

Rapporto

numero

8136 R

data

7 giugno 2022

competenza

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

della Commissione gestione e finanze sul messaggio 23 marzo 2022 concernente lo stanziamento

- **di un credito netto di CHF 3'800'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 6'000'000 per la realizzazione delle opere di sistemazione del nodo di interscambio presso la stazione FFS di Biasca**
- **di un credito netto di CHF 1'510'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 1'912'000 per la realizzazione della nuova pista ciclabile lungo l'argine del fiume Ticino a Bodio**
- **di un credito netto di CHF 2'761'000 e autorizzazione alla spesa di CHF 2'791'000 per la realizzazione del nuovo svincolo stradale tra il riale Cramosina e la strada cantonale a Giornico**

1. INTRODUZIONE

Il recente potenziamento dell'offerta di Trasporto pubblico in Ticino comporta un indispensabile adeguamento strutturale delle fermate e dei nodi intermodali in particolare per facilitare i flussi dei passeggeri e dei bus oltre a migliorare la sicurezza degli utenti.

Il messaggio in oggetto propone lo stanziamento di crediti per la realizzazione di opere migliorative del nodo intermodale di Biasca (credito netto di CHF 3'800'000 e l'autorizzazione alla spesa di CHF 6'000'000) a cui si aggiungono due opere connesse al progetto USTRA dedicato alla realizzazione della nuova Area multiservizi ed il Centro controllo Veicoli (CCVP) a Giornico; nuova pista ciclabile a Bodio (credito netto di CHF 1'510'000 e l'autorizzazione alla spesa di 1'912'000) e nuovo svincolo stradale tra il riale Cramosina e la strada cantonale a Giornico (credito netto di CHF 2'761'000 e l'autorizzazione alla spesa di 2'791'000).

Per le informazioni di dettaglio dei singoli progetti rinviamo al messaggio. Nel rapporto riprendiamo una breve descrizione degli interventi previsti e le modalità di finanziamento.

2. IL NODO INTERMODALE DI BIASCA

La necessità di adeguare strutturalmente il nodo intermodale di Biasca è la conseguenza del potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico decisa dal Gran Consiglio il 26 maggio 2020 in funzione dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.

È stato stanziato un credito quadro di 461.4 milioni di franchi, di cui 355.6 milioni quale quota netta a carico del Cantone e 105.8 milioni quale quota a carico dei Comuni, destinato al miglioramento delle prestazioni di trasporto pubblico per il periodo 2020-2023. La nuova offerta prevede anche delle modifiche alla rete bus regionale per le Tre Valli che consistono principalmente:

- nella creazione di due nuove linee che sostituiscono la linea 191 Airolo–Bellinzona, ovvero la linea 120 Airolo–Biasca–Osogna e la linea 221 Bellinzona–Claro–Biasca;
- nella nuova linea 222 Bellinzona–Lodrino–Biasca con un percorso più attrattivo per chi è diretto in centro a Biasca (rispetto alla linea 193) e collegata alla linea 221 (collegamento continuo tra le due sponde della Riviera).

Questa nuova offerta di trasporto pubblico rafforza il ruolo chiave dell'area della stazione FFS di Biasca quale "**Nodo di interscambio**" dei trasporti al servizio di tutta la regione che però richiede degli adattamenti come proposti dal messaggio in oggetto.

2.1. Progetto

L'intervento migliora la funzionalità e l'attrattività generale del nodo di interscambio FFS Biasca, rispettivamente riqualifica urbanisticamente la piazza della stazione.

Gli obiettivi sono:

- favorire l'interscambio tra i mezzi pubblici, migliorare la conduzione e gli stalli delle linee bus concentrando le fermate;
- moderare il traffico su via Bellinzona e migliorare la sicurezza degli attraversamenti;
- aumentare gli spazi destinati ai pedoni e in generale alla mobilità lenta (ciclisti);
- predisporre spazi necessari a tutti i contenuti del nodo (B+R, K+R, P+R, mobility, posteggi degli affittuari FFS);
- realizzazione di un arredo architettonico funzionale alla riqualifica del tessuto urbano, data dal progetto del Nodo di interscambio come anche dalla ristrutturazione del fabbricato viaggiatori FFS (quest'ultima curata da FFS).

