

Rapporto

numero	data	Dipartimento
4690 R	14 novembre 1997	TERRITORIO

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 30 settembre 1997 concernente lo stanziamento di un credito per la realizzazione dell'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona

- Come indica in apertura il messaggio, la soluzione dell'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona è un problema che si trascina ormai da oltre due decenni (per l'esattezza dal 1972).

Per una serie di ragioni, che vengono seppur sommariamente indicate nella lunga cronologia all'inizio del messaggio, il progetto di fondo (creazione di un terminale per i bus regionali nel comparto denominato "Leon d'Oro" nella parte inferiore della zona antistante la stazione FFS) venne a cadere definitivamente tra la fine del 1996 e l'inizio del 1997.

Durante tutti questi anni, le problematiche che avevano stimolato la realizzazione del progetto sono lungi dall'essersi attenuate; sicuramente si sono invece aggravate, spesso complicate e necessitano interventi per ripristinare sicurezza ed agibilità in tutta la zona. Pensiamo in modo particolare all'aumento della circolazione e dei traffici, alle nuove esigenze pianificatorie della città di Bellinzona (autosilo in piazza del Sole e necessità di recupero urbano di alcune zone oggi occupate dal servizio bus delle PTT), alle nuove concezioni in materia di trasporti.

Di conseguenza, malgrado l'abbandono dell'ipotesi Leon d'Oro, "l'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona è un obiettivo irrinunciabile" (pag. 3). Infatti, questo progetto rappresenta un elemento essenziale del Piano dei trasporti del Bellinzona (PTB), attualmente in fase avanzata di elaborazione.
- Questo ultimo riferimento ci permette di richiamare l'aspetto dei tempi di realizzazione del progetto, al quale d'altronde si fa un chiaro riferimento nel messaggio (pag. 6-7).

Dal punto di vista della procedura, si potrebbe affermare che questo messaggio è prematuro, in particolare per quel che riguarda la richiesta di finanziamento. Infatti, la decisione di partecipazione del Cantone dovrebbe avvenire, di regola, al momento in cui l'offerta di trasporto pubblico (in questo caso quella contenuta nel PTB, proposto dalla Commissione dei trasporti del Bellinzona - CTB) viene approvata dal Gran Consiglio.

Tuttavia, il rispetto di questo iter, più lungo, non permetterebbe di realizzare un obiettivo importante e decisivo: utilizzare l'interscambio presso la stazione FFS di Bellinzona al momento del cambiamento di orari del maggio 1999, contemporaneamente alla riorganizzazione dei trasporti pubblici prevista dal PTB.

La deroga alla prassi prevista, oltre che dalle ragioni di urgenza sopra richiamate, è giustificata dal fatto che, nella sostanza, le parti interessate hanno dato di fatto già un accordo di massima alla realizzazione di questo progetto.

Come sottolinea ancora il messaggio (pag. 7) poiché la realizzazione di questo interscambio è già stata:

- approvata dalla CTB che ha inserito la realizzazione di questa struttura nel rapporto intermedio del settembre 1996
- preavvisata favorevolmente dal Dipartimento del territorio, nell'ambito del preavviso al rapporto intermedio qui sopra richiamato (novembre 1996). Il preavviso del Dipartimento del territorio verteva sulle condizioni necessarie, ai sensi della legge cantonale sui trasporti, affinché questa infrastruttura fosse riconosciuta di importanza cantonale (art. 3 cpv. 1 Ltp).

Alla luce di queste considerazioni, la Commissione ritiene ragionevole che il Gran Consiglio anticipi la propria decisione.

3. Per quanto riguarda il progetto, che interessa la vasta zona antistante la stazione FFS, il messaggio illustra molto dettagliatamente, con l'ausilio anche di un piano sinottico, tutti gli interventi previsti. Per questo ci limiteremo semplicemente a segnalare alcuni aspetti particolari.

Va segnalato innanzitutto come con questa soluzione si mette ordine e sicurezza in una zona che durante tutta la giornata (ed in particolare nelle ore di punta) presenta aspetti caotici e di pericolo per quel che riguarda il traffico. Questo perché attualmente sulle medesime aree si sovrappongono trasporto pubblico (fermate bus), percorsi pedonali, traffico veicolare privato.

Per quel che riguarda i posteggi, l'operazione (soppressione di alcuni posteggi e creazione di altri) si chiude con un saldo negativo di 14 posteggi. Tutte le parti interessate (autorità comunali, commercianti, utenti) ritengono più che sopportabile questo sacrificio, anche alla luce del fatto che il centro città (e la zona in questione è oggettivamente parte integrante del centro storico) potrà contare molto presto sul nuovo autosilo di piazza del Sole. Vale la pena sottolineare che gli operatori economici vedono quale priorità assoluta la soluzione del caos nel traffico che molto spesso pone problemi non irrilevanti (ricordiamo, ad esempio, la recente polemica tra gli esercenti e le PTT sui problemi di traffico in viale Stazione).

Infine, va sottolineato come il terminale per i bus regionali di fronte alla stazione (in luogo degli attuali posteggi) rappresenti una semplificazione sia per gli utenti sia rispetto all'attuale situazione che vede i bus in sosta disseminati in diversi luoghi (viale Stazione, piazza della Stazione, via Cancelliere Molo).

4. Per quel che riguarda i costi, la base di calcolo è costituita dal progetto di massima variante da un minimo di fr. 860'000.- a un massimo di fr. 1'431'000.- (si tratta della possibile oscillazione +/- 25% rispetto ad un preventivo di base di fr. 1'145'000.-). Tenuto conto della necessità, visto il tipo di intervento, del coinvolgimento di un architetto urbanista nella fase definitiva dell'intervento (e considerato che tale intervento non può comunque essere computato), si è ritenuto opportuno utilizzare come base per il calcolo delle rispettive partecipazioni (Cantone, Comune, FFS) il

preventivo base relativo al progetto di massima maggiorato del 25%, pari a fr. 1'431'000.-.

La partecipazione finanziaria massima del Cantone (fr. 1'030'320.-) rappresenta dunque (art. 30 cpv. 1 Ltp) l'80% di questo preventivo, decurtato della partecipazione delle FFS (10%); il restante 20% va a carico del Comune di Bellinzona.

A questa conclusione vanno aggiunte due ulteriori indicazioni, pure contenute nel messaggio:

- l'importo del sussidio sarà comunque stabilito sulla base del progetto definitivo e del relativo preventivo, che dovranno comunque essere approvati dal DT (pag. 5);
- il versamento è subordinato alla stipulazione di una Convenzione tra la Città di Bellinzona e le FFS da un lato e il Cantone dall'altra, per definire le modalità d'uso dei sedimi e le garanzie in caso di futuri mutamenti (convenzione attualmente in fase di discussione).

* * * * *

Alla luce di queste considerazioni, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il decreto legislativo allegato al messaggio no. 4690 del 30 settembre 1997.

Per la Commissione gestione e finanze:

Giuseppe Sergi, relatore

Beltraminelli - Bignasca - Bonoli - Brenni -

Donadini - Ferrari Mario - Lombardi - Lotti -

Maspoli - Merlini - Pezzati - Pini - Poli - Verda

