

# Rapporto

numero

**8474 R**

data

7 gennaio 2025

competenza

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## della Commissione gestione e finanze

**sul messaggio 21 agosto 2024 concernente lo stanziamento di un credito quadro netto di 7'087'000 franchi e un'autorizzazione alla spesa di 17'500'000 franchi per la realizzazione di un terzo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB 3), quale aggiornamento del credito quadro di 9'520'000 franchi, per un totale di 27'020'000 franchi**

### 1. SINTESI

Il messaggio chiede al Parlamento lo stanziamento dei mezzi finanziari necessari per la realizzazione di diverse opere a favore della mobilità del Bellinzonese nell'ambito del Programma d'agglomerato di terza generazione (PAB 3).

Si tratta di un **credito quadro netto di fr. 7'087'000.-** e un'autorizzazione alla spesa di fr. 17'500'000.- quale aggiornamento del credito quadro di fr. 9'520'000.- (per un totale di fr. 27'020'000.-) per questi progetti:

- La realizzazione di interventi già pronti per l'esecuzione:
  - o la riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco, Misura PAB 3 TP 5.1;
  - o la riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso-Sementina), Misura PAB 3 TIM 2.4;
  
- La progettazione e realizzazione dei progetti:
  - o miglioramento accessibilità pedonale e ciclabile alla fermata Stazione TILO Castione (zona nuova Officina FFS), misura ML 4.2;
  - o nuovo capolinea bus a Camorino nucleo, Misura PAB 3 TP 6.2;
  - o riqualifica multimodale dell'asse urbano principale a Camorino (In Cumlina), misura PAB 3 TP 6.2.

### 2. LA PROCEDURA

La Confederazione ha valutato positivamente gli interventi previsti nel messaggio e il parlamento federale ha approvato il Programma d'agglomerato del Bellinzonese di 3. generazione (PAB 3) il 25 settembre 2019 garantendo le relative sovvenzioni.

Gli interventi **TP 5.1, TIM 2.4, TP 6.2** indicate nel presente messaggio beneficiano di un contributo federale pari al 40% degli importi annunciati nella Convenzione sulle prestazioni del 20 dicembre 2019, mentre le misure **ML 4.2 e TP 6.1** beneficiano di un contributo forfettario.

La Convenzione tra Cantone e Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) formalizzata nel corso del 2024 definisce il finanziamento delle misure di interesse regionale in priorità A del PAB 3.

L'accordo prevede che i costi delle opere, dedotto il contributo della Confederazione, sono suddivisi in ragione del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni.

Si tenga conto che le direttive dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) richiedono che l'esecuzione dei progetti previsti nei programmi d'agglomerato di terza generazione deve essere avviata al più tardi **entro il 31 dicembre 2025**.

### 3. GLI INTERVENTI

Sono 5 gli interventi proposti nel presente messaggio nel contesto del PAB 3:

1. Misura TP 5.1 Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco
2. Misura TIM 2.4 Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso-Sementina)
3. Misura ML 4.2 Miglioramento accessibilità pedonale e ciclabile alla fermata Stazione TILO Castione (zona Officina)
4. Misura TP 6.2 Nuovo capolinea bus a Camorino
5. Misura TP 6.1 Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale a Camorino (In Cumlina)

Presentiamo nel dettaglio i singoli progetti.

#### 3.1 TP 5.1 - Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco

##### 3.1.1 Il progetto

L'intervento propone la riorganizzazione del nodo della stazione con l'obiettivo di accrescerne l'attrattiva per l'utenza e nel contempo migliorarne l'efficacia e funzionalità di esercizio per il servizio di TP urbano e regionale. Nel contempo s'intende migliorare l'interscambio modale bici-treno, ma anche auto-treno.

Questi i principali elementi del progetto:

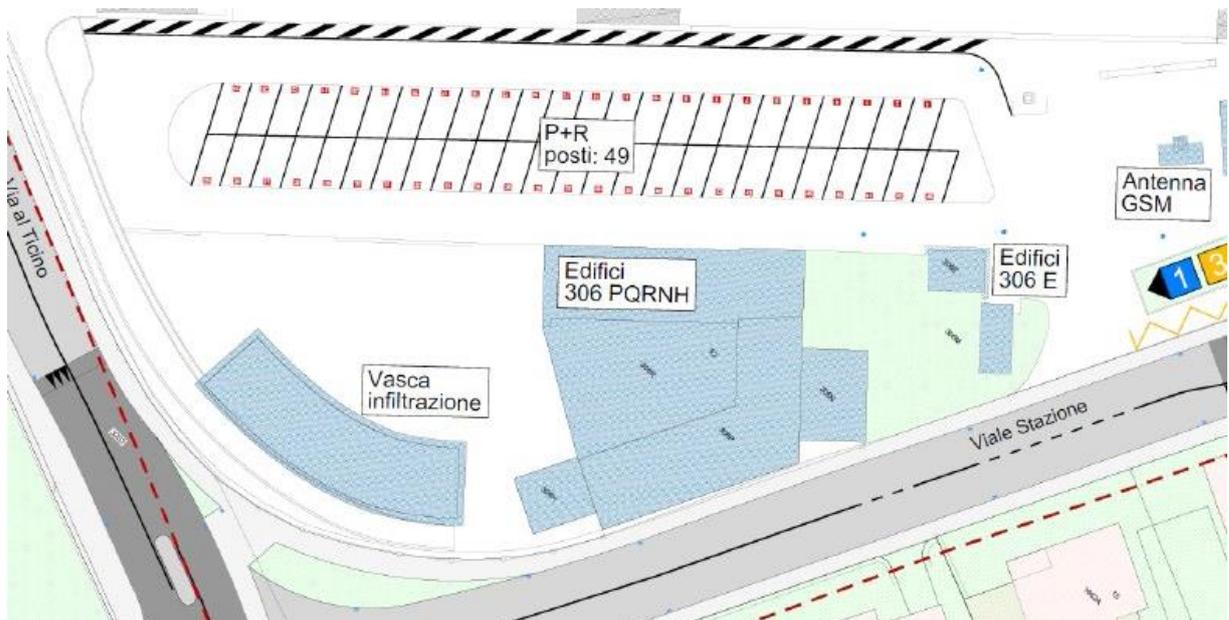
- la realizzazione di un nodo intermodale per permettere lo stazionamento simultaneo di 7 bus. Le linee urbane 1 e 3 passanti utilizzeranno la pensilina centrale a forma di goccia, le altre linee il marciapiede lato stazione;
- la riorganizzazione del posteggio P+R di FFS per permettere di mantenere il maggior numero possibile di posteggi, ciò unitamente alla realizzazione di una pensilina per il posteggio moto e l'ampliamento e ammodernamento del posteggio bici;

