

Rapporto

numero	data	Dipartimento
4913 R	11 novembre 1999	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 1° settembre 1999 concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 3'500'000.-- per la progettazione delle opere previste dal piano dei trasporti del Bellinzonese (PTB)

I. INTRODUZIONE

Il messaggio presenta i contenuti e gli indirizzi operativi del Piano dei trasporti del Bellinzonese (di seguito PTB) e quindi propone lo stanziamento di un credito quadro di fr. 3'500'000.-- per la progettazione delle opere che lo stesso prevede.

Ci avviciniamo quindi - lentamente?, ma i tempi per concordare soluzioni che coinvolgono regioni ove non tutti fanno valere interessi uguali, e quindi per progettare opere che non sempre sono del tutto scontate, sia tecnicamente, che finanziariamente, non sono mai stringati - alla fase realizzativa, che sarà la prossima.

Una volta approfondite le opere, per le quali si chiede ora la copertura delle spese di progettazione secondo il dettaglio di cui si dirà, potranno quindi aprirsi i cantieri, grazie ai quali verranno realizzati quegli interventi che la regione Bellinzonese attende.

Il Gran Consiglio già ha votato crediti importanti per altri piani dei trasporti: si pensa al Locarnese, al Luganese e al Mendrisiotto.

Analogamente ai piani per le regioni appena menzionate, anche quello per il Bellinzonese si inserisce, come ricorda il rapporto finale approvato dalla Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese il 31 marzo 1998 (di seguito rapporto) in una strategia adottata da alcuni anni dal Consiglio di Stato che persegue, tramite le Commissioni regionali dei trasporti, una politica di intervento sulla mobilità volta a:

- integrare i problemi di trasporto in una visione generale di organizzazione territoriale dei principali agglomerati urbani del Ticino;
- superare i confini amministrativi dei singoli comuni;
- disporre di una visione coordinata dei diversi vettori di trasporto.

II. CRONOLOGIA

Prima di entrare nel merito delle proposte oggetto del messaggio, per meglio inquadrarle, ricordo le tappe che l'hanno preceduto.

Completo la breve cronologia con l'indicazione degli importi già votati e dunque ormai spesi.

- Risale al 27 settembre 1995 il messaggio no. 4439 per lo stanziamento di un credito di fr. 1'350'000.-- per l'elaborazione del PTB.

- Il 23 novembre di quello stesso anno seguì il relativo rapporto allestito dalla Commissione della gestione e delle finanze.
- Il Consiglio di Stato attinse poi al credito di progettazione: il 28 febbraio 1996 esso affida l'incarico dell'elaborazione del PTB ad un ufficio di pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale.
Il 26 marzo 1996 la Divisione della pianificazione territoriale del Dipartimento del territorio, vista la necessità di verificare le conseguenze del traffico veicolare sull'impostazione del PTB, sempre attingendo al credito già stanziato, attribuisce un ulteriore mandato per l'attualizzazione del modello del traffico del PTB.
- Il 17 aprile 1997 la Divisione della pianificazione territoriale incarica uno studio di ingegneria dell'elaborazione del progetto di massima e del preventivo dei costi per la realizzazione dell'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona. Il rapporto intermedio del PTB del settembre 1996 evidenziava infatti l'importanza del nodo di interscambio della stazione FFS di Bellinzona nell'ambito della prevista riorganizzazione di trasporti pubblici.
- Il 30 settembre 1997 il Consiglio di Stato ha approvato il messaggio no. 4690, che prevedeva lo stanziamento di un credito di fr. 1'030'320.-- per la realizzazione dell'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona, ai cui costi contribuiscono pure la Città di Bellinzona, in ragione del 10% dei costi dell'opera e le FFS, sempre in ragione del 10%.
- Il 14 novembre 1997 fece seguito il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze e il voto del Gran Consiglio.

La costruzione dell'interscambio è nel frattempo pressoché conclusa.

- Da ultimo, la risoluzione della Divisione della pianificazione territoriale del 18 marzo 1998, per l'allestimento del progetto esecutivo della ristrutturazione dei trasporti pubblici del PTB, sempre attingendo al credito per l'elaborazione del PTB votato dal Parlamento nel 1995.

III. CONTENUTI DEL MESSAGGIO

Riassumendo, le opere per la cui progettazione viene richiesto un credito di fr. 3'500'000.- sono:

- ◆ la modifica della regolamentazione semaforica e gli interventi sull'asse nord-sud, e quindi sull'asse viario principale, più sollecitato (il messaggio a pag. 3 ricorda che “i flussi di traffico più importanti si osservano sulla relazione Giubiasco-Bellinzona. In seguito troviamo le relazioni Arbedo-Bellinzona. L'unico flusso tangenziale di una certa importanza lo si osserva tra Sementina e Giubiasco”).

L'intervento prospettato rientra tra le misure, la cui realizzazione va attuata, così si esprime il rapporto, a breve termine.

Per completezza ricordo che la prima fase operativa include le misure urgenti e indispensabili per:

- permettere il funzionamento a breve termine (2001, se i crediti di realizzazione potranno essere stanziati in tempo utile) del concetto dei trasporti pubblici;
- garantire la necessaria sicurezza a tutti gli utenti lungo gli assi principali.

