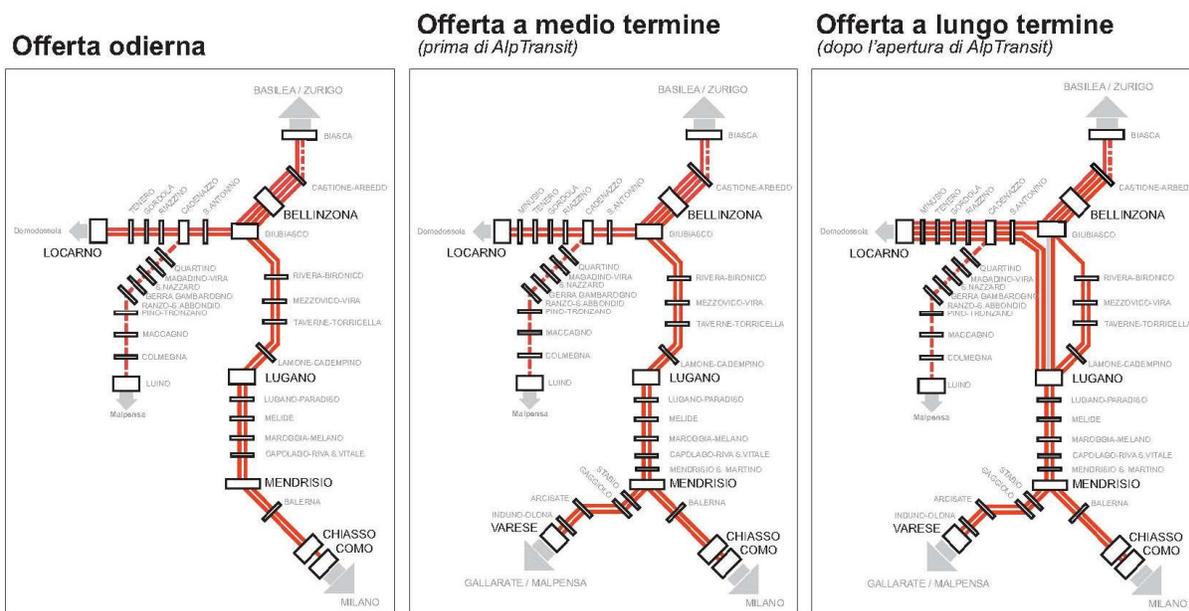
I primi miglioramenti per quanto riguarda il servizio sono avvenuti nella seconda metà degli anni '90, come ad esempio l'introduzione dell'orario cadenzato ogni mezz'ora tra Locarno e Lugano (con cambio alternativamente a Giubiasco e a Bellinzona) nel 1997. A partire dal 2000 è stato possibile avviare una più intensa ed organica collaborazione con le FFS, che ha portato a concretizzare il progetto. Sulla base degli obiettivi e dei principi prima enunciati è stato così concordato il progressivo sviluppo delle prestazioni a partire da una Convenzione sottoscritta dalle parti il 23 giugno 2003. 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.

1.2 L'attuazione di TILO

Il dicembre 2004 ha visto l'inaugurazione della prima tappa del Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia TILO, un servizio di tipo "S-Bahn", ossia rapido e frequente, tra le principali località del Ticino. In particolare è stato introdotto l'orario cadenzato integrale di 30' sulla linea S10 tra Chiasso e Bellinzona e sulla linea S20 Locarno-Bellinzona. Negli anni successivi sono stati poi realizzati vari potenziamenti del servizio, in particolare con l'aumento delle frequenze nelle ore di punta - sulle tratte principali oggi vi è una frequenza di 15' - e l'estensione delle linee. Con la linea S30 fino a Luino ed il prolungamento della linea S10 fino ad Albate-Camerlata, a sud di Como, con cadenzamento semi-orario nelle ore di punta, nel 2009 la rete TILO ha assunto sempre più un carattere transfrontaliero. Inoltre dal giugno 2011 operano tre coppie di treni da Biasca/Bellinzona fino a Milano centrale e dal dicembre del 2011, la linea Bellinzona-Luino è stata prolungata fino a Malpensa. Nel 2011 è stato pure esteso l'orario cadenzato di 30' fino a Castione-Arbedo.