Gli interventi progettati sono:

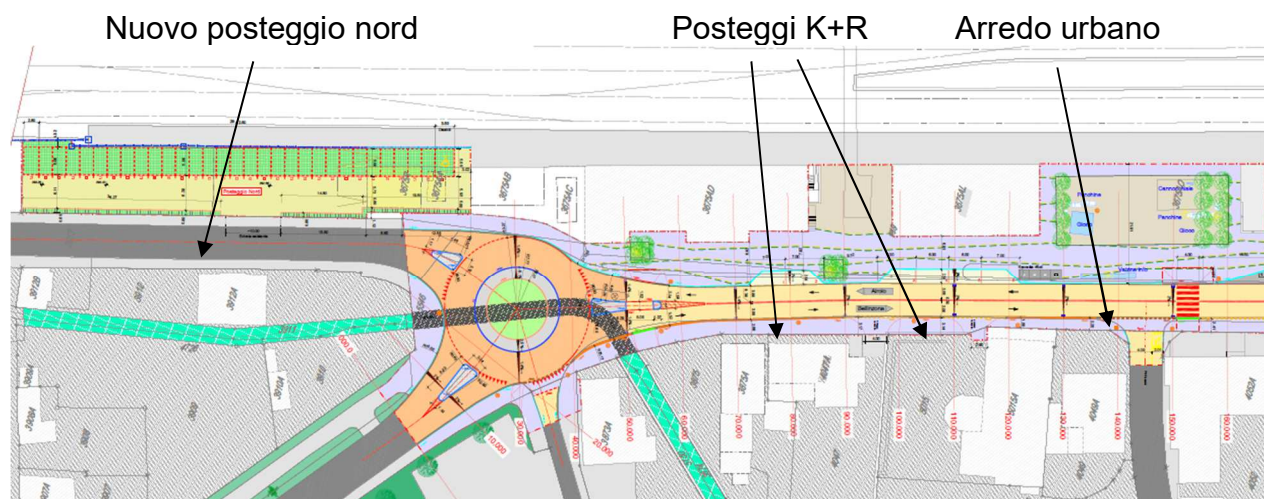
- la realizzazione di **una seconda rotonda a sud**, in corrispondenza dell'accesso attuale al P+R e all'ufficio postale con il duplice ruolo di favorire la conduzione dei bus (linee provenienti da nord e aventi quale capolinea la stazione), rispettivamente di creare una porta di entrata al comparto della stazione e alla zona urbana quale elemento complementare di moderazione per i veicoli provenienti da sud;
- il **restringimento del calibro della strada cantonale** a 6.30 m di larghezza, con 2 corsie di 3.00 m cadauna e una striscia colorata centrale di 30 cm atta a consentire una più agevole manovra dei bus in uscita dagli stalli in direzione sud-nord e una maggiore sicurezza nell'incrocio di veicoli pesanti (bus-bus, bus-camion, camion-camion); lo spazio pubblico restante viene destinato essenzialmente ai pedoni, alle fermate bus e all'arredo;
- l'ottimizzazione dell'ubicazione dei **passaggi pedonali**: uno in corrispondenza del sottopassaggio per i binari 2 e 3 della stazione e un altro in corrispondenza di via S. Franscini;
- lo **spostamento dell'asse stradale verso la stazione** per aumentare gli spazi disponibili ai pedoni e consentire, sul lato ovest di via Bellinzona, la realizzazione di una **nuova fermata bus** per le linee 120, 221 e 222 in direzione di Osogna e Bellinzona, linee che sono vincolate da rigidi tempi di percorrenza;
- la sistemazione di **4 stalli bus** di 3.30 m di larghezza in calcestruzzo in direzione sud-nord in modo da favorire l'interscambio tra le varie linee bus e fra le linee bus e i treni;

- la realizzazione di una **grande pensilina**, prospiciente la facciata principale del fabbricato viaggiatori FFS, che permetta di coprire l'area di attesa dei bus;
- la formazione di **5 stalli** di parcheggio lungo la strada cantonale adibiti ai veicoli leggeri con una durata di **sosta breve (K+R)** come anche un'area di carico e scarico a servizio delle attività commerciali presenti;
- il posizionamento di un nuovo **impianto B+R** per biciclette e motoveicoli con una capienza di 100 posti;
- l'ampliamento del **parcheggio FFS** esistente nel comparto nord (su via A. Giovannini) per un complessivo di 31 stalli, nel quale saranno trasferiti i posteggi situati attualmente nell'area della stazione unitamente alla predisposizione di stalli per veicoli elettrici con relativa colonna di ricarica;
- il completamento della sistemazione stradale con una **nuova illuminazione pubblica**, debitamente armonizzata ed inserita nel contesto urbano, unitamente a quella del piazzale lato stazione;
- la creazione di una **piazzetta quale spazio ricreativo** (progetto quest'ultimo di competenza del Comune di Biasca).

