Rapporto

numero	data	Dipartimento
7169 R	19 aprile 2016	TERRITORIO

Concerne

della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 23 febbraio 2016 concernente lo stanziamento di un credito netto di CHF 1'800'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 4'600'000 per la realizzazione delle prime opere del Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB)

Con il presente messaggio il Consiglio di Stato (CdS) chiede al Gran Consiglio di autorizzare la spesa di 4.6 milioni di franchi e lo stanziamento di un credito cantonale netto di 1.8 milioni di franchi per la realizzazione delle prime opere del PAB.

1. INTRODUZIONE

Cantone e Comuni, attraverso la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB), hanno sottoposto alla Confederazione il PAB ai sensi della legge sul fondo infrastrutturale. Il documento è stato accolto e ha ottenuto una quota di finanziamento federale pari al 40%. Pertanto, a fronte di un investimento di 4.6 milioni di franchi prospettato per questo primo pacchetto di misure riguardanti la mobilità lenta (ML), il contributo federale massimo ammonta a fr. 1'840'000.-. Sull'importo restante di fr. 2'760'000.- la chiave di riparto tra Cantone e Comuni prevede il 65% dei costi a carico del Cantone (ossia ca. fr. 1.8 milioni) e il 35% a carico dei Comuni (ca. 1 milione di franchi), a loro volta ripartiti tra i singoli comuni secondo la chiave di riparto adottata dalla CRTB.

2. IL PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo percorso ciclabile regionale lungo la linea ferroviaria tra Arbedo e Cadenazzo, con un tracciato lineare e pianeggiante, molto attrattivo per gli spostamenti quotidiani. Sono previsti a questo scopo interventi a Cadenazzo (misura ML 2.1.6 in via Ala Brüga e tra via Ala Brüga e via Industrie), a Sant'Antonino (misura ML 2.1.4 tra via al Ticino e via Stazione) e a Giubiasco (misura ML 2.1.3) su via del Piano, tra via Baragge e via Mondari, dove accanto alla ferrovia sarà realizzata anche una nuova passerella ciclopedonale lunga circa 150 metri, per l'attraversamento di via Zorzi in corrispondenza dello stand di tiro (misura ML 2.1.2), che raccoglierà l'utenza cittadina e andrà a migliorare il collegamento utilitario tra Bellinzona e Giubiasco lungo il percorso no. 31. I percorsi di ML del PAB e l'ubicazione delle relative misure sono rappresentati nella figura 1.

