

# Messaggio

numero

**7204**

data

6 luglio 2016

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## Stanziamiento:

- **di un credito netto di CHF 10'090'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 25'400'000.00 per la realizzazione della misura TP 3.1 nodo intermodale Stazione FFS Bellinzona**
- **di un credito di CHF 500'000.00 per l'allestimento dei progetti stradali di un secondo pacchetto di opere del Programma di agglomerato del Bellinzonese di seconda generazione (PAB2), quale aggiornamento del primo credito di CHF 4'600'000.00 per un totale di CHF 5'100'000.00**
- **di un contributo di CHF 100'000.00 a favore della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) per il supporto tecnico svolto nell'ambito dei Programmi d'agglomerato per il periodo 2016-2017**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

vi sottoponiamo, per approvazione, la richiesta per lo stanziamento di un credito netto di CHF 10'090'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 25'400'000.00 per la realizzazione della misura TP 3.1 nodo intermodale Stazione FFS Bellinzona, di un credito di CHF 500'000.00 per l'allestimento dei progetti stradali (Pstr) di un secondo pacchetto di opere del PAB2, quale aggiornamento del credito di CHF 4'600'000.00 stanziato con il Decreto legislativo (DL) del 18 maggio 2016 concernente un'autorizzazione di spesa per la realizzazione delle prime opere dello stesso PAB2 per un totale di CHF 5'100'000.00 e di un contributo di CHF 100'000.00 a favore della CRTB per il supporto tecnico svolto nell'ambito dei Programmi d'agglomerato per il periodo 2016-2017.

Il Messaggio è strutturato come segue:

1.	IL PAB2 .....	2
1.1	Il credito quadro per l'allestimento dei progetti di massima .....	3
1.2	Il credito per la realizzazione delle prime opere .....	3
1.3	L'attuale richiesta di credito .....	3
2.	REALIZZAZIONE DEL NODO INTERMODALE DELLA STAZIONE FFS, BELLINZONA (MISURA TP 3.1).....	4
2.1	Introduzione.....	4
2.2	Descrizione del progetto .....	5
2.2.1	Perimetro di progetto .....	5
2.2.2	Terminale bus.....	6
2.2.3	Piazzale Stazione .....	7
2.2.4	P+R 7	
2.2.5	Riorganizzazione viaria.....	8
2.3	Programma lavori .....	9
2.4	Costi e finanziamento .....	9
3.	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLE ALTRE OPERE DEL PAB2.....	10
3.1	Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici, nuovo concetto TP (TP 1).....	10
3.2	Gestione del traffico: regolazione del traffico nell'agglomerato e sistemazione della rete viaria (misure TIM 1 e TIM 3.1).....	12
3.3	Sistemazione della rete viaria: nuovo sottopasso "tirata" di Cadenazzo (misura TIM 3.2)..	15
4.	RICHIESTA DI CREDITO .....	16
4.1	Nodo intermodale di Bellinzona .....	16
4.2	Le altre misure del PAB2 .....	17
4.3	Supporto tecnico svolto dalla CRTB .....	17
5.	LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO.....	17
6.	CONCLUSIONI.....	18

## **1. IL PAB2**

Il PAB2 è stato approvato dalla CRTB e dal Consiglio di Stato (CdS) il 9 novembre rispettivamente il 21 dicembre 2011.

Esso è stato successivamente trasmesso all'Autorità federale per esame e decisione sui contributi ai sensi della Legge federale sul fondo infrastrutturale e della Legge federale sull'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata.

Con la Convenzione sulle prestazioni tra il CdS, la CRTB e la Confederazione del dicembre 2014 – febbraio 2015 sono stati definiti i progetti al beneficio dei contributi federali.

Nel complesso il risultato del PAB2 è stato soddisfacente e il tasso di contribuzione federale è stato fissato in misura del 40% (su un massimo del 50%). Sugli investimenti annunciati per un importo di CHF 46'490'000.00 il contributo federale sarà pari a CHF 18'600'000.00 (importi ai prezzi 2005, IVA esclusa).

