

# Rapporto di maggioranza

numero

data

Dipartimento

**6549 R1**

10 gennaio 2012

TERRITORIO

Concerne

## **della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 18 ottobre 2011 concernente lo stanziamento di un credito di CHF 2'500'000.- per la progettazione definitiva delle opere relative al semisvincolo N2 e del relativo posteggio d'attestamento di via Tatti a Bellinzona, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB)**

Con il messaggio n. 6549 il Consiglio di Stato chiede lo stanziamento di un credito per la progettazione definitiva delle opere relative al semisvincolo N2 e del relativo posteggio d'attestamento di via Tatti a Bellinzona, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB). Il credito è finalizzato a permettere l'avvio della progettazione definitiva delle opere stradali di raccordo tra la rotonda del semisvincolo A2 e Via Zorzi, la sistemazione dello svincolo stradale per Monte Carasso e Carasso, con l'accesso alla passerella pedonabile ciclabile sopra il fiume Ticino in corrispondenza del ex ponte della Torretta, e del posteggio d'attestamento di Via Tatti.

### **1. PREMESSA**

Tra Cantone e Comune di Bellinzona è stata recentemente firmata una convenzione che permette di porre le basi per procedere alla progettazione definitiva delle opere stradali; in particolare l'integrazione dei ripari fonici su via Tatti, e i vincoli pianificatori dei sedimi confinanti che saranno inseriti nella variante di PR in allestimento da parte del Comune di Bellinzona. A lato di tale convenzione si sono pure concordate le modalità di realizzazione del posteggio d'attestamento, nonché i contenuti pianificatori del relativo sedime.

Infine è stato opportuno attendere il rapporto in consultazione del Piano di agglomerato del Bellinzonese (PAB) dal quale sono emerse delle nuove misure i cui effetti possono ora essere giustamente considerati applicandoli nei volumi di traffico aggiornati (scenario 2025) per la progettazione definitiva delle opere del semisvincolo.

### **2. GENERALITÀ / ISTORIATO**

Con il credito oggetto della presente richiesta si prosegue il programma operativo previsto per la realizzazione degli interventi contemplati dal PTB. Il fabbisogno finanziario di fr. 2'500'000.- è legato alla necessità di procedere all'allestimento del progetto definitivo delle opere del semisvincolo nell'ambito della procedura delle strade nazionali; d'altro canto è pure necessario portare avanti la principale misura fiancheggiatrice del semisvincolo che consiste nel posteggio d'attestamento di via Tatti, senza la quale lo stesso non può essere messo in servizio.

In quest'ambito si richiamano i messaggi precedenti, citati per esteso nel messaggio al quale si rimanda:

- messaggio n. 4913 del 01.09.1999
- messaggio n. 5145 del 10.07.2001
- la risoluzione governativa n. 613 dell'11.02.2003
- messaggio n. 5879 del 30.01.2007
- messaggio n. 6146 del 25.11.2008

### **3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO E STATO DEI LAVORI**

Il progetto del semisvincolo contempla le seguenti opere:

- l'allacciamento all'autostrada da e per la direzione sud,
- l'adattamento dell'arteria di collegamento (via Tatti),
- gli accessi al "posteggio d'attestamento" ubicato in corrispondenza dell'attuale sedime del posteggio di superficie (SAMB),
- nuovi collegamenti per il traffico lento nei tre settori interessati dai lavori e in particolare la passerella pedonale/ciclabile sul fiume Ticino in corrispondenza dell' "Ex-ponte della Torretta" e la passerella pedonale/ciclabile Bellinzona-Monte Carasso.

Dal momento che parte delle opere sono da realizzare su proprietà del Cantone Ticino (strade cantonali) e altre su proprietà della Confederazione (strade nazionali), l'organizzazione di progetto prevede il coinvolgimento di entrambi i committenti. La conduzione operativa del Cantone Ticino è affidata al Dipartimento del territorio – Divisione delle costruzioni (DC), mentre la Confederazione fa capo all'Ufficio federale delle strade (USTRA, filiale Bellinzona). La conduzione strategica dell'intero progetto è affidata alla Delegazione delle Autorità del semisvincolo (DA), gremio politico che comprende rappresentanti dei committenti (DC e USTRA) della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB), a cui spetta la presidenza, nonché del Dipartimento del territorio (oltre al Direttore del Dipartimento è pure membro il Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità).