- l'introduzione di una zona incontro di fronte alla stazione.



Zona di intervento

Il progetto richiede la demolizione degli stabili di proprietà FFS denominate nella figura sottostante **306 E** e **306 PQRNH** per permettere di liberare la superficie per la realizzazione del terminal bus



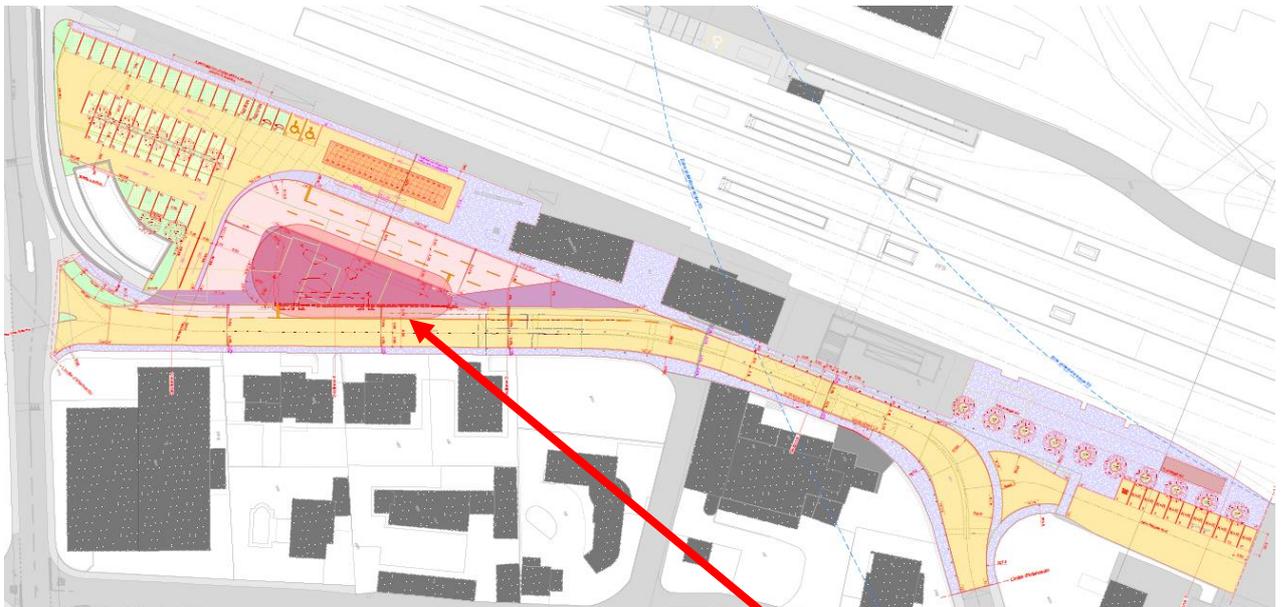
Planimetria Park & Rail – Situazione attuale

Sono previsti i seguenti parcheggi (il numero e la disposizione può subire delle leggere modifiche nel corso della progettazione):

<b>Auto</b>	<b>Moto</b>	<b>Bici</b>
43 parcheggi P&R 10 parcheggi K&R 2 Mobility 2 Parcheggi disabili	42 parcheggi	200 posteggi coperti 70 posteggi coperti e chiusi (accesso con tessera)

La pensilina a forma di “goccia” è l’elemento principale del progetto, attorno ad essa transitano e si fermano le varie linee del trasporto pubblico (bus). Viale Stazione non viene chiuso al traffico, ma la zona di fronte alla stazione viene convertita in una zona incontro con la priorità al pedone).