### **1.1 Il credito quadro per l'allestimento dei progetti di massima**

La Confederazione riconosce per il computo definitivo del contributo l'IVA e il rincaro mentre non assume alcuna partecipazione agli eventuali costi supplementari dovuti agli approfondimenti progettuali. L'erogazione dei contributi è subordinata alla sottoscrizione di un accordo di finanziamento che attesti la crescita in giudicato dell'autorizzazione a costruire e del finanziamento cantonale e comunale.

In questa prospettiva e nell'intento di passare al più presto alla fase realizzativa il CdS ha sottoscritto con la CRTB nell'ottobre-novembre 2012 una Convenzione per l'allestimento dei progetti di massima delle misure previste dal PAB2.

Per la progettazione di massima delle misure del PAB2 sono stati stanziati complessivamente CHF 1'500'000.00: con DL dell'8 maggio 2013 (Messaggio no. 6742 del 30 gennaio 2013) un credito quadro di CHF 1'200'000.00 per l'allestimento dei progetti di massima (Pmax) delle misure d'interesse regionale previste dal PAB2 in priorità A) e con DL del 19 febbraio 2013 (Messaggio no. 6704 del 24 ottobre 2012) un credito di CHF 300'000.00 per la progettazione di massima dei percorsi ciclabili regionali del Bellinzonese).

Ad oggi sono stati completati gran parte dei Pmax, stabilendo le basi per la fase di progettazione definitiva e, in taluni casi, già anche per la realizzazione.

Finora, dell'importo stanziato, sono stati spesi CHF 1'133'000.00.

### **1.2 Il credito per la realizzazione delle prime opere**

Con DL del 18 maggio 2016 il Parlamento ha già dato seguito ad una richiesta di un credito di CHF 4'600'000.00 per la realizzazione di un primo pacchetto di opere del PAB2 relativo alla mobilità lenta: la passerella ciclopedonale Via Zorzi / Via Bellinzona (ML 2.1.2) e il percorso ciclopedonale Giubiasco-Cadenazzo (ML 2.1.3, ML 2.1.4 e ML 2.1.6). Si è operato in modo pragmatico nell'intento di concretizzare al più presto i diversi interventi in funzione del loro grado di avanzamento. La formalizzazione degli impegni per attuare le altre misure e definire le modalità di finanziamento è stata demandata ad un momento successivo, che siamo ora in grado di definire attraverso il presente messaggio per l'intero PAB2.

### **1.3 L'attuale richiesta di credito**

La CRTB ha sottoscritto in data 22 giugno 2016 la Convenzione per la realizzazione delle misure previste dal PAB2 definita con questo Consiglio.

Nella sostanza essa riprende gli oggetti della Convenzione summenzionata del 2012 aggiornandone i contenuti ai risultati della progettazione nel frattempo conclusa. Si dispone così di un quadro attualizzato che permette di compiere, con questo messaggio, un ulteriore passo avanti nella realizzazione. Nella presente Convenzione si sono confermate le quote di riparto finanziario tra Cantone (65%) e Comuni (35%), così come la

chiave di riparto interna per i singoli Comuni. Si sono inoltre fissati importi specifici a carico di terzi, tenendo conto degli adeguamenti progettuali richiesti. Questi elementi sono stati intimati dal CdS ai Comuni, in ossequio a quanto prevede la Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto.

Il secondo pacchetto, oggetto del presente messaggio, concerne misure a favore del trasporto pubblico e misure infrastrutturali per la gestione del traffico privato.

In particolare, spicca la richiesta del credito per la realizzazione del nuovo nodo intermodale della Stazione FFS di Bellinzona, elemento fondamentale per l'estensione sul territorio dei vantaggi conseguenti alla messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo e, soprattutto, di quella del Monte Ceneri (cap. 2).

Per le restanti misure, si richiede invece il credito per l'allestimento del Pstr; su questa base si procederà in seguito alla richiesta del credito per la realizzazione (cap. 3).