Allo stato attuale è stato allestito il progetto di massima nonché gli approfondimenti relativi al traffico e alla fonica. Per il posteggio d'attestamento si è pure conclusa la progettazione di massima, con una valutazione dei possibili scenari per la costruzione e la gestione dell'intervento. Infine per le passerelle va segnalata la recente apertura della prima opera significativa del semisvincolo, la passerella pedonale/ciclabile Bellinzona-Monte Carasso; è invece in corso l'allestimento del concorso di progettazione per la passerella "Ex-ponte della Torretta".

#### **3.1 Opere stradali**

Le opere stradali cantonali di via Tatti sono state molto influenzate dal Masterplan che la DA ha deciso di adottare nel progetto di massima, nel quale sono state approfondite, in particolare, le problematiche relative al traffico e agli aspetti fonici, oltre all'assetto stradale e sulla base del quale il Municipio di Bellinzona sta elaborando una variante di PR.

Il risultato è un viale urbano a 4 corsie che collega la nuova rotonda autostradale sul ponte di via Tatti all'incrocio semaforico previsto in corrispondenza di via Luini, da cui si innesta l'accesso al posteggio d'attestamento, e all'incrocio esistente di via Zorzi.

Scendendo dal ponte di via Tatti è pure prevista una quinta corsia fino all'altezza di via Luini che funge da preselezione al nuovo posteggio d'attestamento. Sui lati, due filari verdi

conferiscono il carattere di viale urbano a questa importante arteria, e i ripari fonici che consistono in pareti semitrasparenti di ca. 2 m d'altezza o altro (da definire nell'ambito della progettazione definitiva). Da segnalare che l'USTRA è già in avanzata fase di progettazione con le proprie opere, che consistono nell'allacciamento vero e proprio all'autostrada (nuova rotonda e rampe di accesso).

### **3.2 Posteggio d'attestamento**

Per una descrizione più dettagliata si rimanda al messaggio. Considerata l'incertezza sui tempi di attuazione della variante PR comunale del comparto via Tatti, per poter garantire la disponibilità del posteggio entro l'apertura del semisvincolo la DA ha deciso di avviare uno studio per la realizzazione dello stesso in forma provvisoria.

La soluzione scaturita è compatibile con l'edificazione definitiva, come prevista dal Masterplan, ma dovrà essere affinata con il Municipio di Bellinzona per assicurarne la compatibilità con la variante di PR in allestimento. Essa prevede sostanzialmente:

- la sistemazione e l'ampliamento dell'attuale posteggio esistente fino a raggiungere una capacità al piano campagna di 342 stalli;
- l'accessibilità veicolare al posteggio d'attestamento da due accessi, via Luini (entrata e uscita) e via Zorzi (entrata);
- diversi percorsi pedonali che permettono un accesso rapido e diretto verso il centro di Bellinzona;
- l'edificazione di un autosilo per 591 posti auto.

Da sottolineare inoltre che:

- in tutte le fasi esecutive sono garantiti almeno 400 posti auto,
- il posteggio di attestamento assicura gli almeno 880 stalli (dei quali 80 riservati allo stabile amministrativo 3) necessari per l'apertura del semisvincolo. Grazie all'impostazione del progetto di massima si raggiungono 933 stalli (591 nella struttura prevista e 342 all'aperto sul sedime restante) che contengono una riserva di ca. il 5% necessaria per garantire il numero minimo richiesto dal PTB,
- anticipa definitivamente parte del progetto inserito nella variante di PR in allestimento da parte del Municipio di Bellinzona.

Il costo di realizzazione preventivato secondo il progetto di massima è stimato a fr. 7'350'000.- (± 20%) IVA inclusa.

Per quanto riguarda il finanziamento va segnalato che nel PTB questa opera era prevista "a costo zero", con l'osservazione "realizzazione di terzi, possibile autofinanziamento".

Come accennato, non potendo disporre di basi pianificatorie consolidate fintanto che la variante di PR del Comune non è attuata e cresciuta in giudizio, e dovendo garantire entro l'apertura del semisvincolo i necessari posteggi, da qui la soluzione avallata dalla DA, con la quale si propone che lo Stato, proprietario del terreno, costruisca in proprio la struttura provvisoria, in modo da garantirne la disponibilità entro l'apertura del semisvincolo, anticipando l'investimento e recuperandolo in seguito con l'incasso degli affitti dei posteggi.

Nell'ambito del presente messaggio si tratta quindi per il posteggio d'attestamento di stanziare un credito per la progettazione definitiva stimato in fr. 450'000.- (vedi p.to 4.1): successivamente sarà richiesto al Gran Consiglio un credito d'opera per la costruzione. Da una prima valutazione, riportata di seguito, è sin d'ora possibile dimostrare che la sostenibilità economica dell'investimento per questa struttura provvisoria è garantita

poiché sul periodo di ca. 15 anni il costo di fr. 7'350'000.- è coperto dagli incassi dei 933 posti auto.