Nel 2014, con la realizzazione del Nuovo collegamento ferroviario Lugano/Chiasso-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa FMV, anche Varese sarà integrata al sistema. Quest'ultimo raggiungerà la sua massima estensione ed attrattività nel 2019/2020 con la messa in esercizio della galleria di base del Monte Generi.

Lo schema seguente illustra l'evoluzione prevista dell'offerta TILO.



Rete TILO a medio e lungo termine

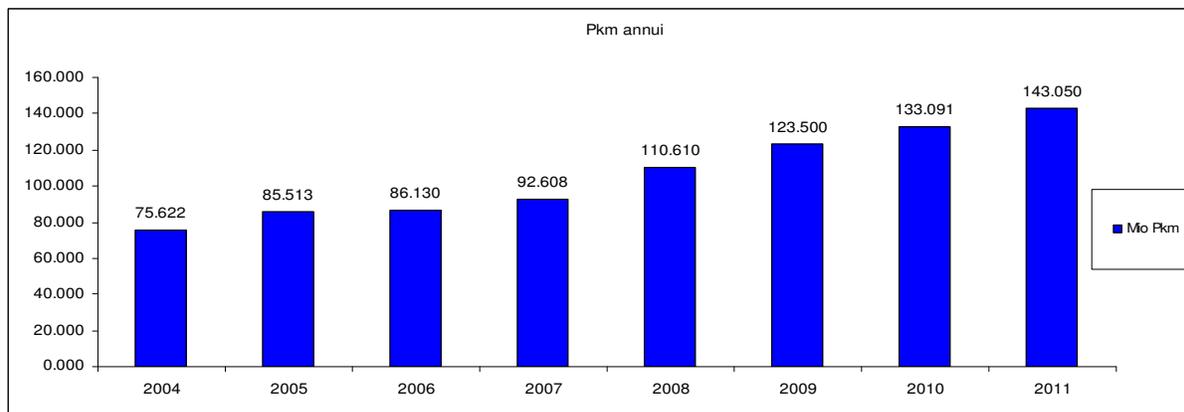
Sul fronte del materiale rotabile a partire dal 2007 sono stati introdotti i nuovi elettrotreni FLIRT che sono in grado di circolare sia sulla rete ferroviaria svizzera che su quella italiana senza necessità di cambiare il locomotore alla frontiera. Questo materiale rotabile si distingue per l'elevato comfort di viaggio, la forte accelerazione, la moderna informazione a bordo all'utenza e la maggiore sicurezza e facilità di accesso (pianali ribassati). I treni, che circolano anche in doppia trazione, inizialmente erano composti da 4 vagoni; dal 2010 circolano pure treni a 6 vagoni, ciò che permette di meglio far fronte alla costante crescita dell'utenza.

Per quanto riguarda l'infrastruttura, oltre alle opere previste nell'ambito dei piani di sviluppo della rete a livello federale in Ticino (galleria di base del Ceneri, raddoppio della linea Contone-Tenero) la realizzazione del sistema TILO presuppone anche investimenti importanti a livello regionale, che prevedono una partecipazione finanziaria del Cantone. Tra gli interventi realizzati o in corso di realizzazione vi è in particolare la ristrutturazione completa dei nodi di Tenero e di Castione-Arbedo, la nuova fermata di Riazzino, il nuovo collegamento Mendrisio-Varese (FMV) e la bretella di Camorino (Alp Transit). Nei prossimi anni sono previste nuove fermate a Mendrisio-S. Martino e Minusio e la ristrutturazione completa della fermata di S. Antonino. È pure pianificata una nuova fermata a Bellinzona-Piazza Indipendenza.

A questi interventi vanno aggiunti quelli effettuati o previsti nelle aree delle stazioni con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità al sistema ferroviario e di valorizzare comparti territoriali pregiati per l'insediamento di nuove attività di servizio, commerciali e residenziali (Lugano, Bellinzona, Chiasso, Mendrisio, Biasca e Locarno).