Una misura importante oggetto della Convenzione – lo spostamento della fermata di Sant'Antonino (misura TP 3.3) – è trattata con un messaggio separato dedicato al sistema ferroviario regionale in vista dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.

Non è per contro ancora stata inserita nella Convenzione la misura "Mobilità ciclopedonale Castione-Gorduno, Bellinzona" (ML 2.3) in quanto è necessario un ulteriore approfondimento del quadro tecnico – finanziario a seguito del quale verrà formalizzata la richiesta di credito per il Pmax.

## **2. REALIZZAZIONE DEL NODO INTERMODALE DELLA STAZIONE FFS, BELLINZONA (MISURA TP 3.1)**

### **2.1 Introduzione**

Bellinzona, polo fondamentale del trasporto pubblico dell'agglomerato, è stata negli'ultimi anni oggetto di importanti interventi a favore del trasporto pubblico, nell'ottica del suo nuovo ruolo di porta di ingresso d'AlpTransit in Ticino: nel dicembre 2014 è stato inaugurato il nuovo trasporto pubblico del Bellinzonese e, di recente, è stato ristrutturato l'edificio viaggiatori della Stazione FFS.

Si può ora procedere alla realizzazione del nodo intermodale, che consentirà di gestire l'interfaccia fra i differenti vettori di trasporto.

Verrà conseguentemente riorganizzata la viabilità dell'intero comparto; accanto alla nuova Piazza di fronte alla Stazione, saranno realizzati il nuovo terminale bus e il Park + Ride (P+R).

La nuova area di interscambio consentirà il riordino dei flussi di traffico e il collegamento fra la nuova Stazione FFS, la Città e l'intero agglomerato, per chi vi giungerà in treno, in bus o con il mezzo privato.

La realizzazione del nodo intermodale è dunque un passo fondamentale nella concretizzazione della Città-Ticino, che favorirà:

- la centralità di Bellinzona per la regione Tre Valli (Riviera, Blenio, Leventina) e della Mesolcina;
- importanti relazioni con l'agglomerato del Luganese che, attraverso il polo di Lugano, riveste un ruolo economico trainante a livello cantonale;
- importanti relazioni con l'agglomerato del Locarnese, anche in relazione agli aspetti turistici e naturalistici (Parco del Piano di Magadino, ecc.);
- il ruolo centrale rispetto all'asse di transito "nord-sud" Basilea-Zurigo-Milano.

La stazione di Bellinzona dispone già oggi di un nodo d'interscambio che, tuttavia, risulta poco attrattivo e non soddisfa, oramai più, le aspettative degli utenti.

L'importanza del nodo intermodale e l'elevata presenza di pedoni durante le ore di punta della giornata non potranno che aumentare a seguito della messa in servizio della linea AlpTransit e del futuro sviluppo centripeto sul territorio di Bellinzona. In questo senso, l'ottimizzazione delle componenti del nodo intermodale e il miglioramento dei servizi e delle condizioni di accessibilità / mobilità, appaiono indispensabili.

Il nuovo nodo intermodale di Bellinzona si sviluppa principalmente attorno alla Stazione FFS comprendendo gli spazi fra tra Vicolo Nadi ed i binari, Piazzale della Stazione e la zona di proprietà FFS situata tra i binari e le Officine. Per garantire un'accessibilità adeguata al nodo è pure necessario rivedere la viabilità del comparto. In tal senso è prevista l'introduzione di un senso unico di circolazione sul Viale della Stazione. Ciò presuppone l'apertura al traffico del Vicolo Santa Marta con i conseguenti adeguamenti stradali e semaforici per Vicolo Santa Marta ma anche di Piazza Mesolcina.