La planimetria successiva illustra il risultato finale atteso:



Planimetria generale di progetto – Situazione futura



Render zona nuova pensilina

### 3.1.2 I costi

I costi sono stati calcolati sulla base del progetto di massima. I costi complessivi ammontano a **fr. 7'670'000.-** (IVA inclusa), con la seguente suddivisione:

Costi di costruzione <sup>1)</sup>	4'330'000
Onorari di progettazione <sup>2)</sup>	950'000
Imprevisti (10%)	433'000
IVA 8.1%	463'000
Espropriazioni, indennizzi, geometra	210'000
Riserva (20%) e arrotondamento	1'284'000
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>7'670'000</b>

<sup>1)</sup> Base preventivo progetto di massima del 01.2021, grado di attendibilità del +/- 20%.

<sup>2)</sup> Si segnala che il finanziamento per la fase di progettazione definitiva viene garantito dal credito stanziato tramite il messaggio 7846 del 08.07.2020.

Il preventivo è basato su un progetto di massima. Considerando la presenza di diversi elementi in carpenteria metallica e gli importanti oneri dati dalla prossimità con la linea ferroviaria, si ritiene opportuna una riserva del 20%.

La quota di partecipazione della Confederazione per questa misura pari a fr. 1'831'000.- (stato dei prezzi aprile 2023, rincari e IVA inclusi), sarà considerata e dedotta nell'ambito del finanziamento della fase realizzativa. La tabella successiva riassume la partecipazione finanziaria al progetto del nodo intermodale in base agli accordi pregressi.

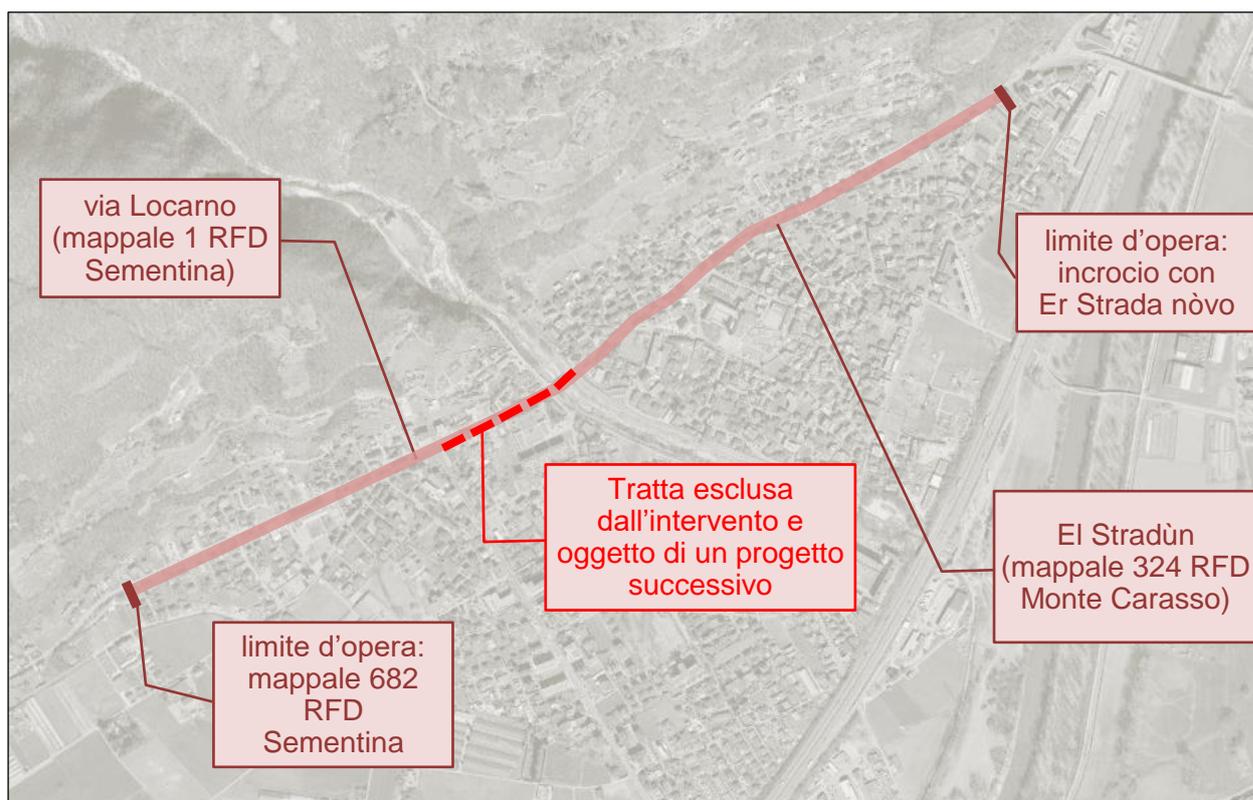
	Costo preventivo	Contributo Confederazione PAB3 )	Partecipazione Comune	Cantone Ticino (65%)	Comuni CRTB (35%)
	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>7.670</b>	<b>1.831</b>	<b>0</b>	<b>3.795</b>	<b>2.044</b>

## 3.2 TIM 2.4 - Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso-Sementina)

### 3.2.1 Il progetto

L'intervento riguarda la strada cantonale P13 che attraversa gli abitati di Monte Carasso (via El Stradùn) e Sementina (via Locarno), tra l'incrocio con Er Stráda Novo (Monte Carasso) e il mappale 682 RFD (Sementina) per una lunghezza complessiva di ca. 1.6 km.

Il traffico giornaliero medio che sollecita la tratta varia tra ca. 13'600 e ca. 15'400 veicoli/giorno.