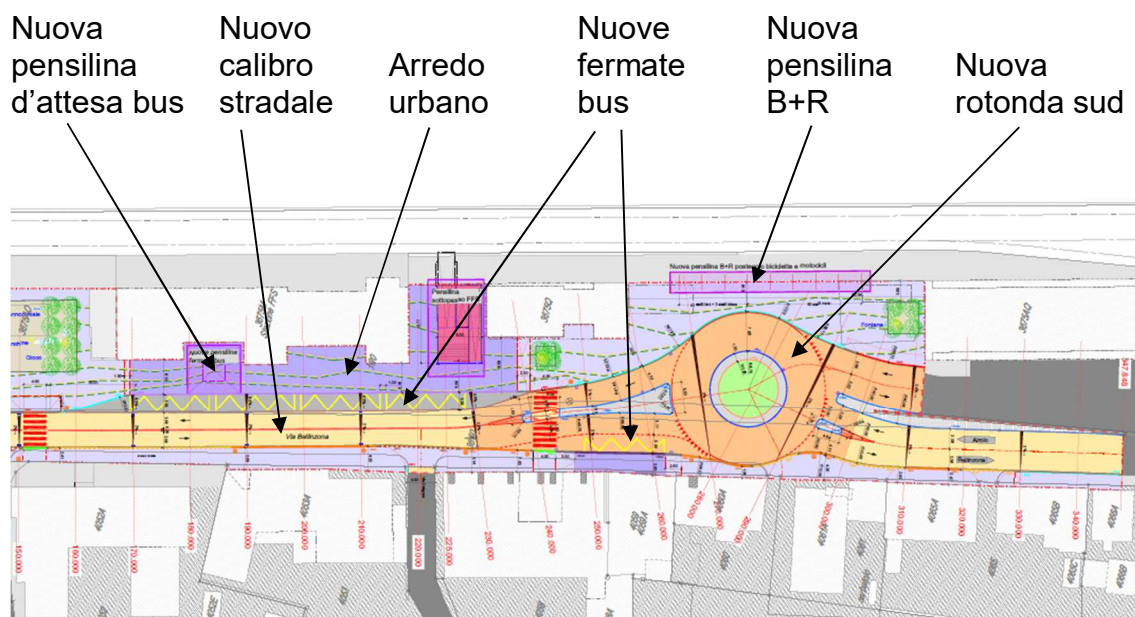
Fanno inoltre parte del progetto il rinnovo di parte delle infrastrutture tecniche delle aziende, nonché la corretta evacuazione delle acque.

La realizzazione del progetto comporta l'espropriazione di una superficie complessiva di circa 1'260 m² del mapp. 3675 di proprietà di FFS.

Le misure elencate sono illustrate nelle seguenti planimetrie di progetto:



Planimetria del progetto definitivo, tratta 1



Planimetria del progetto definitivo, tratta 2

2.2. Finanziamento

Il finanziamento del nodo di interscambio di Biasca (previsto dal Piano regionale dei trasporti delle Tre Valli adottato dal CdS con RG del 13 luglio 2004 e approvato dalla CRT3V il 5 luglio 2004) è oggetto di una specifica convenzione tra:

- la Repubblica e Cantone Ticino (rappresentata dal CdS);
- la Commissione Regionale dei Trasporti delle Tre Valli (CRT3V);
- il Comune di Biasca (rappresentato dal Municipio).

La convenzione risale al 4 novembre 2014; i contenuti sono stati nel frattempo aggiornati coerentemente con quanto previsto nel presente messaggio in accordo con tutti i partner e verranno nuovamente ratificati dal Consiglio di Stato (CdS) dopo l'approvazione dello stesso da parte del Parlamento.