## 2.2 Descrizione del progetto

### 2.2.1 Perimetro di progetto



Il perimetro di progetto comprende i seguenti oggetti:

- 1) Terminale bus:
  - realizzazione del terminale bus lungo Vicolo Nadi a sud del comparto;
  - realizzazione del nuovo marciapiede ferroviario;
  - inserimento di 51 stalli bici coperti.
- 2) Piazzale Stazione:
  - realizzazione nuova scalinata e arredo urbano dello spazio antistante il fabbricato viaggiatori della Stazione FFS;
  - sistemazione di una zona di fermata per i bus della rete urbana in transito sulla piazza (4 stalli, equamente suddivisi per senso di marcia);
  - realizzazione di 5 posteggi Kiss+Rail (K+R) e 5 nuovi stalli di posteggio taxi antistanti lo stabile nord FFS;
  - realizzazione 240 stalli bici coperti.
- 3) P+R:
  - nuovo P+R a nord del comparto, disposto in superficie, con una capienza di 150 posteggi per autovetture;
  - 50 nuovi posteggi motocicli coperti.
- 4) Via Lodovico il Moro:
  - ampliamento del campo stradale attuale fino alla rotonda;
  - inserimento di due percorsi ciclabili laterali dalla rotonda fino all'incrocio con vicolo Santa Marta.
- 5) Vicolo Santa Marta:
  - ampliamento del campo stradale attuale;
  - demarcazione di una nuova corsia preferenziale per il trasporto pubblico.
- 6) Nodo Mesolcina:
  - nuovo impianto semaforico a seguito della riorganizzazione del nodo;
  - ampliamento del campo stradale di Via San Gottardo per consentire la preselezione venendo da nord.

### **2.2.2 Terminale bus**

Il nuovo terminale bus verrà realizzato a sud del comparto, allargando l'attuale campo stradale di Vicolo Nadi da 5.50 m a 18.00 m. Il muro di sostegno esistente verrà arretrato verso est e realizzato in calcestruzzo armato rivestito con pietra naturale (gneiss grigio).

Il terminale si sviluppa per ca. 100 m di lunghezza ed è dotato di una banchina centrale di 4 m in calcestruzzo armato e due corsie larghe 7 m con pavimentazione in porfido che garantiscono la sosta di 10 bus (5 per senso di marcia).

La banchina sarà dotata di illuminazione, distributori dei titoli di viaggio, paline dinamiche, informazioni ai viaggiatori, sedute per gli utenti in attesa, distributori di bibite e cestini per rifiuti.

Il terminale bus sarà collegato alla Stazione FFS da un percorso coperto con pensiline di forma rettangolare ad altezza variabile, lunghezza compresa fra 15 m e 20 m, larghezza di 8 m, poggianti su tre pilastri ciascuna. L'estradosso sarà rivestito in rame, come già realizzato per le nuove pensiline della banchina del binario 100. L'intradosso sarà invece rivestito in acciaio inox cromato.

In una prima fase (fase transitoria), in modo da ridurre al minimo i disagi al traffico ferroviario verranno realizzati a ridosso dei ripari fonici esistenti il marciapiede e 51 posteggi cicli coperti, che verranno rimossi nella seconda fase (fase definitiva). La pavimentazione prevista è in asfalto.