Dai dati forniti dall'Amministrazione cantonale figura che:

- 317 posti auto sono riservati ad un costo mensile di fr. 60.-,
- 80 posti auto sono destinati allo Stabile amministrativo 3,
- ulteriori 183 posti auto saranno affittati da dipendenti statali,
- i rimanenti posti auto sono lasciati all'utenza privata.
- investimento per officina: fr. 255'000.-
- investimento per autosilo: fr. 7'095'000.-
- **Totale** (IVA inclusa) fr. 7'350'000.-

Nel costo complessivo non è considerato il terreno (proprietà dello Stato).

Il bilancio annuale si presenta nel modo seguente:

	<i>no. posti</i>	<i>fr./ anno</i>		
entrate da posti per dipendenti stato	580	720	fr. 417'600	
entrate da posti per utenti privati	353	1'440	fr. 508'320	fr. 925'920
<b>totale ricavi</b>				<b>fr. 925'920</b>
costi del capitale sull'investimento medio	3.5%			fr. 248'325
oneri amministrativi	1%			fr. 70'950
manutenzione	2%			fr. 141'900
ammortamento (anni)	15			fr. 473'000
<b>totale costi</b>				<b>fr. 934'175</b>

Si sottolinea che:

- una valutazione più precisa e vincolante potrà essere realizzata in sede di progetto definitivo. Uno 0.5% d'interessi passivi in meno porta a un pareggio fra costi e ricavi presunti,
- il progetto deve essere gestito con estremo rigore finanziario,
- la durata di vita dipende da diversi fattori (sviluppo della pianificazione, concretizzazione dell'insediamento): indicativamente è stato inserito un termine di 15 anni. Su brevi periodi l'incidenza di pochi anni diventa determinante. Una durata superiore ai 15 anni permetterebbe di prevedere utili,
- i ricavi per i posteggi aperti al pubblico sono computati su 20 giorni al mese con un introito di fr. 6.- al giorno (corrispondente ad un affitto mensile di fr. 120.-),
- l'occupazione dei posteggi destinati all'utenza pubblica è influenzata dalla strategia adottata in Città: con le premesse insite nell'approvazione del semisvincolo la piena occupazione nei giorni feriali dovrebbe essere garantita.

### 3.3 Corsia bus via Zorzi

A margine dell'edificazione del nuovo stabile amministrativo SA3 del Dipartimento del territorio, con i lavori stradali del semisvincolo viene coordinata la formazione di una nuova

corsia bus lungo via Zorzi già prevista dal PTB, i cui oneri di progettazione sono pure oggetto della presente richiesta (vedi p.to 4.2).

### **3.4 Passerella “Ex-ponte della Torretta”**

Per la passerella “Ex-ponte della Torretta” il Cantone ha in corso l’allestimento di un concorso di progettazione. Gli oneri necessari all’allestimento del concorso, e alla progettazione di massima e definitiva dell’opera sono pure oggetto della presente richiesta di credito e sono esposti al p.to 4.3.

## **4. SITUAZIONE FINANZIARIA**

### **4.1 Opere stradali del semisvincolo e P&R**

La base legale alla quale tuttora si fa capo per finanziare gli oneri di progettazione dell’opera principale del semisvincolo e dell’annesso P&R è il Decreto legislativo del 13.12.1999, che garantisce il credito sino alla fine del progetto di massima.

Occorre precisare che al momento dell’allestimento di tale base legale:

- non si era a conoscenza della quota di partecipazione della Confederazione al progetto semisvincolo, decisa dal Consiglio federale nel dicembre del 2006,
- non si disponeva di un progetto di massima con relativa stima dei costi, preparato solo nel 2001,
- non era ancora stata adottata la chiave di riparto Cantone/Comuni per le opere regionali.

Inoltre, dal 1999 al 2011 il rincaro sugli onorari secondo KBOB è stato di ca. il 20%. Di conseguenza le valutazioni finanziarie fatte in particolare per le opere del semisvincolo sud e annesso P&R sono da considerare di grande massima e molto approssimative.

Nell’ultimo messaggio n. 6164 del 25 novembre 2008 (costruzione della passerella pedonale/ciclabile Bellinzona-Monte Carasso), si informava sull’organizzazione di progetto e la suddivisione delle competenze realizzative tra Cantone e Confederazione nonché sul finanziamento dell’intera opera del semisvincolo di Bellinzona.

