

# Rapporto

numero

**6163 R**

data

10 marzo 2009

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sul messaggio 20 gennaio 2009 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)**

La richiesta del credito oggetto del presente messaggio riguarda un'importante opera che si inserisce nel potenziamento del trasporto pubblico nel Bellinzonese. Grazie alla ristrutturazione della stazione e alla realizzazione del nodo di interscambio sarà possibile per la stazione di Castione-Arbedo assumere un ruolo importante quale nodo di interscambio. L'intervento è stato progettato evitando di creare conflitti fra il futuro attestamento dei treni regionali TILO e i treni in transito.

## **1. LE TAPPE DI REALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE TILO**

Il Messaggio governativo illustra in modo esaustivo le varie tappe di realizzazione. Nel presente rapporto richiamiamo i punti salienti.

Il progetto di sistema ferroviario TILO è attualmente in fase di sviluppo. Sono state realizzate alcune tappe importanti.

- L'introduzione dell'orario cadenzato ogni 30 minuti sulle linee S1 e S2 (da quest'anno addirittura ogni 15 minuti nelle ore di punta).
- La realizzazione di importanti infrastrutture quali il nodo di interscambio di Tenero e lo spostamento della fermata a Riazzino.
- Sul fronte del materiale rotabile sono stati fatti degli importanti passi in avanti, con l'introduzione di convogli moderni e più confortevoli.
- A livello di rete ferroviaria vi sono stati degli sviluppi che continueranno nei prossimi anni tenendo conto anche dell'apertura della futura linea AlpTransit (è già previsto che anche i treni TILO circoleranno nella galleria di base del Ceneri).

Grazie a questo sviluppo sarà possibile offrire un servizio rapido e frequente (ogni 30 minuti ed addirittura ogni 15 minuti nelle ore di punta) per tutti i centri del Cantone. La stazione di Castione-Arbedo diventerà un elemento importante all'interno del futuro sistema di trasporto pubblico.

## **2. LA RISTRUTTURAZIONE DELLA STAZIONE DI CASTIONE-ARBEDO**

### **2.1 Descrizione generale**

Il progetto è il risultato di un importante lavoro svolto dalla Ferrovie Federali Svizzere (FFS), dagli uffici cantonali competenti, coinvolgendo anche gli attori interessati (in particolare il Comune di Arbedo-Castione).

Il progetto può essere suddiviso in due parti: quella concernente gli **impianti ferroviari** e quella riguardante il **nodo d'interscambio**. Per quest'ultimo elemento è stata organizzata una progettazione test che ha permesso di consolidare il progetto tenendo conto delle esigenze dei vari attori interessati a quest'opera.

Per quanto riguarda la progettazione delle opere riguardanti l'infrastruttura ferroviaria è utile ricordare che la stessa è svolta dalle FFS che nello sviluppare il progetto ha tenuto conto delle esigenze dei treni in transito che non saranno ostacolati dalla futura presenza dei treni TILO.

Vi è poi l'area d'interscambio che è suddivisa in due settori d'intervento:

- Il terminale bus;
- Impianto Park+Rail (P+R)

Nell'ambito dei lavori di ristrutturazione e di creazione del nodo d'interscambio, sarà pure necessario spostare l'attuale stazione terminale della Ferrovia retica la cui concessione è attualmente detenuta dalla SEFT (Società esercizio ferroviario turistico).

L'organizzazione della nuova stazione ferroviaria è stata concepita per rispondere alle esigenze moderne richieste a infrastrutture di questo tipo che devono permettere un facile interscambio fra i diversi vettori di trasporto (automobile, treno, bus, bicicletta). Il progetto è stato sviluppato per favorire questi interscambi. Ricordiamo a questo proposito che oltre al nuovo impianto Park+Rail e alla presenza di un nuovo terminale bus, sarà pure previsto un servizio Bike+Rail grazie alla presenza nelle vicinanze del percorso ciclabile nazionale no. 3 Basilea-Chiasso. Nell'ambito dei lavori saranno pure migliorati gli accessi ciclabili da Arbedo, da Castione rispettivamente Lumino.

### **2.2 La procedura di approvazione dei piani**

Al momento dell'allestimento del Messaggio il progetto dell'infrastruttura ferroviaria eseguito dalle FFS era stato pubblicato. I piani sono stati approvati dall'Ufficio federale dei trasporti il 19 dicembre 2008 e contro questa decisione non è stato interposto nessun ricorso. Non sono dunque necessari dei cambiamenti.