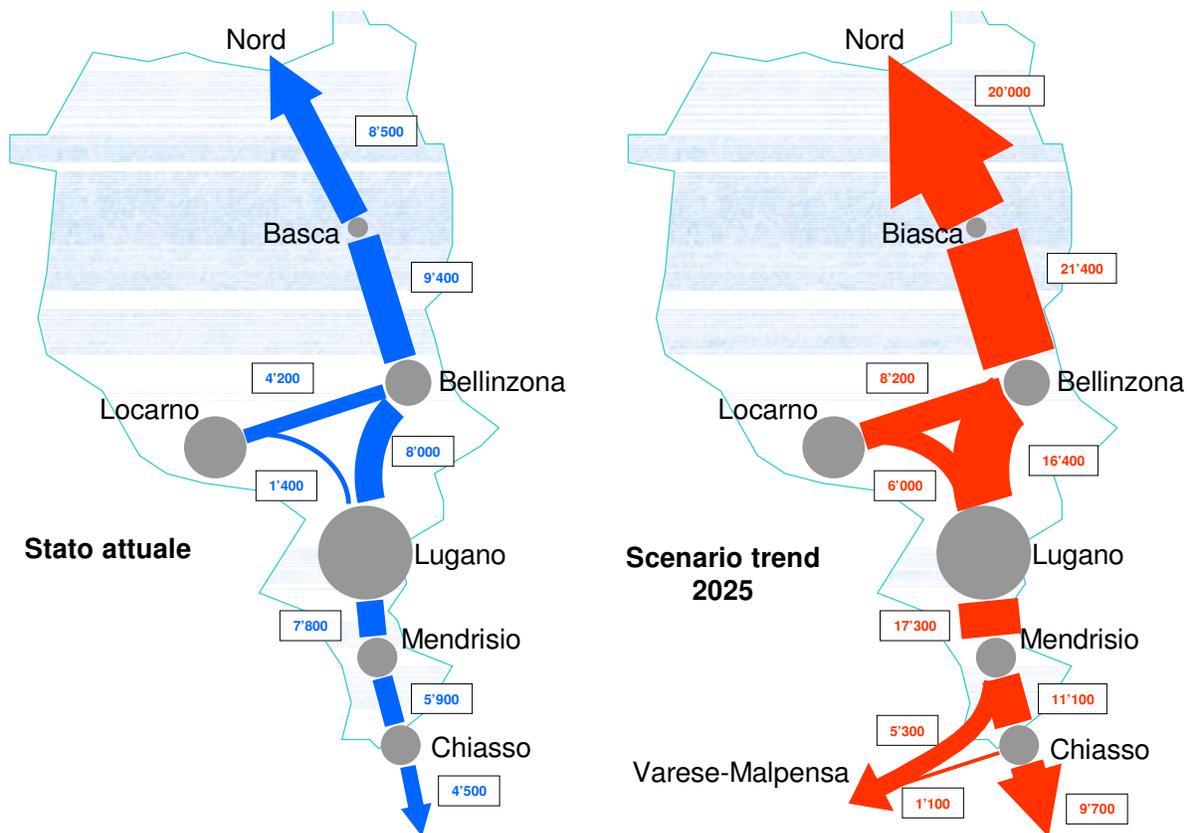
1.3 Il successo di TILO

L'efficacia dell'offerta è dimostrata dalla costante crescita dei viaggiatori. Dalla sua introduzione, il sistema ferroviario regionale TILO ha infatti riscontrato un continuo incremento di consensi: in soli 7 anni l'utenza è cresciuta del 89% rispetto al 2004, raggiungendo i 143 milioni di passeggeri-km (Pkm) nel 2011.



Evoluzione utenza TILO (in mio pkm) / Fonte: FFS/TILO

Attualmente i lavori per la pianificazione degli orari si stanno concentrando, oltre che sull'attivazione della linea Mendrisio-Varese, sul servizio all'orizzonte AlpTransit. L'apertura della galleria di base del Ceneri costituisce una pietra miliare anche nell'ambito del servizio ferroviario regionale, in quanto permetterà di dimezzare i tempi di percorrenza tra il Sopra- ed il Sottoceneri. Di conseguenza sono attesi importanti aumenti dell'utenza, non solo per il traffico nazionale ma anche per quello all'interno del Ticino. Come illustrato nella figura seguente, si prevede in particolare un raddoppio della domanda tra Bellinzona e Locarno (da 4'000 a ca. 8'000 utenti/giorno) e un quadruplicamento della domanda per le relazioni tra il Locarnese ed il Sottoceneri (da 1'400 a ca. 6'000 utenti al giorno).