L'intervento proposto persegue lo scopo di riconfigurare il campo stradale tramite l'introduzione del concetto di **"asse urbano"**, riducendo la larghezza dello spazio destinato alla circolazione veicolare a quanto necessario per assicurare condizioni di percorribilità e sicurezza adeguate e attribuendo ai marciapiedi, cioè ai pedoni, gli spazi sottratti ai veicoli. L'uso di elementi funzionali o di arredo contribuisce per quanto possibile a mettere in evidenza il valore urbano della tratta, differenziandone l'immagine da quella di una strada votata al traffico e creando migliori condizioni di fruibilità e sicurezza per la mobilità pedonale compatibili con l'apertura del semisvincolo di Bellinzona.

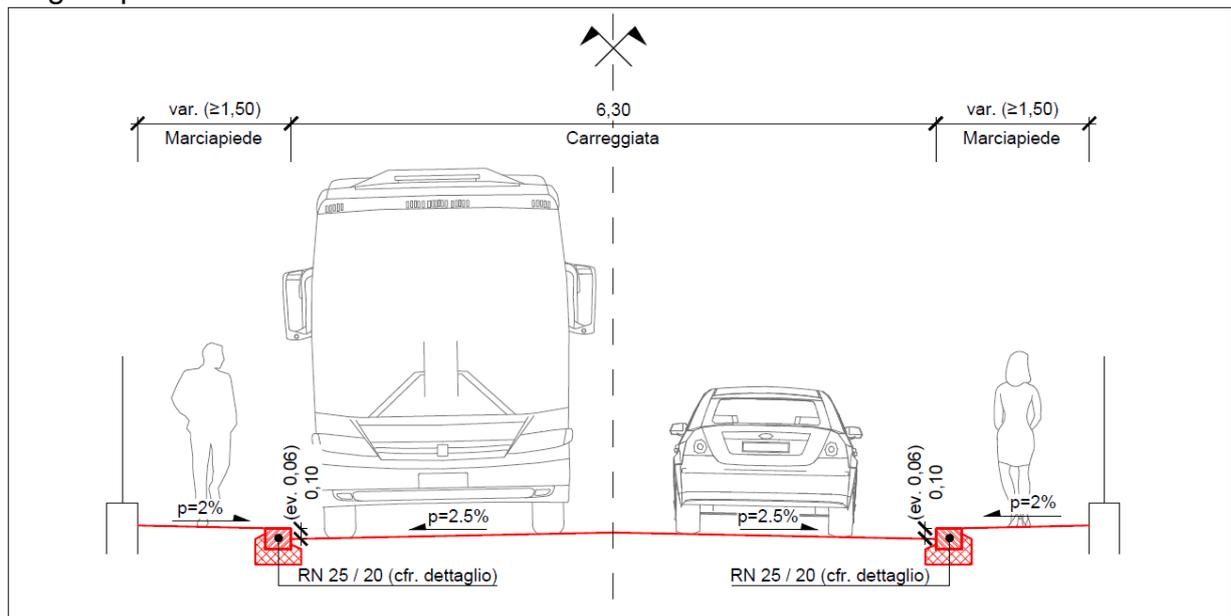
I principali obiettivi del progetto sono:

- Il miglioramento della funzionalità e dell'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori, favorendo la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada;
- il rafforzamento della valenza multifunzionale della tratta tramite il miglioramento delle condizioni di accessibilità del trasporto pubblico;

**Rapporto n. 8474 R del 7 gennaio 2025**

- l'aumento della sicurezza e del confort per la mobilità pedonale;
- la riduzione delle emissioni foniche tramite la sinergia con il progetto cantonale di risanamento della pavimentazione stradale, a vantaggio di una migliore vivibilità nei quartieri adiacenti allo spazio pubblico;
- la realizzazione delle premesse per una successiva ulteriore valorizzazione dello spazio urbano contenente la strada, tra i due fronti edificati.

L'asse urbano sarà caratterizzato dalle dimensioni seguenti garantite in modo omogeneo su gran parte della tratta.



Il rapporto rinvia al messaggio per l'approfondimento delle diverse misure connesse al progetto quali la posa dell'asfalto fonoassorbente, gli adattamenti alle fermate di TP, le modifiche dei marciapiedi e la reimpostazione dei passaggi pedonali.

### 3.2.2 I costi

I costi sono stati calcolati sulla base del progetto di massima consolidato. I costi complessivi ammontano a **fr. 6'980'000.-** (IVA inclusa), con la seguente suddivisione:

Costi di costruzione <sup>1) / 3)</sup>	3'965'000
Onorari di progettazione <sup>2)</sup>	595'000
Costi per misure di protezione fonica	400'000
Imprevisti (10%)	496'000
IVA 8.1%	442'000
Espropriazioni, indennizzi, geometra	150'000
Riserva (15%) e arrotondamento	932'000
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>6'980'000</b>

**Rapporto n. 8474 R del 7 gennaio 2025**

- 1) Base preventivo progetto definitivo del 04.2024, grado di attendibilità del +/- 20%.
- 2) Si segnala che il finanziamento per la fase di progettazione definitiva viene garantito dal credito stanziato tramite il messaggio 7846 del 08.07.2020.
- 3) Il preventivo non comprende i costi per il risanamento fonico della pavimentazione stradale a carico del relativo conto risanamento fonico.