Il **preventivo** dei costi in base al progetto definitivo 2/2021 ammonta a **CHF 5'480'000.00** (tutte le cifre IVA inclusa), così suddivisi:

Nodo interscambio	3'587'000
Nuova rotonda e interventi sulla strada cantonale (incluso espropri)	838'000
Bike & Ride	255'000
Posteggio nord	800'000
Totale arrotondato (IVA inclusa)	5'480'000

I costi sono suddivisi in base agli enti competenti per il finanziamento, ovvero:

- **Cantone e CRT3V** per le opere prettamente legate alla realizzazione del Nodo d'interscambio;

- **Cantone** per la realizzazione della nuova rotonda e gli interventi sulla strada cantonale per un totale di CHF 838'000;
- **FFS** quale contributo al nuovo Bike & Ride, ai posteggi a nord del comparto e alla sistemazione urbanistica del comparto della stazione per un totale di CHF 465'000;
- Il **Comune di Biasca** per quanto concerne interventi alle proprie parti d'opera, all'arredo propriamente comunale e quale contributo per soluzioni architettoniche più ricercate rispetto allo standard cantonale per un totale di CHF 872'000.

La suddivisione dei costi sopra esposti è regolata tramite la citata convenzione tra Cantone, CRT3V e Comune di Biasca rispettivamente da un'apposita convenzione con FFS. L'opera, in quanto parte integrante del PRT RTV, assume carattere d'interesse regionale per cui, dedotte le partecipazioni del Cantone, di FFS e del comune di Biasca, i rimanenti costi dell'opera regionale sono suddivisi per il 21% a carico dei Comuni della CRT3V e per il **79% a carico del Cantone**.

Risulta quindi la seguente ripartizione dei costi (prezzi 2021, tutte le cifre IVA inclusa):

Costo totale di costruzione dell'opera	5'480'000
Quota parte Cantone per nuova rotonda, interventi sulla SC incl. espropri	- 838'000
Quota parte Comune di Biasca	- 872'000
Contributo FFS	- 465'000
Costo totale dell'opera regionale da ripartire tra Cantone e CRT3V	3'305'000
→ a carico del Cantone (79%)	2'611'000
→ a carico della CRT3V (21%)	694'000

Il Comune di Biasca si impegna ad anticipare il finanziamento della quota parte dei Comuni dei distretti di Leventina, Blenio e Riviera (art. 1 cpv. 1 lett. e) del Regolamento sull'organizzazione del finanziamento delle Commissioni regionali dei trasporti); il conguaglio delle quote avverrà dopo la conclusione della convenzione e la conseguente definizione della chiave di riparto interna tra i comuni e delle partecipazioni comunali sull'insieme delle opere previste nel PRT RTV.

L'onere netto a carico del Cantone è di CHF 3'449'000, a cui viene aggiunta una riserva del 10% considerato che il preventivo si basa su un progetto definitivo per un totale arrotondato di **CHF 3'800'000**.

L'autorizzazione alla spesa ammonta a CHF 5'480'000, a cui viene aggiunta una riserva del 10% considerato che il preventivo si basa un progetto definitivo per un totale arrotondato di **CHF 6'000'000**.

La riserva del 10% ca. sull'importo totale, se utilizzata, sarà suddivisa tra gli enti finanziatori secondo la chiave di riparto stabilita nelle convenzioni

3. LA NUOVA PISTA CICLABILE A BODIO

Il progetto ha come obiettivo principale di mettere in sicurezza e aumentare l'attrattività del percorso nazionale N3 Nord-Sud appartenente alla rete di Svizzera Mobile (indicato come tratto in blu sempre nella figura 1). Attraverso la realizzazione della nuova pista si prevede infatti lo smantellamento della parte del percorso N3 ubicato all'interno della zona industriale di Bodio, eliminando in questo modo i conflitti di coabitazione tra il traffico ciclabile e il traffico pesante del comparto industriale.