Evoluzione dell'utenza sulla rete FFS con AlpTransit (passeggeri/giorno). Fonte: Modello cantonale del traffico

TILO contribuisce dunque a soddisfare la crescente domanda di trasporto e contenere i sempre maggiori problemi di viabilità che si registrano anche nel nostro Cantone e rappresenta un elemento di fondamentale importanza nella strategia di promozione dell'accessibilità e della competitività del Cantone.

Per ulteriori informazioni sullo sviluppo di TILO si rimanda alla scheda di Piano Direttore M7.

2. LA FERMATA MENDRISIO-S. MARTINO

2.1 Inquadramento

Lo sviluppo dell'offerta TILO presuppone la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, in particolare di nuove fermate, tra cui quella di Mendrisio-S. Martino. Questa fermata risponde alle aspettative del Piano dei trasporti del Mendrisiotto (PTM) e rientra nelle misure del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM), che potrà disporre di un finanziamento federale del 35%.

La nuova fermata di Mendrisio-S. Martino si trova fra una grande area destinata a industria e commercio, definita nel Piano direttore cantonale come "Area edificabile industriale-artigianale" e un'area mista, definita nel Piano direttore come "Area edificabile residenziale, commerciale e mista". Più in particolare il Piano regolatore del Comune di Mendrisio definisce l'area ad est della fermata come zona "Residenziale intensiva R5", "Residenziale semi-intensiva R4", "Residenziale semi-estensiva R3" e "Zona Artigianato e

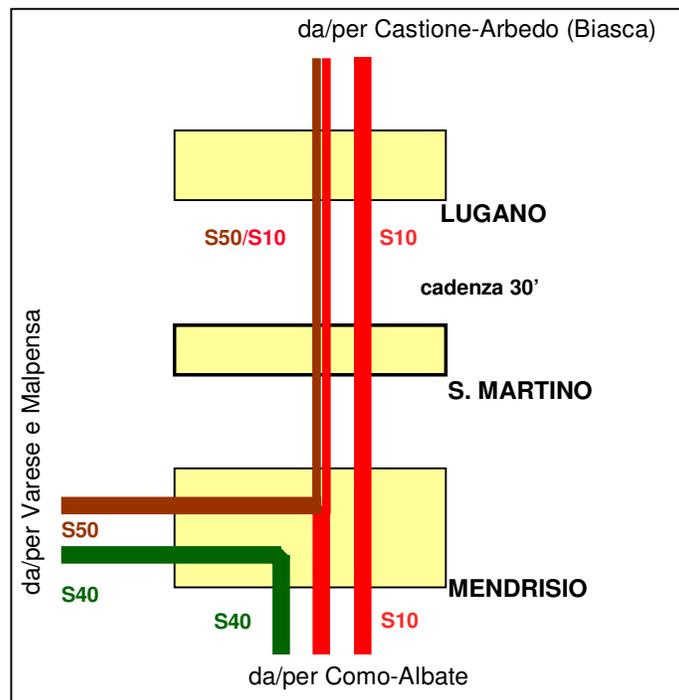
Commerci” e l’area ad ovest della fermata come “Zona per attività lavorative intensive e commerciali”. Il comparto dispone di un elevato potenziale sia dal punto di vista degli abitanti, sia dal punto di vista dei posti di lavoro. Con Piano regolatore a saturazione, già dedotto il bacino d’utenza della stazione di Mendrisio, essa dispone di un potenziale di ca. 4’900 residenti e di ca. 3’300 posti di lavoro. A questo si aggiunge il potenziale generato dalle attività commerciali.

Il modello cantonale del traffico prevede per l’orizzonte 2025 ca. 1’100 movimenti di passeggeri al giorno.