Per quanto riguarda la progettazione dell'area d'interscambio si è arrivati allo stadio del progetto di massima e una pubblicazione dei piani, con relativa approvazione sulla base del diritto cantonale, è prevista nel 2010.

### **2.3 Tempi di realizzazione**

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie si prevede di poter partire con il cantiere nel mese di aprile e terminare i lavori entro il dicembre 2010. Il rispetto dei tempi è dettato anche dalla programmazione dei vari cantieri che sono previsti in Ticino in relazione al progetto AlpTransit.

Per le opere riguardanti l'interscambio, la loro realizzazione è prevista nel 2011.

Vi è dunque una discrepanza temporale tra l'entrata in funzione del nuovo esercizio ferroviario con l'attestamento dei treni a Castione-Arbedo e la realizzazione dell'area d'interscambio. Durante questa fase di transizione saranno necessarie delle misure provvisorie che garantiranno la fruibilità della stazione.

## 2.4 Costi

L'investimento complessivo è sicuramente importante e si attesta a 42.1. milioni di franchi che sono suddivisi fra gli oneri per gli impianti ferroviari (35 milioni di franchi) e quelli riguardanti l'area d'interscambio (7 milioni di franchi).

L'opera sarà finanziata da più attori:

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| • FFS  | 21.5 milioni di franchi |
| • Cantone  | 14.1 milioni di franchi |
| • Commissione regionale dei trasporti del bellinzonese | 4.7 milioni di franchi  |
| • Comune di Arbedo-Castione                            | 1.6 milioni di franchi  |
| • RhB (Ferrovia retica)                                | 0.09 milioni di franchi |

La richiesta di credito si attesta a 25.8 milioni di franchi (compresa una riserva di 2.9 milioni di franchi) si riferisce all'onere lordo composto dal contributo del Cantone per le opere di impianti ferroviari, compresa la quota della Commissione regionale dei trasporti del bellinzonese, e il totale dell'investimento riguardante l'area d'interscambio. L'onere netto, considerando quindi i vari contributi derivanti dal riparto dei costi sopra illustrato, è invece pari a 14.1 milioni di franchi a cui si aggiunge un importo di 1.6 milioni di franchi destinato alla riserva per la copertura rischi.

Nell'ambito degli approfondimenti commissionali, è emerso un aumento dei costi per gli impianti ferroviari che sono passati dai 24 milioni inizialmente ipotizzati nella fase di pianificazione, ai 35 milioni di franchi indicati nel Messaggio. Per l'area d'interscambio i costi sono passati da 2.7 milioni di franchi ai 7.1 milioni di franchi indicati nel messaggio.

I competenti uffici cantonali hanno fornito le necessarie spiegazioni che illustriamo di seguito.

- a) Per gli **impianti ferroviari** la stima di costi di 24 milioni si riferiva alla valutazione fatta nel 2007 sulla base di uno studio preliminare (attendibilità dei prezzi +/-30%) e con lo stato dei prezzi al 9/04. L'importo finale di 35 milioni si riferisce al progetto definitivo (attendibilità dei prezzi +/-10%), con lo stato dei prezzi al 2/08 e includendo pure i costi amministrativi del 2% (richiesti dalle FFS a livello svizzero per progetti di terzi).

Schematicamente l'aumento dei costi può essere così suddiviso:

Costo base	24.1 mio di franchi
+ rincaro	3.2 mio di franchi
+ costi amministrativi	0.5 mio di franchi
+ parte rinnovo impianti	<u>2.9 mio di franchi*</u>
Totale	30.7 mio di franchi

\* Posizione interamente a carico di FFS

Costo aggiornato presente nel messaggio 35.1 mio di franchi.

La differenza di 4.4 mio di franchi rappresenta dunque l'aumento effettivo (reale) dei costi. Questo aumento effettivo trova la sua spiegazione nei seguenti motivi:

- Affinamento progetto (passando da una attendibilità dei prezzi di +/-30% a +/-10%);
- Modifiche del progetto con lo spostamento di ripari fonici esistenti come richiesto dal Cantone e l'allungamento del marciapiede da 170 ml a 220 ml per rispondere all'esigenza delle composizioni di terni più lunghe;

- b)** Per l'**area d'interscambio** l'onere inizialmente previsto era di 2.1 milioni di franchi che è salita a 7.1 milioni di franchi, importo inserito nel Messaggio. Alla base della prima valutazione dei costi vi erano gli stessi motivi visti per gli impianti ferroviari: valutazione fatta nel 2007 e sulla base di uno studio preliminare.