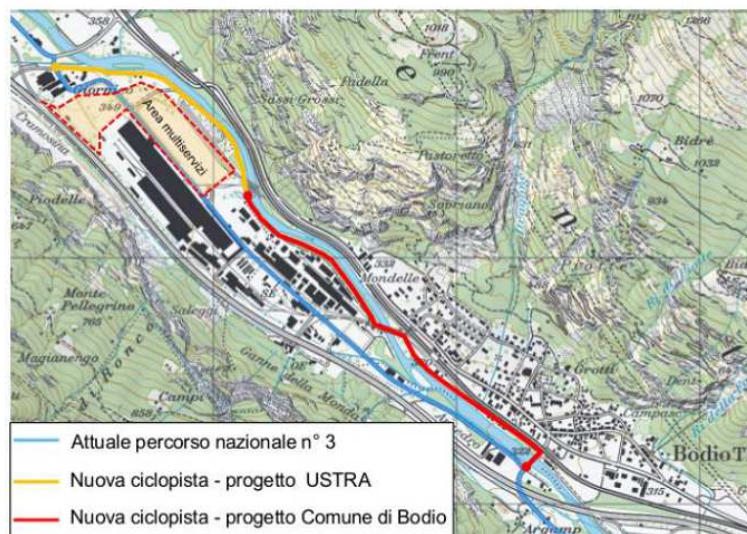
Importante sottolineare come questo progetto sia strettamente connesso al progetto USTRA dedicato alla realizzazione della nuova Area multiservizi e il Centro controllo Veicoli (CCVP) a Giornico.

Partendo dal confine nord con Giornico dove sarà realizzata la pista ciclabile a carico dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), il nuovo tracciato si sviluppa lungo la strada d'argine esistente, situata sulla sponda destra del fiume Ticino. Attualmente il fondo della strada è erboso/ghiaioso, verso il fiume esiste un argine di rinforzo eseguito con blocchi che sostengono e delimitano la strada, mentre verso monte è presente il muro di cinta che delimita la zona industriale della ditta Imerys Graphite & Carbon SA. Al termine della strada d'argine il percorso attraversa tre binari industriali, uno di proprietà di Imerys Graphite & Carbon SA e due di Tensol Rail SA. Proseguendo verso sud, il tracciato procede lungo un percorso già asfaltato che si collega al camminamento del ponte ferroviario esistente sul fiume Ticino, al termine del quale è presente una scalinata che porta al cavalcavia di collegamento alla stazione. In questo punto il percorso svolterà verso destra, grazie alla realizzazione di una nuova rampa di collegamento, in modo da collegarsi con la strada asfaltata esistente lungo la sponda sinistra del fiume Ticino. La nuova rampa di collegamento, di una lunghezza totale di ca. 145 m, è realizzata mediante la costruzione di un piccolo manufatto in calcestruzzo e un terrapieno fino al raccordo con la strada sterrata di proprietà di Armasuisse. La pista ciclabile si collega poi alla strada asfaltata esistente dopo il piazzale di giro dello stabile "Carbura", continuando verso sud lungo la strada comunale di Bodio, per poi terminare all'incrocio con la strada cantonale in direzione di Personico.

3.1. Progetto

La misura in oggetto prevede la realizzazione di una nuova ciclopista lungo il fiume Ticino ubicata all'interno del territorio del Comune di Bodio (tratto indicato in rosso nella figura 1 sottostante).

Il progetto USTRA prevede anche la realizzazione di una nuova tratta di ciclopista (tratta in giallo) completando di fatto l'aggiramento della zona industriale anche in territorio di Giornico.



*Piano della situazione di progetto.
In rosso la nuova ciclabile in territorio di Bodio.*

3.1.1. Diverse tipologie di intervento su tratte diverse

L'opera è caratterizzata da passaggi in situazioni diverse che richiedono un intervento con manufatti di diversa tipologia:

- tratta sterrata con pavimentazione in calcestruzzo (L = ca. 690 m)
- zona del passaggio a livello (L = ca. 80 m)
- allargamento della passerella del ponte ferroviario esistente (L = ca. 90 m)
- rampa di collegamento e tratta in calcestruzzo (L = ca. 145 m)
- tratta finale con ripristino pavimentazione bituminosa esistente (L = ca. 610 m)

3.1.2. Aspetti ambientali

Un aspetto particolare risulta dal fatto che il mapp. 741 RFD Bodio è iscritto nel Catasto cantonale dei siti inquinati come "sito inquinato che non deve essere né sorvegliato né risanato" (oggetto 304a3).