2.2 Obiettivi dell’opera

Quest’opera consente di realizzare i seguenti obiettivi:

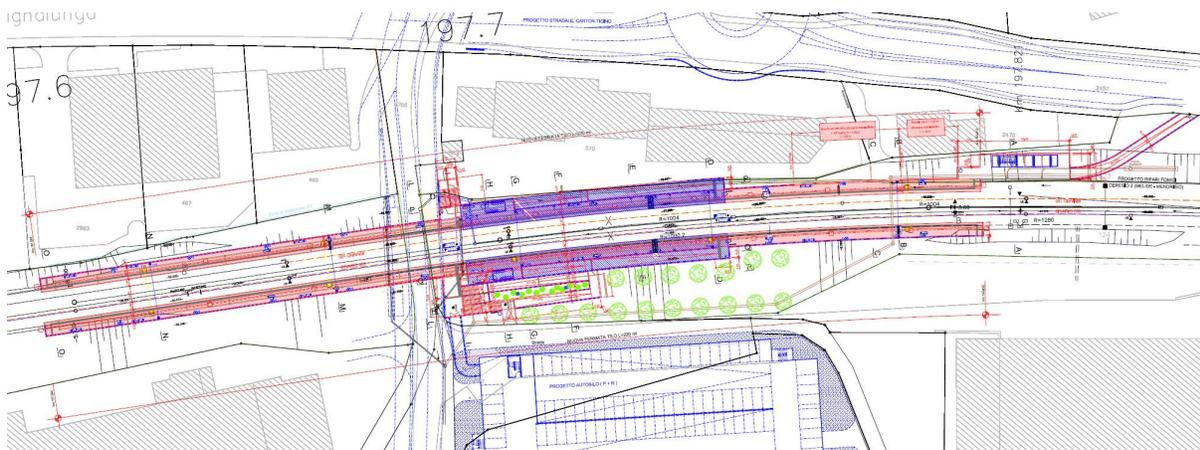
- Ampliare l’offerta all’interno dell’area urbana del Mendrisiotto
La realizzazione della nuova fermata TILO permette di avere un collegamento diretto di tipo “S-Bahn” tra le principali località del Ticino e del nord della Lombardia e una zona a forte potenziale di abitanti e di posti di lavoro oggi servita unicamente dal trasporto su gomma.
- Servire un’importante area strategica
La nuova fermata permette di servire una zona insediativa in forte sviluppo, soggetta a notevoli flussi di traffico dovuti alla presenza di uno dei più importanti centri commerciali del Cantone.
- Favorire la mobilità combinata
Per coloro che non possono raggiungere la stazione in bus, sarà disponibile un impianto Park+Rail di 150 posti-auto. Sono previste pure strutture per il Bike+Rail, con 28 stalli per biciclette.
- Massimizzare i benefici della messa in funzione della Ferrovia Mendrisio-Varese (FMV)
Con la nuova fermata di Mendrisio-S. Martino questa zona ad alto potenziale sarà direttamente collegata tramite un servizio ferroviario con Varese e Malpensa, nonché con le altre fermate previste lungo la FMV.