- ◆ interventi puntuali, compreso il nuovo ponte Giubiasco-Sementina: a differenza delle precedenti, tali misure rientrano tra quelle a medio/lungo termine, e dunque tra quelle che per motivi tecnici richiedono tempi di realizzazione più lunghi, rispettivamente la cui progettazione, benché l'attuazione non rivesta carattere d'urgenza, deve però essere iniziata a breve termine, per poter rispettare le esigenze di costruzione, che deve avvenire entro il 2010, conformemente agli obiettivi di base del PTB.

Tra queste ultime rientra appunto la progettazione del rifacimento del ponte tra Giubiasco e Sementina, provvisto di piste ciclabili, con passaggio pedonale-ciclabile protetto sul lato di Giubiasco.

Le condizioni del ponte Giubiasco-Sementina risultano infatti assolutamente precarie. Di conseguenza, attualmente, ad esempio, i mezzi di trasporto pubblici non possono transitarvi e devono compiere inutili circonvallazioni.

- ◆ Semisvincolo sud
- ◆ P&R Sud e opere collaterali (zona semisvincolo): evidentemente tali interventi dipendono dalle decisioni operative che verranno adottate in merito al semisvincolo.

Sia il semisvincolo che il P&R rientrano tra le opere che verranno realizzate in una seconda fase.

IV. IN PARTICOLARE IL SEMISVINCOLO SUD

Il rapporto, poi ripreso pressoché testualmente dal messaggio, precisa che “la possibilità più semplice per convogliare importanti flussi di traffico motorizzato diretti a Bellinzona (comparto dell’amministrazione), evitando il transito nei quartieri residenziale della corona, è costituita dall’utilizzazione dell’autostrada, attraverso la realizzazione di un nuovo svincolo convenientemente abbinato ad un posteggio di attestamento di lunga durata”.

Tale valutazione della Commissione regionale dei trasporti non è per ora - forzatamente - corredata da dati definitivi sulla fattibilità tecnica, di dettaglio, dell'opera prospettata, né sui suoi costi, che oggi vengono stimati tra i 10 e i 20 milioni: per questo si rende necessario lo stanziamento del credito di progettazione contemplato nel messaggio.

La Commissione regionale dei trasporti ha effettuato le proprie analisi ed è giunta alle conclusioni che conosciamo.

A seguito degli approfondimenti tecnici, che l'importo votato dal Parlamento premetterà, il Consiglio federale per il tramite dell'ufficio federale delle strade di Berna, deciderà se approvare il progetto generale e quindi la realizzazione del previsto semisvincolo.

Autorità decisionale in materia è infatti il Consiglio federale.

La percentuale di sussidiamento e l'estensione del progetto riconosciuta di interesse delle strade nazionali, saranno successivamente confermate dal DATEC di Berna, previa trattativa con il Dipartimento del territorio.

Il Consiglio federale non si è sinora espresso definitivamente sulla fattibilità del semisvincolo, ma ha autorizzato il Cantone a procedere alla sua progettazione con lettera del 30 aprile 1991 firmata dal Consigliere federale Ogi. Esso è in ogni caso informato delle valutazioni effettuate a livello cantonale.

Pur non volendo più riaprire le a volte tormentate vicende dei semisvincoli, ritenuto che appunto ancora non è stato allestito il progetto generale, ci si può chiedere se nell'ambito

dei prossimi studi pianificatori non possa essere vagliata la reale portata ed efficacia del prospettato semisvincolo.

Proprio perché ogni decisione in merito alla realizzazione del semisvincolo spetta al Consiglio federale (ogni modifica della rete delle strade nazionali è di competenza del CF), che ne assicura il finanziamento, esso garantisce pure la copertura dei costi di progettazione dell'opera.

Il Cantone Ticino anticipa dunque l'importo di fr. 700'000.-- per l'allestimento del progetto generale del semisvincolo, secondo la legge sulle strade nazionali, e delle opere collaterali.

V. REALIZZAZIONE

Una volta allestita la progettazione, al Gran Consiglio verrà richiesto il credito per la realizzazione del PTB, che prevede nella sua prima fase attuativa interventi prioritari sull'asse nord-sud, tramite in particolare la modifica della regolazione semaforica.

Il PTB si prefigge a breve termine un salto qualitativo dell'offerta del trasporto pubblico. A tal fine è assolutamente necessario por mano quanto prima appunto alla modifica della regolazione semaforica e agli interventi sull'asse citato.

Se, come si auspica, gli interventi appena menzionati potranno essere progettati e consolidati nel 2000, essi potranno divenire operativi nel 2001-2001.

VI. CONCLUSIONI

Con queste considerazioni, la Commissione della gestione invita il Gran Consiglio ad approvare il messaggio e il relativo decreto legislativo.

Per la Commissione gestione e finanze:

Francesca Lepori Colombo, relatore
Beltraminelli - Bignasca - Bonoli - Brenni -
Carobbio Guscelli (con riserva) -
Ferrari Mario - Gendotti - Lombardi -
Lotti - Maspoli - Pezzati - Verda