1.0064

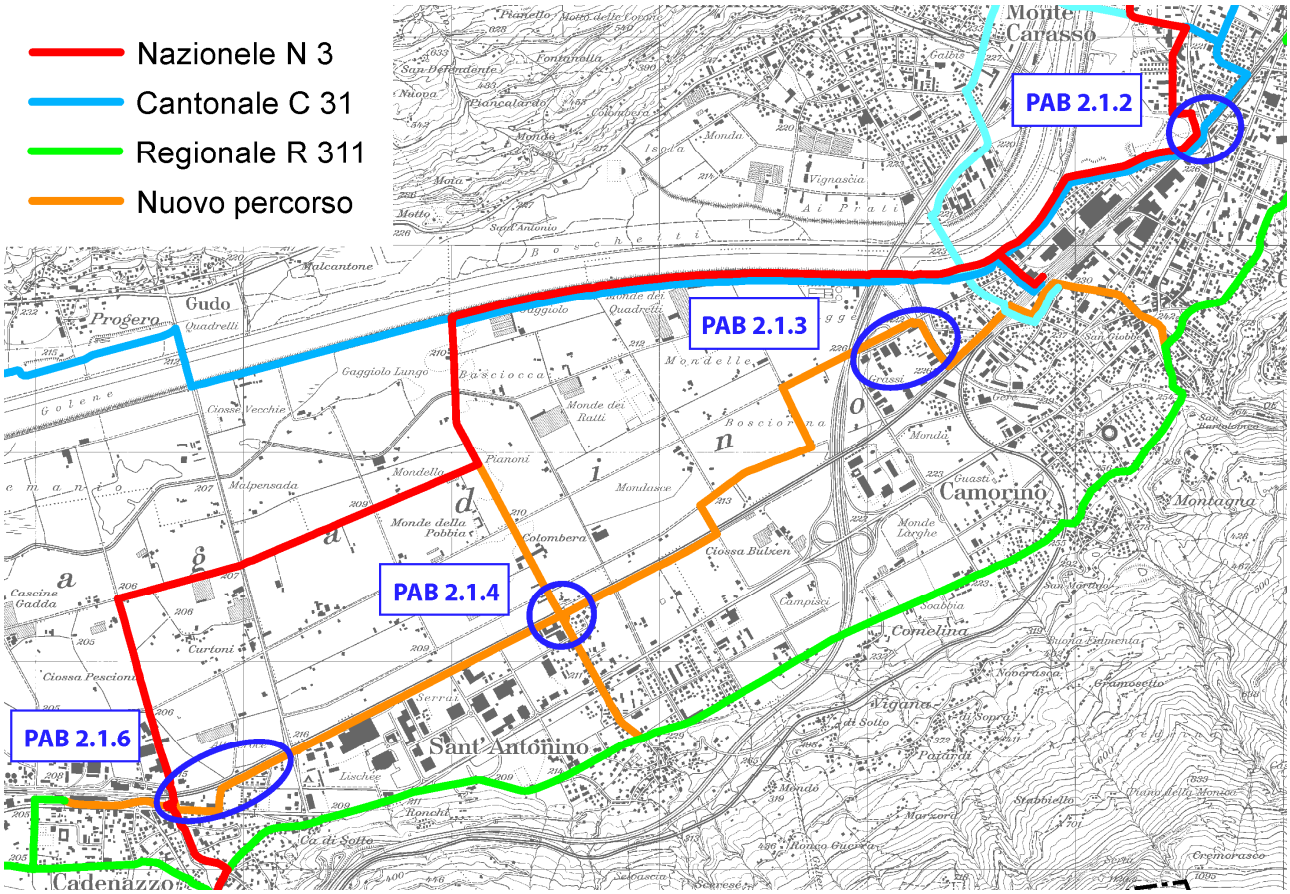

Fig. 1: Percorsi PAB e ubicazione misure.

Per quanto attiene al progetto di nuova passerella (v. figura 2), la rampa situata a nord-est avrà una pendenza che raggiungerà il 7%. Pur a fronte di una norma del 6%, il valore del 7% – imposto dalla quota della strada esistente lato Bellinzona, dalla quota della strada cantonale (via Bellinzona) e dalla distanza limitata tra i due sottopassi FFS – è ritenuto sopportabile e ottenuto grazie alla tipologia molto snella del manufatto (v. messaggio a pag. 3). A titolo di esempio si ricorda che la rampa di accesso (sponda destra) della passerella di M. Carasso raggiunge la pendenza del 9%. La rampa lato Giubiasco avrà una pendenza del 6%, in norma, fino a raggiungere l'ultimo tratto in calcestruzzo e quindi la via Saleggi lato Giubiasco, concludendosi con un raccordo curvo che favorisce anche in questo caso il rallentamento dei ciclisti che s'immettono sulla strada.

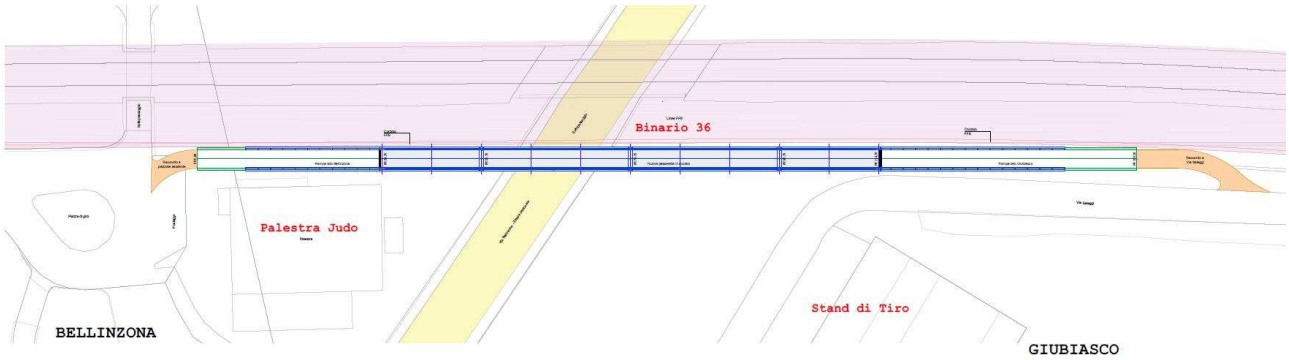

Fig. 2: Planimetria della nuova passerella ciclopedonale Via Zorzi / Via Bellinzona.