Secondo il catasto cantonale, per questo oggetto è stata svolta un'indagine preliminare tecnica OSiti. In passato, la ditta Imerys Graphite & Carbon SA ha dovuto procedere alla bonifica di parte della pista d'argine interessata dal presente progetto della pista ciclabile. Durante i lavori sono emerse problematiche di contaminazione del terreno asportato (materiale da discarica tipo E). Allo scopo di verificare più precisamente la presenza di eventuali inquinamenti, e definire le possibilità di riutilizzo o le corrette vie di smaltimento del materiale di scavo, è stato eseguito un approfondimento tramite una campagna di prelievi e relative analisi chimiche di laboratorio. L'indagine ha rilevato che è presente del materiale contaminato e inquinato ai sensi dell'OPSR, che sarà asportato e smaltito nell'ambito del progetto. Il resto del materiale può invece rimanere in loco. La larghezza di bonifica corrisponde alla larghezza di scavo necessaria per la realizzazione del progetto (ca. 3.5 m).

All'interno e nelle immediate vicinanze della tratta di progetto è stata riscontrata la presenza di specie di neofite invasive iscritte nelle liste di "Info Flora" per le quali è stato allestito un piano di rimozione e gestione nell'ambito del progetto.

3.2. Finanziamento

Il Piano dei trasporti della Regione Tre Valli (PRT RTV) prevede il finanziamento dell'intervento ripartito tra Cantone (79%) e Comuni (21%) in quanto si tratta di un intervento riguardante un **percorso ciclabile d'interesse nazionale** e rientra quindi tra le misure finanziate a livello regionale.

Il Municipio di Bodio ha inoltre confermato la disponibilità ad anticipare la somma a carico dei Comuni, in vista del successivo conguaglio basato sulla futura chiave di riparto tra comuni.

I costi sono stati calcolati sulla base del progetto definitivo. I costi complessivi ammontano a CHF 1'912'000 (IVA inclusa), con la seguente suddivisione:

Costi di costruzione	975'000
Costi per misure ambientali	235'000
Onorari di progettazione incluso specialisti	220'000
Imprevisti (10%)	143'000
IVA 7.7%	121'000
Espropriazioni	43'000
Riserva 10%	175'000
Totale (IVA inclusa)	1'912'000

¹⁾ Base preventivo progetto definitivo del 09.2021, grado di attendibilità del +/- 10%.

Tenuto conto che il preventivo è basato su un progetto definitivo si prevede una riserva del 10%.

Il Cantone preleverà quindi il 21% dal Comune di Bodio, comprensivo del contributo USTRA (con il quale il Comune si è accordato) e della CRT 3V. Il costo netto a carico del Cantone è pertanto del 79% e pari a **CHF 1'510'000**, mentre l'autorizzazione della spesa totale ammonta a **CHF 1'912'000**.