### **2.2.3 Piazzale Stazione**

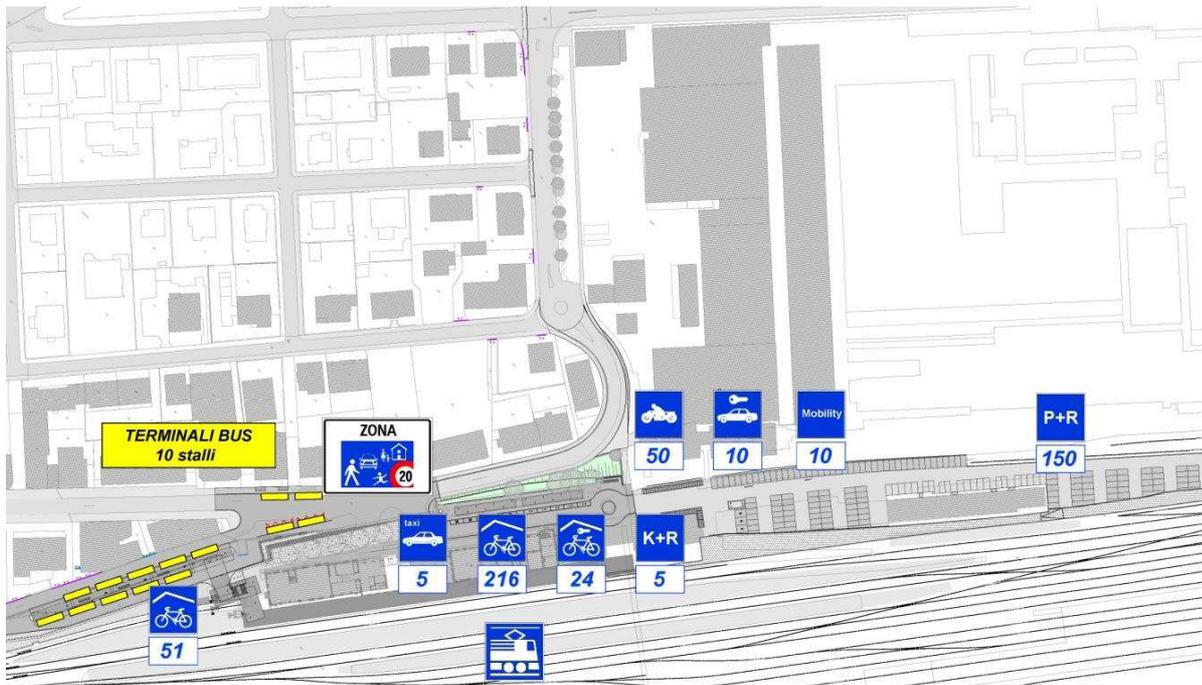
Il comparto di Piazzale Stazione sarà oggetto di un'importante riorganizzazione funzionale ed architettonica degli spazi. Il nuovo arredo urbano sarà caratterizzato dall'importante scalinata antistante lo stabile della Stazione, in lastre di granito. Sulla sommità della scalinata saranno collocate alcune sedute, pure in pietra naturale e 5 platani che favoriranno la percezione unitaria e la fruibilità dello spazio. A ridosso della scalinata saranno situate due fermate per i bus della linea urbana in direzione di Via Lodovico il Moro. Sull'altro lato di Piazzale Stazione saranno posate due pensiline (tipo Pensilis) per i bus della linea urbana in direzione di Viale Stazione.

Nell'area antistante lo stabile nord della Stazione verranno predisposti 5 stalli di parcheggio K+R, 5 stalli di parcheggio taxi e 240 stalli coperti per biciclette (di cui 24 per il servizio "Bike sharing"). Le pensiline dei posteggi coperti per le biciclette riprenderanno il disegno di quelle del terminale bus.

La pavimentazione dell'area attigua alla nuova scalinata e antistante lo stabile nord come quella del terminale bus verrà realizzata mediante la posa ad arco di dadi di porfido su soletta in calcestruzzo drenante riprendendo il disegno di quella esistente su Viale Stazione.

### **2.2.4 P+R**

Il P+R sarà ubicato a nord dell'attuale fabbricato viaggiatori, con una capienza sufficiente a garantire il fabbisogno futuro dell'intero nodo. Sono previsti 150 parcheggi pubblici per autovetture, che coprono tutte le necessità, e 50 stalli coperti per motociclette. Tutti i posteggi saranno a cielo aperto: le superfici adibite al transito e agli stalli dei motocicli saranno pavimentate in conglomerato bituminoso mentre i posteggi delle automobili saranno realizzati con grigliati carrabili rivestiti di manto erboso, a garanzia della permeabilità del terreno e dello smaltimento delle acque.



### 2.2.5 Riorganizzazione viaria

Il concetto del nuovo nodo intermodale si estende ad un perimetro più ampio rispetto al limite attuale di Piazzale Stazione e si prefigge i seguenti obiettivi:

- favorire la funzionalità, la chiarezza d'utilizzo e l'orientamento naturale dell'utenza;
- rafforzare l'attrattività della Stazione come punto d'interscambio regionale/internazionale;
- migliorare le condizioni di accessibilità / fruibilità / sicurezza dei singoli componenti del nodo;
- sgravare Via Pellandini ed il centro storico dal traffico veicolare indotto dalla Stazione FFS.