Per quanto riguarda la descrizione delle singole misure, come pure le tempistiche di realizzazione, si rimanda alle spiegazioni esaustive e ai minuziosi dettagli contenuti nel messaggio governativo.

3. COSTI DEGLI INTERVENTI E RAPPORTO CON PF, PD E LD

3.1 Costi della passerella ciclopedonale (misura ML 2.1.2)

Il preventivo dei costi in base al **progetto definitivo gennaio 2016** ammonta a **fr. 2'100'000.-**, (riserva compresa) per un costo al m² pari a ca. fr. 4'000.-, in linea con strutture simili realizzate negli ultimi anni. A titolo di paragone nel messaggio si citano per esempio:

- passerella Bellinzona - Monte Carasso 5'500.-- fr./m²
- passerella Bellinzona - Galbisio 4'500.-- fr./m²
- passerella Tenero - Gordola 3'800.-- fr./m²

3.2 Costi delle misure ML 2.1.3, 2.1.4 e 2.1.6 (percorso Giubiasco-Cadenazzo)

La stima dei costi in base ai **progetti di massima febbraio 2015** ammonta complessivamente a **fr. 2'500'000.-** ed è così composto:

ML 2.1.3 Giubiasco – Via del Piano - Tratto tra incrocio via Baragge e via Mondari	CHF	260'000.--
ML 2.1.4 S. Antonino - Incrocio tra via Al Ticino e via Stazione	CHF	140'000.--
ML 2.1.6 Cadenazzo - via Ala Brüga - strada cantonale tra incrocio via Ala Brüga e via Industrie	 CHF CHF	 560'000.-- 1'180'000.--
Stima dei costi 2/2015 (IVA inclusa)	CHF	2'140'000.--
Riserva (20% sui costi d'opera)	CHF	360'000.--
Totale arrotondato (IVA inclusa)	CHF	2'500'000.--

3.3 Rapporto con PF, PD e LD

La spesa complessiva degli interventi prospettati ammonta a **fr. 4.6 milioni** ed è contemplata nel PF. In esso sono pure contemplate le entrate derivanti dalla Confederazione e dai Comuni, così che l'importo netto a carico del Cantone ammonta a **fr. 1.8 milioni**.

Gli interventi in oggetto sono pure coerenti con gli obiettivi del Piano direttore, che conferma l'importanza della mobilità lenta pedonale e ciclabile (scheda M10). Gli investimenti sono pure in sintonia con gli obiettivi fissati nelle LD per il periodo 2012-2015, terzo aggiornamento, capitolo 2.2 "Energia, ambiente, territorio", scheda n. 29 (Territorio – Mobilità efficiente), punto 2, lettera f), che prevede la preparazione dell'attuazione delle misure prioritarie dei nuovi Programmi di agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese.

La realizzazione del progetto **non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato né sul personale**, mentre va ricordato che lo stanziamento del credito

proposto con il decreto legislativo richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

4. CONCLUSIONI

Con questo messaggio il CdS intende avviare la realizzazione delle importanti misure di mobilità previste nel PAB. Questo primo pacchetto di misure tocca il settore della ML attraverso la quale si intende promuovere uno sforzo di recupero infrastrutturale e stimolare maggiormente, in un comparto urbano non facile, la mobilità dolce sia in un'ottica funzionale legata agli spostamenti quotidiani e al pendolarismo (lavoro, formazione, scuola, ecc.), sia in un'ottica associata allo svago di prossimità come pure al turismo.

Sulla base di questa considerazioni si invitano le colleghe e i colleghi del Gran Consiglio a voler approvare il disegno di decreto legislativo allegato al messaggio governativo.

Per la Commissione gestione e finanze:

Raffaele De Rosa, relatore
Bacchetta-Cattori - Badasci - Caprara -
Caverzasio - Dadò - Denti - Farinelli -
Garobbio - Gianora - Guerra - Kandemir Bordoli -
Lurati S. - Pini - Pinoja - Quadranti