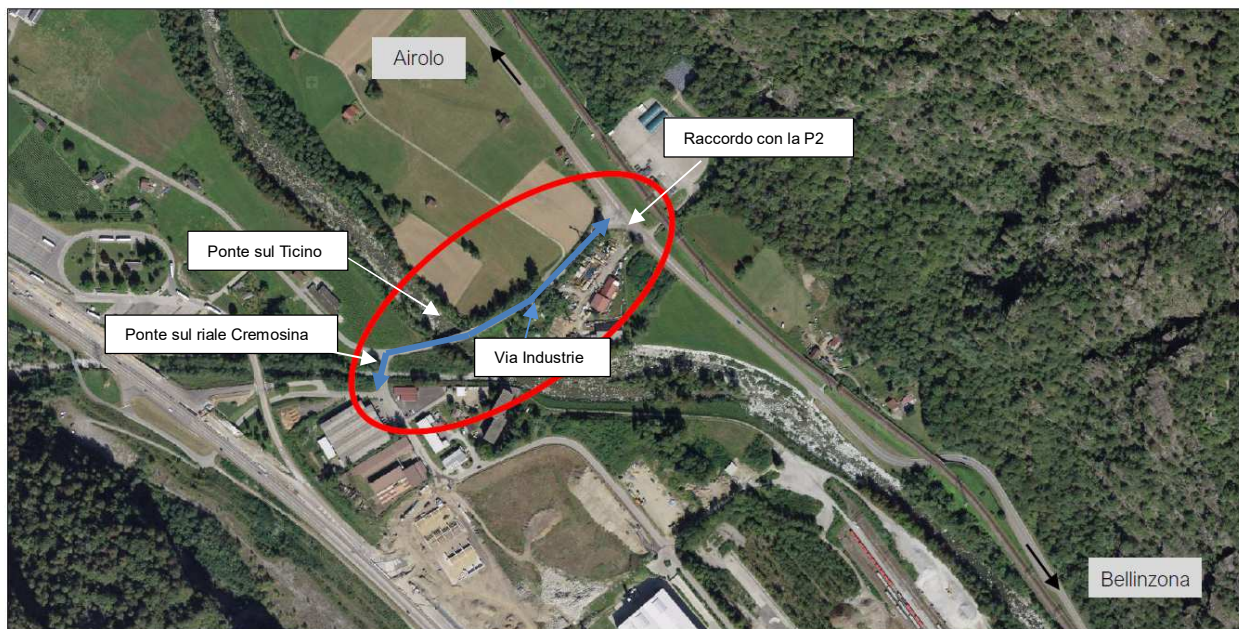
4. NUOVO SVINCOLO STRADALE A GIORNICO

In concomitanza ai lavori di realizzazione del nuovo centro CCVP (Centro di Controllo per Veicoli Pesanti) il Cantone Ticino ha ottenuto il benestare dall'Autorità federale per realizzare il nuovo svincolo autostradale di Giornico tramite un collegamento tra l'autostrada A2 e la rete viaria cantonale (asse stradale P2).

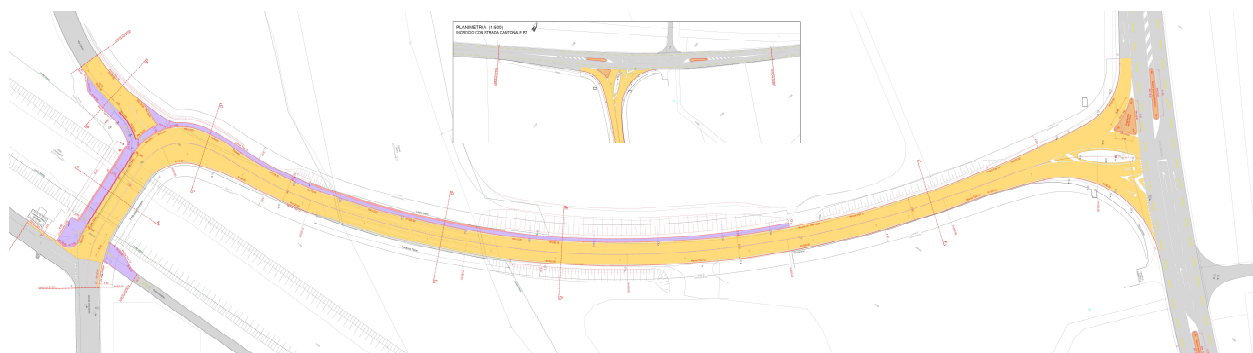
4.1. Progetto

Il presente progetto concerne la sistemazione dell'attuale infrastruttura stradale di via Industrie tra il Ponte sul riale Cramosina e l'incrocio con la strada cantonale P2 al fine di

renderla idonea quale svincolo autostradale (cfr. tratta blu nella figura seguente). In corrispondenza dell'attraversamento del riale Cramosina il progetto comprende anche un tratto di pista ciclabile (percorso ciclabile nazionale no. 3) che collega quanto realizzato da USTRA nell'ambito dei lavori del CCVP ed il prosieguo verso Nord su via Ügazz.



Il progetto in questione prevede una serie di interventi volti al miglioramento della viabilità e all'adeguamento normativo del tratto stradale vista la nuova destinazione d'uso. Si precisa, come chiarito nell'audizione del Direttore del Dipartimento del territorio Claudio Zali in data 07.06.22, che questo nuovo collegamento non intende generare nuovi volumi di traffico bensì sfruttare il collegamento autostradale quale alleggerimento della rete stradale cantonale offrendo un'alternativa rispetto all'attraversamento dei nuclei di Bodio e Pollegio.



In particolare si procede con gli interventi seguenti:

- l'intervento adegua l'attuale sede stradale.
- si prevede l'inserimento sul lato nord di un marciapiede;
- si prevede il rifacimento della pavimentazione stradale esistente;

- si approfitta degli interventi per procedere anche con il risanamento globale dei due manufatti stradali, ponte sul riale Cramosina e ponte sul Ticino;
- all'incrocio tra via Industrie e via S. Gottardo (P2) è prevista la posa di un nuovo impianto di illuminazione con 10 nuovi candelabri e la posa di nuove isole spartitraffico sulla via San Gottardo per agevolare la sicurezza dell'incrocio.