Per ottimizzare l'accesso al nodo, favorirne la fruibilità e rafforzare la funzione di collegamento pedonale principale da / per il centro della città di Viale Stazione, vengono proposte:

- **l'introduzione del senso unico discendente lungo Viale Stazione** (sulla tratta compresa tra Piazzale Stazione e Via Daro) con l'obiettivo di sgravare l'asse dal traffico veicolare e favorire la mobilità lenta;
- **l'apertura al traffico veicolare di vicolo Santa Marta**, con innesto da / per la Piazza Mesolcina e la modifica delle precedenze al nodo con Via Lodovico il Moro e Viale Officina (flusso prioritario lungo l'asse Via Lodovico il Moro-Vicolo Santa Marta, declassamento innesto da/per il Viale Officina);
- **l'introduzione della nuova zona d'incontro (20 km/h) su Piazzale Stazione.**

La revisione della viabilità rende accessibili il P+R e il K+R / TAXI, come pure la tratta alta del Viale Stazione, unicamente da nord (da / per Via Lodovico il Moro e Vicolo Santa Marta), attraverso il nuovo collegamento diretto al nodo di Piazza Mesolcina.

L'apertura al traffico veicolare a doppio senso di circolazione del Vicolo Santa Marta e il conseguente innesto da / per Piazza Mesolcina, rivestono pertanto ruolo determinante per il corretto funzionamento dell'intero comparto.

La modifica delle precedenze al nodo del Vicolo Santa Marta con Via Lodovico il Moro e Viale Officina (flusso prioritario lungo l'asse Via Lodovico il Moro – Vicolo / Santa Marta e declassamento innesto da / per il Viale Officina), è una misura necessaria per garantire condizioni di viabilità e fluidità adeguate.

### 2.3 Programma lavori

Il programma per la realizzazione del nodo intermodale prevede l'avvio dei lavori a febbraio 2018 e la fine entro dicembre 2019.

La realizzazione avverrà per fasi successive per garantire la costante funzionalità del nodo. I lavori dovranno svolgersi in modo celere, al fine di garantire il rispetto dei termini intermedi delle diverse fasi, necessario per il regolare svolgimento non solo del cantiere, ma anche dell'esercizio dei vari Servizi (AutoPostale, FFS, fornitori, ecc.).

### 2.4 Costi e finanziamento

Il preventivo dei costi, in base al progetto definitivo (Pdef) del maggio 2016, ammonta a ca. **CHF 25'400'000.00** (+/- 10% e IVA inclusa) per la realizzazione di tutte le opere previste.

Dedotti gli interventi a carico di terzi, il costo netto dell'opera è di CHF 24'260'000.00, come illustrato dalla tabella seguente.

<b>Preventivo Pdef 5/2016 (+/- 10%):</b>	
<b>Costi di costruzione</b>	<b>17'600'000</b>
Espropri	700'000
Spese generali	2'300'000
Diversi (facilitazioni) e imprevisti (10%)	2'900'000
<b>TOTALE (IVA ESCLUSA)</b>	<b>23'500'000</b>
IVA 8% e arrotondamento	80'000
<b>TOTALE RICHIESTA CREDITO</b>	<b>25'400'000</b>
<b>Oneri a carico di terzi (Comune Bellinzona, FFS)</b>	<b>1'140'000</b>
<b>Costo netto nodo intermodale</b>	<b>24'260'000</b>

La base temporale per l'indicizzazione dei prezzi è gennaio 2016.

Il grado di attendibilità del +/- 10% rispecchia quanto richiesto dalla normativa SIA 103 per questa fase di progetto (Pdef).

### 3. PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLE ALTRE OPERE DEL PAB2

#### 3.1 Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici, nuovo concetto TP (TP 1)

Gli obiettivi di questa misura sono:

- la velocizzazione del trasporto pubblico lungo Via San Gottardo (asse N-S settore nord), con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza;
- l'ottimizzazione e la messa in sicurezza delle fermate bus;
- l'ottimizzazione e la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclopedonali, in particolare in corrispondenza delle fermate bus.