In particolare al punto "5.4 Finanziamento" si riportava:

*«[...] al fine di semplificare la fatturazione in corso d’opera, Cantone e Confederazione provvederanno a pagare provvisoriamente al 100% la quota parte delle opere di rispettiva competenza; sull’importo di preventivo di 57 mio di CHF (Pmax SIA ± 20%, base 2007), gli investimenti lordi che verranno sostenuti inizialmente dal Cantone Ticino corrispondono a ca. 31 mio di CHF (54% dell’investimento complessivo), mentre quelli sostenuti dalla Confederazione saranno pari a ca. 26 mio di CHF (46% dell’investimento complessivo). A consuntivo vi sarà il conguaglio in base alla percentuale definita dal Consiglio federale (Cantone 75% = 42.7 mio di CHF, Confederazione 25% = 14.3 mio di CHF)».*

La tabella seguente riassume la situazione contabile del credito concesso con il DL del 13.12.1999:

Descrizione interventi	Importi secondo DL 13.12.1999	Spese effettive di progettazione al 30.06.2011 (sino a Pmax)		Spese presumibili di progettazione definitiva (sino a Pdef)	
Semafori + interventi asse S/N	* 1'000'000.-	767'000.-		0.-	
Ponte Giubiasco-Sementina	* 1'300'000.-	1'251'000.-		0.-	
Semisvincolo Sud	700'000.-	parte opera TI**	617'000.-	parte opera TI**	1'200'000.-
		parte opera CH**	1'215'000.-	parte opera CH**	800'000.-
P&R sud e opere collaterali	*500'000.-	109'000.-		450'000.-	
<b>TOTALE</b>	<b>3'500'000.-</b>	<b>3'959'000.-</b>		<b>2'450'000.-</b>	
		TI	CH	TI	CH
Ripartizione finanziaria provvisoria secondo competenza delle opere TI/CH		2'744'000.-	1'215'000.-	1'650'000.-	800'000.-
Ripartizione finanziaria definitiva (75% TI 25%CH)		3'501'000.-	458'000.-	1'950'000.-	500'000.-

\* opere del Credito quadro PTB che non beneficiano dei sussidi della Confederazione

\*\* spese effettive/presumibili di progettazione sostenute da TI (resp. CH) al 100% per la propria parte d'opera (= ripartizione provvisoria)

La progettazione di massima delle opere previste è stata portata a termine nel rispetto del credito concesso di fr. 3'500'000.-, benché con una suddivisione diversa da quanto ipotizzato nel 1999. Dalla tabella si evince come le prossime necessità, oggetto della presente richiesta di credito, sono legate agli oneri relativi alla progettazione definitiva (Pdef) dell'opera, che sarà la base per la richiesta del relativo credito di costruzione prima della pubblicazione del progetto.

Visti gli accordi con la Confederazione, secondo il quale ogni committente anticipa al 100% il pagamento delle spese relative alla parte di propria competenza, il Cantone assume provvisoriamente una spesa lorda per la progettazione definitiva delle opere viarie del semisvincolo e del P&R di fr. 1'650'000.- (base 2010, ± 20%).

Non è ancora stato determinato se Confederazione e Cantone procederanno ad un primo conguaglio (ai sensi della ripartizione 25% / 75%) al termine della fase di progetto definito. Se sarà il caso si tratterà di versare fr. 300'000.- alla Confederazione, importo che si ritiene opportuno inserire nella presente richiesta. Se ciò invece dovesse avvenire nell'ambito dei conteggi finali al termine di tutte le opere, questo importo non sarà utilizzato e verrà considerato nella richiesta di credito per la costruzione.

#### 4.2 Corsia bus via Zorzi

Sulla base del progetto preliminare i costi fino alla progettazione definitiva sono stimati a fr. 50'000.-.

### 4.3 Passerella “Ex-ponte della Torretta”

Gli oneri di progettazione sino a Pdef della passerella “Ex-ponte della Torretta” sono stimati attualmente a fr. 500'000.-. Gli oneri contengono anche le spese per il concorso di progettazione (coordinatore, gremio esperti, montepremi).

## 5. RICHIESTA DI CREDITO

Riassumendo quanto riportato ai paragrafi precedenti la presente richiesta di credito ammonta a fr. 2'500'000.-, così suddivisi:

a) Opere stradali semisvincolo e P&R (p.to 4.1)	fr. 1'650'000.-
b) Corsia bus via Zorzi (p.to 4.2)	fr. 50'000.-
c) Passerella “Ex-ponte della Torretta” (p.to 4.3)	fr. 500'000.-
d) Eventuale conguaglio alla Confederazione	<u>fr. 300'000.-</u>
<b>Totale</b>	<b>fr. 2'500'000.-</b>

## 6. PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE

L'obiettivo che si è prefissata la DA è quello di pubblicare il progetto del semisvincolo entro la fine del 2012.