4.2. Finanziamento

I costi sono stati calcolati sulla base del progetto di massima. I costi complessivi ammontano a CHF 2'791'000 (IVA inclusa), con la seguente suddivisione:

Costi di costruzione	1'654'000
Onorari di progettazione incluso specialisti	322'000
Imprevisti (10%)	165'000
IVA 7.7%	165'000
Espropriazioni	20'000
Riserva (20%)	465'000
Totale (IVA inclusa)	2'791'000

¹⁾ Base preventivo progetto di massima del 10.2021, grado di attendibilità del +/- 20%.

Tenuto conto che il preventivo è basato su un progetto di massima si prevede una riserva del 20%.

I costi di costruzione del marciapiede sono a carico del Cantone Ticino e del Comune di Giornico con una ripartizione del 50%, per cui a quest'ultimo verrà richiesta una partecipazione finanziaria forfettaria di CHF 30'000.

L'onere netto a carico del **Cantone** è quindi di **CHF 2'761'000**.

5. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

Gli interventi proposti sono fanno parte del PRT RTV, coerenti con gli obiettivi del Piano direttore, che conferma l'importanza del trasporto pubblico (scheda M1) e della mobilità lenta (scheda M10).

Gli investimenti sono in sintonia con il Programma di legislatura 2019-2023, Obiettivo 11, "Sviluppare le reti di trasporto, con priorità al trasporto pubblico, e garantire buone condizioni di mobilità".

Per il **Nodo di interscambio della stazione di Biasca** le uscite sono previste a Piano Finanziario del settore 62 alla posizione 622 03 e collegate all'elemento WBS 781 59 2913, in parte nel 2020-2023 (3.00 mio CHF), in parte nel 2024-2027 (3.00 mio CHF).

Le entrate della quota a carico del Comune di Biasca e di quella a carico dei comuni della CRT3V, ma anticipata dal medesimo comune di Biasca, sono pianificate alla medesima posizione e collegate all'elemento WBS 781 68 0464 (circa 0.80 mio CHF nel 2020-2023

e circa 0.80 mio CHF nel 2024-2027). L'importo a carico delle FFS è incluso nelle entrate di cui alla posizione 622 90 e collegato al WBS 781 65 1001.

Per la **pista ciclabile di Bodio** le spese sono previste a Piano Finanziario del settore 62 alla posizione 622 01 e collegate all'elemento WBS 781 59 2145 (1.60 mio CHF nel 2020-2023 e 0.40 mio CHF nel 2024-2027)

Le entrate delle quote a carico del Comune di Bodio, CRT3V e USTRA sono descritte al capitolo 2.5 e sono pianificate alla medesima posizione e collegate all'elemento WBS 781 68 0500 (0.20 mio CHF nel 2020-2023 e 0.20 mio CHF nel 2024-2027).

Per il **nuovo svincolo di Giornico** le spese sono previste a Piano Finanziario nel settore 62 alla posizione 622 01 e collegate all'elemento WBS 781 59 2201 (2.30 mio CHF nel 2020-2023 e 0.50 mio CHF nel 2024-2027).

Le entrate delle quote a carico del Comune di Giornico sono incluse nelle entrate per migliorie e di cui alla posizione 621 05 01 e collegate all'elemento WBS 781 68 1100.

Lo stanziamento dei crediti proposti con gli allegati decreti legislativi richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta di membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

6. CONCLUSIONE

Gli adattamenti strutturali al nodo intermodale di Biasca, la nuova pista ciclabile di Bodio e il raccordo stradale di Giornico consentono un miglioramento significativo della mobilità della regione per il trasporto pubblico, per la mobilità lenta e il traffico privato.

In base alle considerazioni esposte la Commissione della Gestione e delle Finanze propone al Parlamento l'approvazione delle opere indicate nel messaggio in essere quale concretizzazione del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Tre Valli.

La Commissione invita il Gran Consiglio ad approvare i Decreti legislativi allegati al messaggio in esame.

Per la Commissione gestione e finanze:

Michele Guerra e Bixio Caprara, relatori

Agustoni - Balli - Bignasca - Biscossa (con riserva) -

Bourgoin (con riserva) - Caverzasio - Dadò -

Durisch (con riserva) - Ferrara - Gianella Alessandra -

Jelmini - Pamini - Pini - Quadranti - Sirica (con riserva)