Ritenuto che il preventivo è basato su un progetto definitivo ma che le modalità esecutive prevedono la possibilità che un'importante quota parte di lavori vengano eseguiti in notturna, si prevede una riserva del 15%.

La tabella successiva riassume la partecipazione finanziaria per la progettazione e la realizzazione del progetto in base agli accordi pregressi.

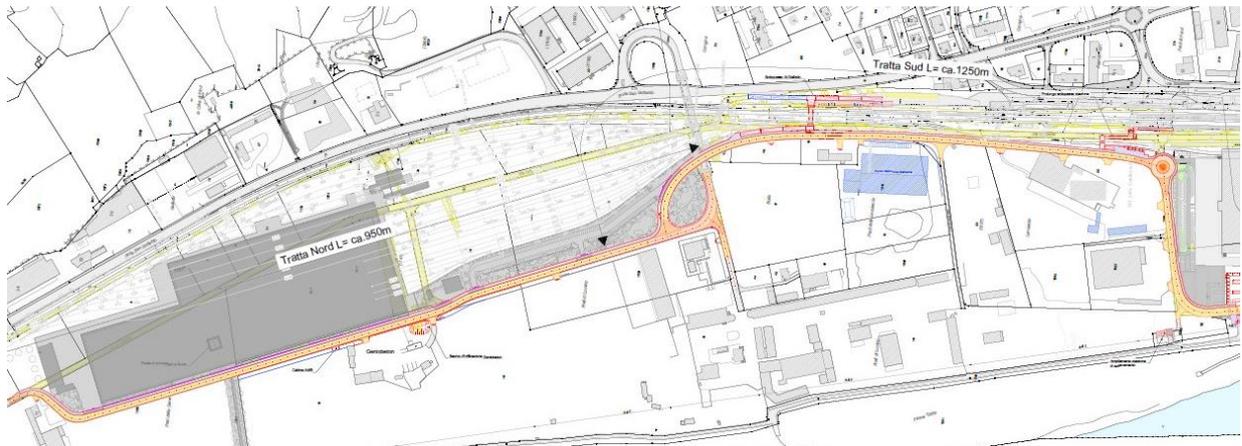
	<b>Costo preventivo</b>	<b>Contributo Confederazione PAB3 )</b>	<b>Partecipazione Comune</b>	<b>Cantone Ticino (65%)</b>	<b>Comuni CRTB (35%)</b>
	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>6.980</b>	<b>1.844</b>	<b>1.710</b>	<b>2.227</b>	<b>1.199</b>

### **3.3 ML 4.2 - Miglioramento accessibilità pedonale e ciclabile alla fermata Stazione TILO Castione (zona Officina)**

#### **3.3.1 Il progetto**

L'intervento ipotizzato consiste nell'allargamento del sedime stradale per consentire l'inserimento di una corsia/pista ciclabile nell'area individuata dalle FFS quale comparto per la realizzazione del Nuovo stabilimento industriale ferroviario (NSIF) di Castione.

Il progetto del NSIF si estende su una superficie importante e comporta, tra gli altri interventi, la sostituzione e lo spostamento della rete di vie stradali all'interno e ai margini della zona industriale di Castione. Anche la Via Galletto viene ricostruita in altra posizione. L'obiettivo fissato dalla misura ML 4.2 del PAB 3 viene realizzato dalle FFS nel contesto della sistemazione delle infrastrutture legate al NSIF.



Con il presente Messaggio è richiesto l'importo originariamente previsto per la misura ML 4.2, che verrà versato alle FFS in funzione della realizzazione delle opere collaterali al NSIF.<sup>1</sup>

### 3.3.2 I costi

La quota di partecipazione massima della Confederazione per questa misura ammonta a 210'000 franchi, IVA e rincarì inclusi. I costi saranno suddivisi di principio in ragione del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni facenti parte della CRTB, al netto dei contributi federali. Ne risulta la seguente ripartizione:

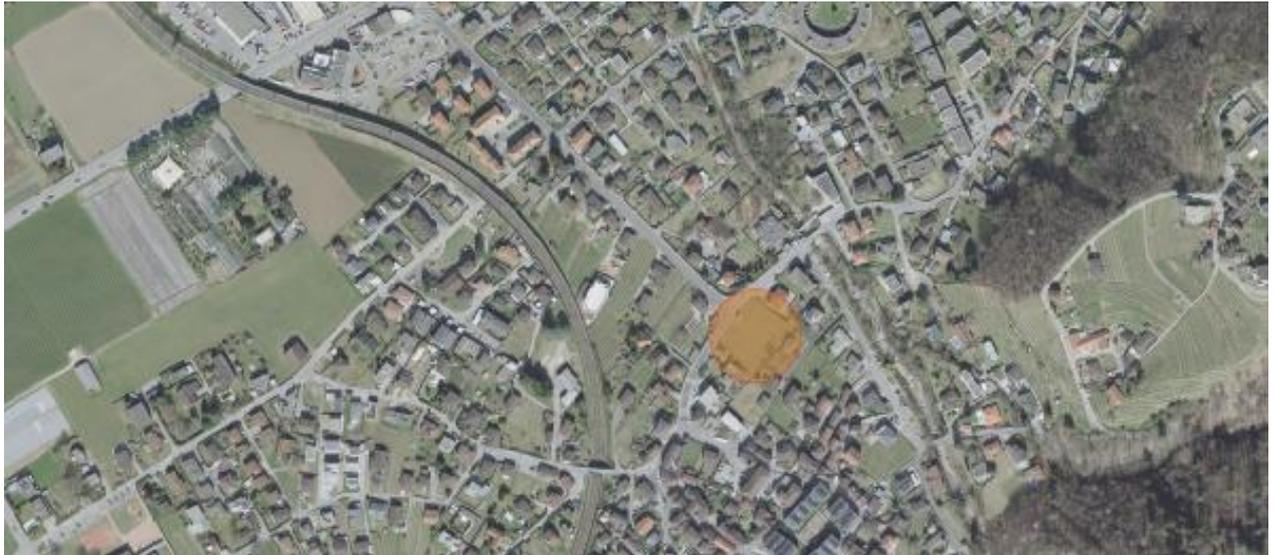
Contributo massimo della Confederazione:	fr. 210'000.-
35% a carico dei Comuni CRTB, pari a:	fr. 159'000.-
<u>65% a carico del Cantone, pari a:</u>	<u>fr. 294'000.-</u>
Somma:	fr. 663'000.-