Per quanto riguarda il posteggio d'attestamento, esso non fa parte del progetto semisvincolo in quanto non può essere finanziato dalla Confederazione. La procedura proposta è quella del progetto stradale cantonale, che richiede il credito da parte del Gran Consiglio.

È auspicabile poter procedere in parallelo con il semisvincolo e poter quindi pubblicare il progetto stradale entro la fine del 2012.

Allo stato attuale è prevedibile iniziare i lavori entro il 2015 e mettere in funzione il semisvincolo nel 2017 qualora non vi dovessero essere imprevisti procedurali legati alla pubblicazione del progetto.

## 7. LE CONCLUSIONI DELLA COMMISSIONE

La Commissione della gestione e delle finanze ha preso atto delle argomentazioni contenute nel messaggio in oggetto, in particolare richiama i crediti già stanziati e relativi alla realizzazione degli interventi contemplati nel PTB e connessi con lo semisvincolo autostradale, opere che attualmente si trovano allo stadio di progetto di massima.

Per queste opere, oggetto della presente richiesta di credito, si tratta ora di iniziare la progettazione definitiva e preparare l'incarto di pubblicazione, coordinato con le opere di competenza USTRA, secondo la procedura prevista dall'Ordinanza sulle strade nazionali. L'USTRA che è già in avanzata fase di progettazione con le proprie opere che consistono nell'allacciamento vero e proprio all'autostrada (nuova rotonda e rampe di accesso).

La Commissione condivide la richiesta del Consiglio di Stato per procedere alla progettazione definitiva delle opere contemplate nel messaggio n. 6549, che chiede lo stanziamento di un credito di 2.5 milioni di fr.

La Commissione condivide le argomentazioni contenute nel messaggio in oggetto, constatando in particolare:

- l'avvenuta firma della convenzione tra Cantone e Comune di Bellinzona nella quale si definiscono in particolare l'integrazione dei ripari fonici su via Tatti, e i vincoli pianificatori dei sedimi confinanti che saranno inseriti nella variante di PR in allestimento da parte del Comune di Bellinzona;
- l'accordo a latere stipulato con la città di Bellinzona sulle modalità di realizzazione del posteggio d'attestamento, nonché i contenuti pianificatori del relativo sedime;
- l'aver adattato gli elementi contenuti nel rapporto uscito dalla consultazione del Piano di agglomerato del Bellinzonese (PAB) dal quale sono emerse delle nuove misure i cui effetti possono ora essere giustamente considerati applicandoli;
- il costante coordinamento della progettazione delle opere con l'assetto viario del semisvincolo di competenza dell'USTRA;
- la necessità di iniziare la progettazione definitiva e preparare l'incarto di pubblicazione con l'obiettivo fine 2012, con l'auspicio di poter procedere parallelamente con la procedura dell'USTRA per il semisvincolo, onde poter pubblicare il progetto stradale entro la fine del 2012 e iniziare i lavori entro il 2015, permettendo così di mettere in funzione il semisvincolo, di competenza USTRA, nel 2017.

Si prende altresì atto, come citato al p.to 3, che la conduzione strategica dell'intero progetto è affidata alla DA.

Per quanto attiene gli aspetti finanziari si prende pure atto che, considerato come ogni committente (Confederazione e Cantone) provvede al pagamento di quanto gli compete ai sensi della ripartizione delle opere, alla liquidazione di esse si procederà ai relativi conguagli. Visto il notevole impegno della Confederazione per la sua parte, sulla quale va versato il contributo cantonale del 75%, è probabile che il saldo comporterà un versamento dal Cantone alla Confederazione (tenuto conto del sussidio) e non viceversa. Di conseguenza, nell'ambito della richiesta di credito per la fase di realizzazione sarà contemplato pure l'importo necessario per procedere ai conguagli finanziari finali tra Cantone e Confederazione.

La Commissione ha preso pure atto che la concretizzazione del PTB è in sintonia con le Linee direttive 2008-2011, e che le spese e le entrate sono previste a PF 2012-2015, così come la realizzazione non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato né sul personale interessato.

\* \* \* \* \*

Sulla base delle argomentazioni esposte nel presente rapporto, la maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze invita il Parlamento a voler accettare il messaggio n. 6549 con l'annesso disegno di decreto legislativo.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Walter Gianora, relatore  
Bacchetta-Cattori - Badasci - Bignasca A. - Brivio -  
Caimi (con riserva) - Chiesa - Dadò (con riserva) -  
Foletti - Guidicelli - Solcà - Vitta