

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5145 R	18 settembre 2001	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 10 luglio 2001 concernente l'approvazione della
riorganizzazione dei trasporti pubblici urbani di interesse cantonale
postulata dal Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB) e
stanziamento del credito per gli interventi volti a garantire la sicurezza e
l'efficienza dei servizi**

1. INTRODUZIONE

Alla fine degli anni '80 il Cantone ha proposto, in ambito di politica dei trasporti, un nuovo indirizzo pianificatorio, basato su tre principi di fondo:

- a) l'elaborazione di piani regionali dei trasporti, il cui obiettivo è quello di determinare, entro uno specifico comprensorio territoriale, i problemi e gli interventi volti a soddisfare i bisogni di mobilità;
- b) l'integrazione tra i diversi mezzi di trasporto, ispirata al concetto di complementarità;
- c) le commissioni regionali dei trasporti (CRT), che si occupano della pianificazione regionale dei trasporti e della messa a punto di proposte per l'offerta dei servizi di trasporto pubblico.

Nel Bellinzonese gli studi, conclusi nel 1998, hanno trovato l'approvazione unanime da parte dei Comuni del comprensorio e della CRTB. Ne è scaturito un messaggio, il 4913 sul Piano dei trasporti del Bellinzonese, nel dicembre 1999, approvato dal Gran Consiglio, che ha così fatto proprio il Piano dei Trasporti ed ha approvato il credito di progettazione per opere e interventi principali.

Il messaggio in esame propone invece primi interventi concreti per il miglioramento dei trasporti pubblici nel Bellinzonese. È previsto che al messaggio in esame ne seguirà uno, in tempi brevi, relativo al traffico privato (opere stradali).

Le tappe di avvicinamento all'attuazione della riorganizzazione del trasporto pubblico d'importanza cantonale nel Bellinzonese sono espone in forma di tabella alle pagine 3 e 4 del messaggio. Si constata dunque con piacere che gli indirizzi e le proposte contenute nel Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese, sul cui finanziamento si era appunto positivamente espresso il Gran Consiglio a suo tempo, comincino a passare progressivamente dalle intenzioni ai fatti.

2. I CONTENUTI DEL MESSAGGIO

Nel messaggio si descrive dapprima la situazione attuale relativa al trasporto pubblico urbano nel Bellinzonese, si quantifica la domanda di trasporto, per descrivere poi la nuova offerta di trasporto pubblico d'importanza cantonale nell'ambito del PTB. La realizzazione

della nuova offerta si concentra in due fasi ben distinte. La prima fase, con realizzazione a partire dal gennaio 2003, prevede l'adattamento delle regolazioni semaforiche esistenti lungo l'asse di scorrimento principale nord-sud tra Arbedo e Giubiasco, come pure alcune sistemazioni di fermate. Questa riorganizzazione è indipendente dalla realizzazione del semisvincolo autostradale e dalla corrispondente riduzione del traffico sull'asse principale.

La seconda fase, prevista nel medio-lungo termine, è prevista quale accompagnamento alla realizzazione del semisvincolo A2 e di altre misure, quali ad esempio il rifacimento del ponte Giubiasco-Sementina.

Le misure concrete d'intervento previste con la prima fase sono ampiamente spiegate nel messaggio al cap. 3.3. Si tratta in sostanza di:

- una ridefinizione del percorso della linea principale Arbedo-Bellinzona-Camorino, in funzione della potenzialità di traffico e l'introduzione della cadenza urbana di 15 minuti tra la stazione FFS di Giubiasco e il centro di Arbedo;
- un adattamento del percorso della linea S. Antonino-Bellinzona con cadenzamento delle corse, l'offerta di coincidenze a Giubiasco, in particolare con i treni in direzione di Lugano e l'introduzione del servizio serale fino alle 24.00;

In sostanza si propone un cospicuo incremento (ca. + 65 %) delle frequenze, dando al servizio un carattere propriamente urbano.

Da parte dei Comuni interessati non vi è stata alcuna opposizione contro la nuova offerta di trasporto pubblico d'importanza cantonale.

3. FINANZIAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO D'IMPORTANZA CANTONALE

Per le linee urbane la legge sui trasporti pubblici prevede che l'offerta esistente e supplementare delle linee d'importanza cantonale sia finanziata dal Cantone nella misura del 50 %. Oggi questi costi sono interamente a carico dei Comuni. I contributi sono fissati in sede di preventivo. Nel messaggio alle pagg. 11 e 12 si ipotizza il costo della nuova offerta di servizi di trasporto pubblico nel Bellinzonese, ripartiti fra Cantone e Comuni.

Tenuto conto delle ipotesi restrittive sull'evoluzione degli introiti, l'onere a carico degli enti pubblici passa dagli 1.32 mio fr. nel 1999 ai 2.38 mio fr. nel 2003 (anno di attuazione dell'offerta). Per il Cantone l'onere passa dagli 87'000.- fr. del 1999 agli 1.19 mio fr. nel 2003; per i Comuni l'onere diminuisce leggermente da 1.23 mio fr. a 1.19 mio fr. Anche in merito al finanziamento i Comuni hanno dato unanimemente la loro adesione.

4. INTERVENTI NECESSARI PER GARANTIRE LA SICUREZZA E L'EFFICIENZA DEI SERVIZI

Per realizzare la ristrutturazione dei trasporti pubblici d'importanza cantonale sono indispensabili anche diversi interventi costruttivi sulla rete viaria percorsa dalle autolinee. Gli interventi relativi all'infrastruttura stradale, atti a garantire il buon funzionamento della prima fase di realizzazione dei servizi pubblici, determinati sulla base del progetto di massima (+/- 25 %) sono quantificabili in fr. 3'020'000.-. La partecipazione dei Comuni dovrebbe fissarsi in 25 % - 30 % circa. Il credito richiesto, nella forma del credito quadro, secondo l'art. 24 sulla gestione finanziaria dello Stato, permette di intervenire su 4 incroci a Giubiasco e 12 incroci a Bellinzona e Arbedo-Molinazzo.

Il costo complessivo risultante dal progetto di massima giugno 2001 è così suddiviso:

ca. fr. 840'000.- per gli incroci di Giubiasco

ca. fr. 2'180'000.- per gli incroci di Bellinzona-Arbedo

La parte di genio civile (sottostruttura) costituisce ca. 1/3 del costo complessivo (ossia ca. 1 mio fr.). La progettazione e l'esecuzione è assicurata dal Cantone. Il costo per la nuova segnaletica alle fermate è valutato in fr. 150'000.-. È pure prevista una campagna promozionale di informazione e sensibilizzazione della popolazione, per un costo previsto di fr. 100'000.-.

5. CONCLUSIONI

1) Lo sforzo finanziario profuso dal Cantone a sostegno e sviluppo del trasporto pubblico nell'agglomerato di Bellinzona deve essere accompagnato dalla creazione o dal miglioramento delle premesse operative per lo svolgimento dei servizi. Ciò significa poter contare su fermate attrattive localizzate nei punti di maggiore frequenza da parte dell'utenza; significa pure garantire condizioni di viabilità favorevoli per un esercizio rapido e affidabile, quali ad esempio semafori preferenziali e corsie riservate. In questo quadro i Comuni dell'agglomerato sono chiamati a vigilare sulle necessità e possibilità che rientrano nelle loro competenze.

In caso contrario i risultati non corrisponderebbero alle attese e sarebbe sminuita l'efficacia del potenziamento prospettato, che potenzialmente attribuisce al Bellinzonese un servizio di carattere urbano a tutti gli effetti.

2) Il monitoraggio dei risultati del potenziamento assume particolare importanza. Da un lato esso potrà indicare in che misura le lacune dell'attuale servizio saranno state colmate; dall'altro canto fornirà gli elementi per affrontare le "ottimizzazioni" del caso alla luce della rispondenza dell'utenza e dare indicazioni probanti, in vista della prospettata ulteriore estensione delle prestazioni in rapporto alla messa in esercizio del semisvincolo di Bellinzona.

* * * * *

Con queste considerazioni, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Parlamento ad approvare il messaggio così come proposto dal Consiglio di Stato.

Per la Commissione gestione e finanze:

Daniele Lotti, relatore

Bonoli - Brenni - Carobbio Guscetti -

Croce - Ferrari Mario - Ghisletta R. -

Lombardi - Poli - Sadis