<sup>1</sup> Altri contributi cantonali per la sistemazione del comparto di Castione - non legati al PAB3 - verranno richiesti separatamente e confluiranno in un accordo globale con le FFS.

### 3.4 TP 6.2 - Nuovo capolinea bus a Camorino

#### 3.4.1 Il progetto

Il progetto propone la sistemazione dell'area adibita a capolinea nell'ambito del "Comparto Capelèta -Edificazione mista d'interesse pubblico e privato EP-M", come previsto dal Piano regolatore approvato nel giugno 2023. Scopo dell'intervento è quello di risolvere il tema del capolinea dei bus della linea urbana 1 a Camorino e parallelamente di definire uno spazio urbano di qualità, valorizzando il contesto attorno alla cappella di S. Nicolao.



Progetto di massima



Il progetto è condotto dalla Città di Bellinzona che ha fatto allestire il progetto di massima (febbraio 2024), sulla base del quale darà seguito alle fasi successive di progettazione (PDef) e alla realizzazione. Indicativamente, con la riserva delle procedure necessarie, l'avvio dei lavori è previsto per il 2025.

### 3.4.2 I costi

In base al progetto di massima (febbraio 2024), il preventivo per la realizzazione dell'intero intervento ammonta a ca. fr. 879'000.- (precisione +/- 20%, IVA inclusa). Considerando il margine del 20% per l'attendibilità del preventivo, alla base della richiesta di credito è considerato un costo massimo di fr. 1'055'000.-.

La quota di partecipazione della Confederazione per questa misura ammonta a 346'000 franchi, IVA e rincari inclusi. L'onere a carico della Città per la parte d'interesse locale è pari a 178'000 franchi, IVA e rincari inclusi.

I costi restanti saranno suddivisi di principio in ragione del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni facenti parte della CRTB, al netto dei contributi federali.

Il costo è ripartito come segue:

Contributo massimo della Confederazione:	fr.	346'000.-
Contributo specifico comunale:	fr.	178'000.-

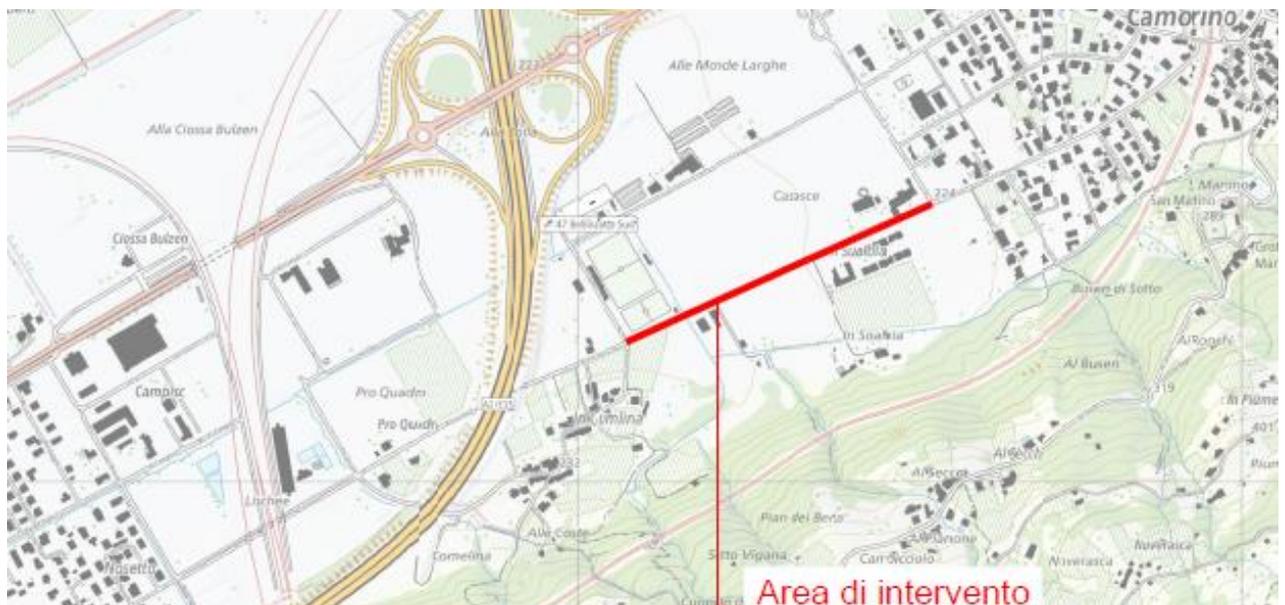
Il restante dei costi 533'000 franchi sono a carico dell'agglomerato, da suddividersi in:

35% a carico dei Comuni CRTB, pari a:	fr.	186'000.-
65% a carico del Cantone, pari a:	fr.	345'000.-

## 3.5 TP 6.1 - Riqualfica multimodale dell'asse urbano principale a Camorino (In Cumlina)

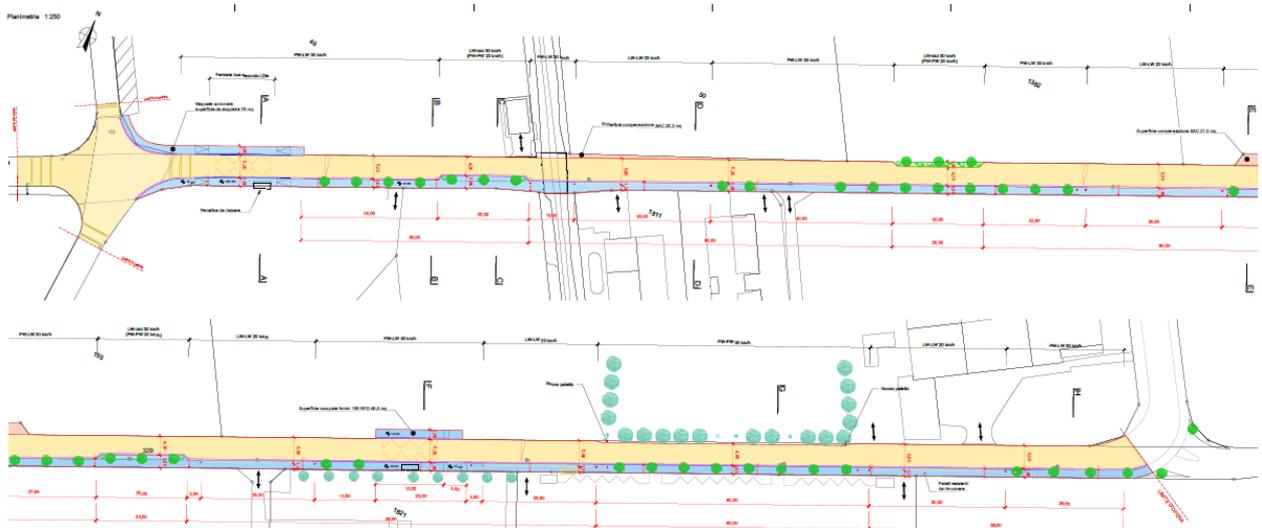
### 3.5.1 Il progetto

Il progetto prevede il risanamento e la riqualfica del tratto stradale In Cumlina situato nel quartiere di Camorino.



**Rapporto n. 8474 R del 7 gennaio 2025**

In primo piano vuole migliorare le condizioni della mobilità lenta, alla quale si affianca quella di ottenere uno svolgimento della circolazione stradale funzionale, sicuro e nel contempo coerente con le caratteristiche del comparto attraversato, senza penalizzare la circolazione dei mezzi pubblici. Sono stati definiti i requisiti funzionali che vertono ad assicurare le funzioni stradali, tra le quali il transito e le fermate del trasporto pubblico, il miglioramento delle condizioni di percorribilità e di sicurezza per la mobilità lenta, riferite in particolare al percorso casa-scuola. Il concetto di intervento integra le diverse forme di mobilità e nel contempo risani rispettivamente riqualifichi lo spazio stradale pubblico. Il perimetro di progetto comprende la tratta stradale In Cumlina, tra gli incroci con le strade Ala Munda e I Casasc, per una lunghezza di ca. 510 m.



### 3.5.2 I costi

In base al Preventivo di massima (luglio 2023) i costi per la realizzazione della misura ammontano a ca. fr. 1'365'000.- (precisione +/- 20%, IVA inclusa). Considerando il margine del 20% per l'attendibilità del preventivo, alla base della richiesta di credito è considerato un costo massimo di fr. 1'638'000.-.

La quota massima di partecipazione della Confederazione per questa misura di interesse regionale ammonta a fr. 655'000.-.

Il contributo specifico comunale ammonta a fr. 328'000.-.

I costi restanti saranno suddivisi di principio in ragione del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni facenti parte della CRTB, al netto dei contributi federali.

Costi totali con rincaro:	fr.	1'638'000.-
Contributo specifico comunale:	fr.	328'000.-
Contributo massimo della Confederazione:	fr.	655'000.-

Il restante dei costi 655'000 franchi sono a carico dell'agglomerato, da suddividersi in:

35% a carico dei Comuni CRTB, pari a:	fr.	229'000.-
65% a carico del Cantone, pari a:	fr.	426'000.-

L'investimento netto a carico del Cantone sarà al massimo di **fr. 426'000.-**.

#### 4. APPROFONDIMENTI COMMISSIONALI

La Commissione segue con attenzione la progressiva realizzazione dei diversi Programmi d'agglomerato in tutto il Cantone. Il messaggio in oggetto presenta cinque misure di intervento attenenti il Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB3).