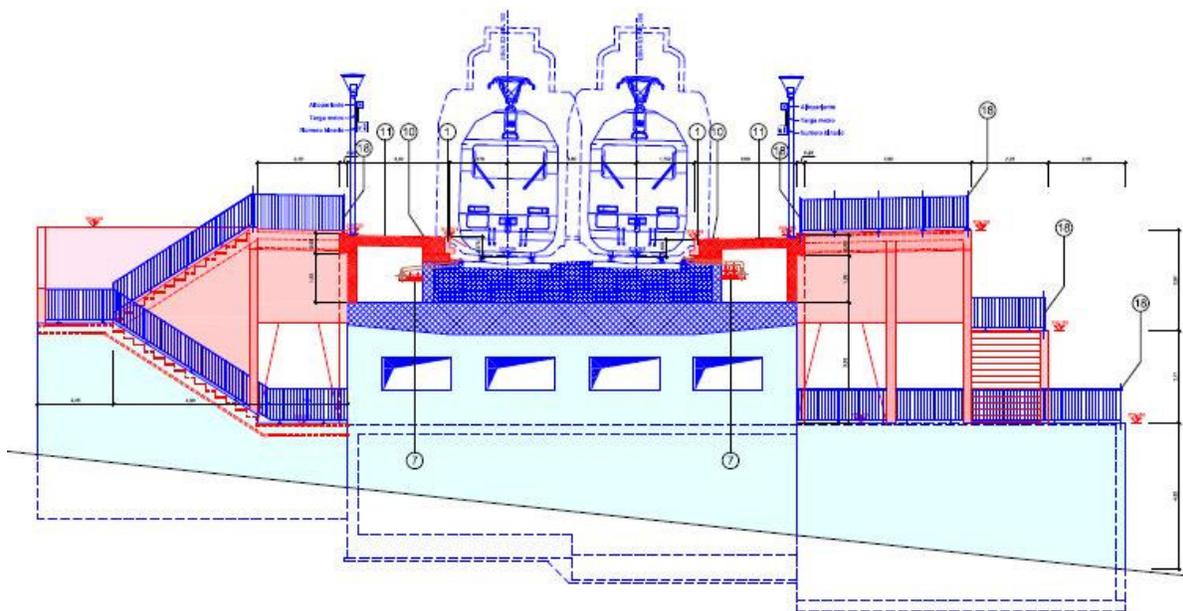
Collegamenti ferroviari previsti con la messa in esercizio della ferrovia Mendrisio-Varese e della fermata di S. Martino

3. IL PROGETTO

3.1 Descrizione degli interventi



Progetto dell'infrastruttura ferroviaria a Mendrisio-S. Martino. Fonte: FFS



Sezione trasversale del progetto in corrispondenza del sottopasso di via Penate. Fonte: FFS

La nuova fermata, che sarà realizzata dalle FFS, sorgerà a sud di via Vignalunga, a cavallo del sottopasso stradale esistente di via Penate. Sarà dotata di due marciapiedi laterali di 220 m di lunghezza progettati per la sosta di convogli composti da 2 treni FLIRT a 6 vagoni ciascuno, secondo gli standard delle nuove fermate TILO.

I marciapiedi saranno accessibili mediante adeguate rampe sia da via Vignalunga che da via Penate. Le rampe di accesso al binario e parte del marciapiede saranno coperte mediante delle pensiline sotto le quali troveranno posto le sale d'attesa. Saranno anche realizzate delle rampe con scale e pianerottoli su entrambi i lati della fermata. Per passare da un binario all'altro sarà a disposizione un sottopasso pedonale lungo via Penate. Quest'ultimo viene realizzato nell'ambito dei lavori, in corso, di ristrutturazione e di ampliamento dell'esistente sottopasso contemplato nel Gruppo funzionale 3 (GF3) del Piano dei trasporti del Mendrisiotto (PTM), che prevede il completamento dell'anello stradale della zona industriale di San Martino con il collegamento di Via Penate allo svincolo autostradale (Per maggiori ragguagli si rimanda al Messaggio n. 6253 del 18 agosto 2009). I lavori di realizzazione del sottopasso pedonale sono quindi strettamente coordinati con quelli del GF 3.

In corrispondenza dell'accesso da via Vignalunga è previsto un Bike+Rail per 28 biciclette.

Gli elementi dell'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.

Per gli utenti che intendono accedere ai treni in automobile saranno disponibili stalli P+R all'interno del nuovo autosilo previsto sull'area adiacente (part. 315 e 2877 RFD). La fermata sarà collegata all'autosilo tramite una passerella pedonale.

La nuova struttura è vincolata a Piano regolatore quale autosilo pubblico con 680 posti auto, di cui almeno 150 riservati per P+R durante i giorni feriali. L'autosilo e la passerella saranno realizzati da un promotore privato, che regolerà il finanziamento e la gestione degli stalli P+R direttamente con le FFS. Il Cantone prevede unicamente un contributo per la realizzazione della passerella pedonale.

3.2 Tempistica

La progettazione dell'infrastruttura ferroviaria è stata eseguita dalle FFS fino a livello di progetto definitivo (+/-10%) e pubblicata in base alla Legge federale sulle ferrovie (LFerr). L'approvazione dei piani da parte dell'Ufficio federale dei trasporti è prevista per il mese di luglio 2012. L'avvio dei lavori di costruzione è pianificato per l'autunno 2012 e l'entrata in funzione della fermata per il cambio d'orario del dicembre 2013.