Gli approfondimenti tecnici hanno portato a delle modifiche sostanziale del progetto con relativo aumento dei costi:

- È stato ampliato il perimetro d'intervento con un estensione verso sud e verso nord ed è pure sorta la necessità di spostare la Stazione SEFT (ex ferrovia retica) in quanto entrava in contrasto con il terminale bus.

Occorre sottolineare che questo aumento dei costi si è ripercosso in maniera limitata sull'onere a carico del Cantone che è passato da 1.9 milioni di franchi a 2.1 milioni di franchi.

## **2.5 L'utenza della nuova infrastruttura**

L'intervento al nodo di Castione-Arbedo rientra nel programma delle misure previste per rendere più attrattivo il sistema TILO (maggiori frequenze, nuovo materiale rotabile, nuove fermate, miglioramento interscambi, estensioni della rete verso l'Italia, accelerazione dei collegamenti tra Sopra- e Sottoceneri ecc.), che nel complesso porteranno ad un raddoppio dell'utenza entro l'orizzonte AlpTransit, alleviando in tal modo la pressione del traffico sulla rete stradale ed autostradale.

Il nuovo impianto si rivolge a due bacini d'utenza distinti. Quale nodo d'interscambio, tramite le linee bus ed il P+R, permetterà di servire in modo attrattivo la Riviera e la Mesolcina, rendendo più veloce ed affidabile la catena di trasporto (vedi difficoltà di penetrazione a Bellinzona, in automobile ed in bus). Inoltre permetterà di servire direttamente la zona insediativa circostante, che presenta potenziali di sviluppo elevati.

Con l'apertura della galleria di base del Ceneri, i tempi di percorrenza tra Castione-Arbedo e Lugano si ridurranno a soli 20 minuti.

Questo fa sì che il nodo di Castione-Arbedo diventi una delle fermate regionali TILO più importanti del Cantone: la previsione degli utenti per il 2020 si situa infatti attorno ai 1'500 movimenti al giorno.

## **3. INCIDENZA FINANZIARIA PER IL CANTONE**

Come abbiamo già avuto modo di rilevare l'onere netto a carico del Cantone (riserve escluse) è pari a 14.1 milioni di franchi su un investimento totale di 42.1. milioni di franchi. La partecipazione del Cantone è dunque pari al 33.4% dell'investimento complessivo.

L'opera complessiva può essere suddivisa in due importanti elementi:

- l'infrastruttura ferroviaria;
- l'area d'interscambio.

L'infrastruttura ferroviaria (impianti ferroviari) ha un onere complessivo di 35 milioni di franchi di cui 12 milioni a carico del Cantone. Una quota d'investimento pari dunque al 34%.

L'area d'interscambio ha invece un costo complessivo di 7.1 milioni di franchi, di cui 2.1 milioni a carico del Cantone pari a una partecipazione del 30%.

L'onere a carico del Cantone è già stato inserito nel Piano finanziario al capitolo "Trasporti". Complessivamente l'onere lordo previsto è di 25.8 milioni di franchi che al netto delle varie entrate si attesta a 14.1 milioni di franchi che aumenta a 15.6 milioni di franchi se includiamo la riserva legata al rischio.

#### **4. CONCLUSIONE**

La Commissione della gestione e delle finanze invita il Parlamento ad approvare il credito lordo di 25.8 milioni di franchi destinato alla ristrutturazione della stazione di Castione-Arbedo a cui si aggiunge la realizzazione del nodo d'interscambio. Si tratta di un'importante opera nell'ambito del potenziamento dell'offerta dei servizi pubblici in una regione, quella del Bellinzonese, che ha accumulato in questi anni un certo ritardo nello sviluppo del trasporto pubblico.

Grazie a questo importante contributo cantonale sarà possibile portare beneficio al trasporto pubblico, permettendo anche di sbloccare un volume d'investimento non indifferente, pari a 42.1 milioni di franchi. Investimento che potrà iniziare a breve termine e che è da salutare positivamente anche per il contesto economico poco favorevole in cui si realizza. Si tratta di un volume d'investimento non trascurabile che gioverà anche all'economia cantonale, in particolare al settore edile.



Alla luce di quanto precede, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Parlamento ad approvare il credito di 25.8 milioni di franchi.

Per la Commissione gestione e finanze:

Christian Vitta, relatore  
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bertoli -  
Bignasca A. (per le conclusioni) - Bobbià -  
Celio - Ghisletta R. - Gobbi N. - Jelmini - Lurati -  
Merlini - Orelli Vassere - Regazzi - Righinetti