I diversi interventi si inseriscono in una strategia ben precisa di adeguamento della mobilità nel cantone con proposte che tengono conto in modo equilibrato del miglioramento della sicurezza degli assi di scorrimento e della fluidità della mobilità privata e del trasporto pubblico che per quanto concerne il Bellinzonese si concretizzano nelle misure proposte dal messaggio ossia; la realizzazione dell'importante nodo intermodale alla stazione FFS di Giubiasco, il miglioramento dell'asse urbano tra Monte Carasso e Sementina, le misure accompagnatorie a favore del traffico lento nel contesto delle nuove Officine FFS a Arbedo-Castione e i due interventi previsti nel quartiere di Camorino.

A mente della Commissione i diversi progetti tengono in considerazione in modo adeguato anche le esigenze dei pedoni e del traffico lento proponendo soluzioni efficaci e sostenibili con migliorie urbanistiche di qualità.

Infine ci sembra opportuno sottolineare la buona collaborazione con la Commissione regionale dei Trasporti del Bellinzonese con la quale sono state trovate le corrette soluzioni per la ripartizione dei costi come pure con la città di Bellinzona per la progettazione degli interventi di competenza comunale.

#### 5. ASPETTI FINANZIARI

##### 5.1 Credito richiesto

Tenuto conto di quanto indicato nei capitoli precedenti, la tabella seguente riassume le voci che compongono il presente Messaggio con le diverse fonti di finanziamento previste. Complessivamente, il credito richiesto prevede un onere netto a carico del Cantone di **fr.7'087'000.-** e l'autorizzazione alla spesa totale di fr. 17'500'000.-. La differenza rispetto al costo lordo complessivo di fr. 18'066'000.- è data dai contributi di fr. 178'000.- e fr.328'000.- in quanto la realizzazione di due opere saranno gestite direttamente dal comune di Bellinzona.

	Costo lordo	Contributi PA	Comune interessato	Cantone	Comuni CRTB
	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]
PAB 3 – TP 5.1 Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco	<b>7.670</b>	1.831	0	<b>3.795</b>	2.044
PAB 3 – TIM 2.4 Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso-Sementina)	<b>6.980</b>	1.844	1.710	<b>2.227</b>	1.199

**Rapporto n. 8474 R del 7 gennaio 2025**

PAB 3 – ML 4.2 Miglioramento accessibilità pedonale e ciclabile alla fermata Stazione TILO Castione (zona Officina)	<b>0.663</b>	0.210	0	<b>0.294</b>	0.159
PAB 3 – TP 6.2 Nuovo capolinea bus a Camorino	<b>1.055</b>	0.346	0.178	<b>0.345</b>	0.186
PAB 3 – TP 6.1 Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale a Camorino (In Cumlina)	<b>1.638</b>	0.655	0.328	<b>0.426</b>	0.229
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>18.006</b>	<b>4.886</b>	<b>2.216</b>	<b>7.087</b>	<b>3.817</b>

## 5.2 Linee Direttive

Gli investimenti sono in linea con il Programma di legislatura 2023-2027, Obiettivo 12, “Sviluppare le reti di trasporto, garantire buone condizioni di mobilità e promuovere l’intermodalità”, in particolare con le azioni:

- 12.2 Provvedere a miglioramenti e adeguamenti puntuali a favore della fluidità e della sicurezza, del traffico motorizzato, lento e pedonale.
- 12.3 Attuare le misure prioritarie delle prime tre generazioni dei Programmi di agglomerato.
- 12.4 Estendere ulteriormente la rete ciclo-pedonale per favorire gli spostamenti quotidiani in sicurezza, seguire e accompagnare l’evoluzione di nuove forme di mobilità, attuare azioni di promozione della mobilità aziendale e della mobilità scolastica sostenibile.

## 5.3 Piano finanziario

Per il PAB 3 la spesa lorda, pari a fr. 17'500'000.- è prevista nel PFI del settore 62 “Strade cantonali” e collegata all’elemento WBS 781 59 5035, CRB 781 della Divisione delle costruzioni (PFI 622 04 02).

I sussidi PA della Confederazione (fr. 4'886'000.-) sono pianificati alla medesima posizione e collegate all’elemento WBS 781 69 1101.

Le entrate dei comuni della CRTB sono previste nell’accordo tra Cantone e CRTB per l’insieme delle opere del PAB 3 e sono pianificate alla posizione 622 04 02 e WBS 781 68 1113. Alla medesima posizione, elemento WBS 781 68 0506, è previsto il contributo di fr. 1'710'000.- del Comune di Bellinzona (cfr. pto. 2.2.8).

## 6. CONCLUSIONE

La Commissione gestione e finanze, in base agli approfondimenti svolti ed esposti nel presente rapporto, invita il Gran Consiglio ad approvare il messaggio n. 8474 e il decreto legislativo ad esso allegato, ricordando che lo stanziamento del credito richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta di membri del Gran Consiglio (cfr. art 5 cpv 3 LGF).

Per la Commissione gestione e finanze:

Bixio Caprara, relatore

Balli - Bignasca - Caroni - Durisch - Ferrara -

Galeazzi (con riserva) - Gendotti - Gianella Alessandra -

Guerra - Quadranti - Sirica - Speciali