Il rispetto della tempistica prevista assume un ruolo di fondamentale importanza in questo progetto, avendo le FFS a disposizione delle finestre temporali ben definite e programmate per realizzare i lavori sulle tratte ferroviarie (a causa della necessità di chiudere binari durante i lavori). La finestra a disposizione per la realizzazione di questa fermata corrisponde a tutto l'anno 2013.

3.3 Costi e finanziamento dell'opera

Costi

L'investimento complessivo per la realizzazione della fermata ammonta a 9.78 mio fr., come indicato nella tabella seguente:

Costi complessivi d'investimento	
	Costo IVA incl. ¹
Preventivo fermata (progetto definitivo, stato prezzi 3.2012)	8.86
Riserva (10% su costi d'opera)	0.82
Contributo passerella	0.10
Totale	9.78

Come già accennato in precedenza il sottopasso pedonale di via Penate è realizzato nell'ambito degli interventi effettuati dal Cantone concernenti il GF 3 del PTM, già finanziati con Decreto legislativo del 10 novembre 2009.

Finanziamento

La misura rientra nel Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di prima generazione (PAM 1). È dunque previsto un contributo da parte della Confederazione (unicamente per il progetto definitivo e la realizzazione) pari al 35% ma per un importo massimo di 2.28 mio fr. (prezzi ottobre 2005, IVA e rincaro esclusi).

Su un totale di 8.64 mio (0.4 mio di progetto definitivo e 8.24 mio di realizzazione) il contributo della Confederazione, attualizzato ai prezzi 2011 comprensivo di IVA e di rincaro, ammonta a 2.58 mio fr. È prevista la firma di un Accordo di finanziamento fra il Cantone, la Confederazione e le FFS.

¹ Per opere ferroviarie nell'ambito dei Programmi d'agglomerato viene riscossa un'IVA ridotta (6.8%) e solo sui costi non attivabili (progettazione e ca. 20% dei costi d'opera)

I costi del progetto di massima di fr. 213'600 sono stati finanziati nella misura del 80% dal Cantone e del 20% da FFS in base alla convenzione sulle progettazioni di massima delle fermate TILO del febbraio 2006. La quota di FFS, dedotta direttamente dalle prestazioni fatturate al Cantone, corrisponde dunque a fr. 42'720.

Il resto del montante (tolti i contributi della Confederazione e di FFS) equivale a 7.15 mio ed è a carico del Cantone e dei Comuni.

Il Comune di Mendrisio, in base agli accordi intercorsi con il Municipio (lettera del 4 marzo 2011), ha già stanziato un contributo di 1 mio fr. con Messaggio municipale 101/2012.

La Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto, poiché la fermata di Mendrisio-S. Martino rientra nelle misure regionali del Piano dei trasporti del Mendrisiotto (PTM), partecipa in misura del 25%, dedotti i contributi di terzi.

Le quote di ogni contribuente sono riassunte nella tabella seguente:

Totale	FFS	Confederazione	Mendrisio	CRTM	Cantone
9.78	0.04	2.58	1.0	1.54	4.62

La quota netta a carico del Cantone è dunque di 4.62 mio fr. (comprensiva del progetto di massima e del progetto definitivo).

Richiesta di credito

Il contributo per il progetto di massima rispettivamente il credito complessivo per il progetto definitivo sono già stati stanziati con precedenti Decreti legislativi (vedi Messaggio n. 5755 con Decreto legislativo del 21 febbraio 2006 rispettivamente Messaggio n. 6043 con Decreto legislativo del 2 giugno 2008). La presente richiesta di credito concerne dunque unicamente i costi di realizzazione.

Costi complessivi d'investimento	9.78
- Progetto di massima	-0.21
- Progetto definitivo	-0.40
Richiesta di credito	9.17

La richiesta di credito lordo ammonta quindi a 9.17 mio fr. (stato prezzi 3.2012). La ripartizione dei costi di realizzazione, esclusi dunque gli oneri di progettazione, è la seguente:

Totale	FFS	Confederazione	Mendrisio	CRTM	Cantone
9.17	-	2.58	1.0	1.54	4.05

FFS ha già dedotto la sua quota parte dagli oneri di progettazione di massima da lei sostenuti (0.04 mio fr.), mentre il contributo della Confederazione per la progettazione definitiva potrà essere richiesto solo con la messa in cantiere dell'opera. Pertanto il Cantone incasserà ancora 5.12 mio fr. (2.58+1+1.54). L'onere netto a carico del Cantone ammonta dunque a 4.05 mio fr.

4. LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO

4.1 Relazioni con le Linee Direttive

Tra gli obiettivi indicati nelle Linee direttive 2012-2015 nell'ambito della mobilità pubblica, si legge quanto segue: “[...] *la strategia in materia di mobilità comporta interventi sulle infrastrutture, soprattutto per modernizzare la rete ferroviaria*[...]”

In particolare, nella scheda programmatica no. 29 “*Territorio - Mobilità efficiente*” dell’Area di intervento prioritario “*Energia, ambiente e territorio*”, si propone tra le altre la seguente misura:

“*Completamento della rete ferroviaria regionale TILO. Realizzazione della nuova fermata di Mendrisio-S. Martino e studio di altre nuove fermate (Bellinzona-Piazza Indipendenza, Lugano Nord-Vezia).*”

4.2 Relazioni con il Piano Direttore

La realizzazione della fermata di Mendrisio-S. Martino risponde agli Obiettivi pianificatori cantonali 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*”. In particolare, si legge anche che “*la realizzazione di nuove stazioni, la migliore ubicazione di stazioni esistenti o il loro ammodernamento, nell’ambito di TILO, creano premesse e stimoli per progettare iniziative di promozione economica e di rilancio o riqualifica urbanistica in punti significativi dal profilo di uno sviluppo territoriale sostenibile.*”

La fermata di Mendrisio-S. Martino è citata esplicitamente nella scheda oggetto M7 sul servizio ferroviario regionale TILO.

Infine, anche nel Piano dei trasporti del Mendrisiotto si individua il bisogno di questa fermata, in quanto vi è una “*carezza del servizio nella zona industriale di S. Martino, nell’area dei centri commerciali presso lo svincolo autostradale di Mendrisio.*”

4.3 Relazioni con il Piano Finanziario

La richiesta di credito oggetto del presente messaggio non ha, nella fase di esercizio, alcuna incidenza sui conti di gestione dello Stato.

Non vi sono effetti sul personale dello Stato.

Le ripercussioni sui Comuni sono descritte al cap. 3.3.

La spesa lorda, pari a 9.17 mio di franchi, è prevista a PFI nel settore 63 “Trasporti”, posizione 631.60 ed è collegata al WBS 767.54.1050

Le entrate complessive, pari a 5.12 mio di franchi, sono a favore del PFI nel settore 63 “Trasporti” e ripartite ulteriormente nel seguente modo:

- Contributo federale, pari a 2.58 mio fr. collegati al WBS 767.65.1007
- Contributo del Comune di Mendrisio, pari a 1.0 mio fr. collegati al WBS 767.65.1008
- Contributi della CRTM, pari a 1.54 mio fr. collegati al WBS 767.65.1009

L'onere netto a carico del Cantone ammonta dunque a 4.05 mio fr. che ricadono sul quadriennio 2012-2015.

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 realizzazione della fermata di Mendrisio-S. Martino costituisce un aumento della qualità dell'offerta del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia in fase di progressiva attuazione. Essa è prevista dal Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto (PTM) e dal Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM).

Alla luce degli ottimi risultati riscontrati nei primi 7 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 del servizio 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 9.17 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 lordo di 9.17 milioni di franchi per la realizzazione della nuova fermata ferroviaria di Mendrisio-S. Martino, quale elemento del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), nell'ambito del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 3 luglio 2012 n. 6664 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È stanziato un credito lordo di 9.17 milioni di franchi per la realizzazione della fermata ferroviaria di Mendrisio-S. Martino.

Articolo 2

¹Il credito è iscritto al 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 ferroviaria (contributo per gli impianti ferroviari).

Articolo 3

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.