In generale sono previsti i seguenti interventi:

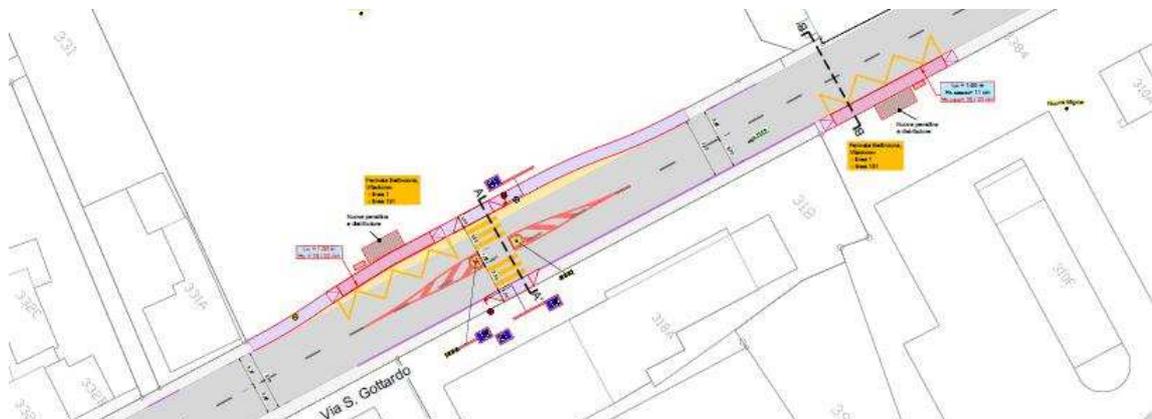
- l'ottimizzazione dell'ubicazione delle singole fermate;
- l'adattamento delle area di attesa e degli attraversamenti pedonali;
- l'adattamento della segnaletica orizzontale per velocizzare il transito del bus;
- l'adeguamento dei programmi semaforici per prioritizzare il trasporto pubblico.

In particolare si distinguono i seguenti interventi:

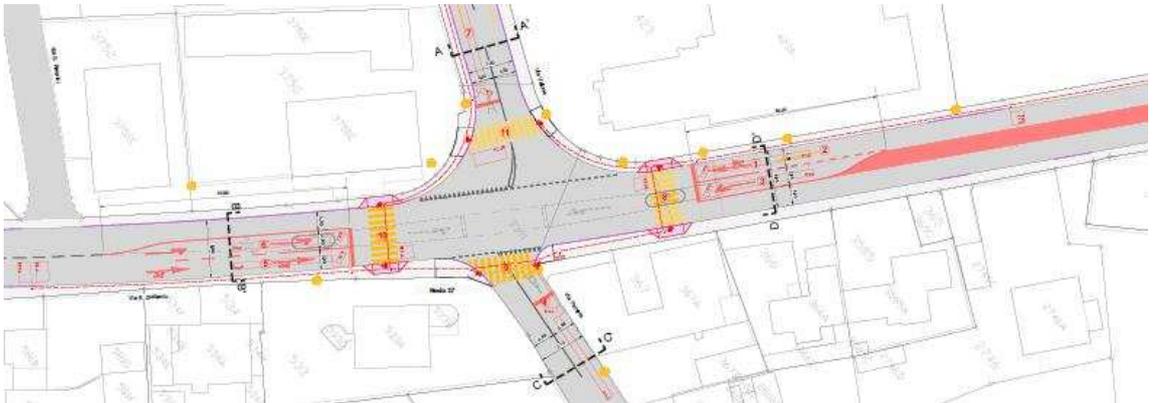
- Settore nord:
  - prolungamento della corsia bus esistente a Castione in direzione sud;



- introduzione di una nuova fermata bus in corrispondenza del nuovo centro residenziale per la Terza età "Vitadomo";



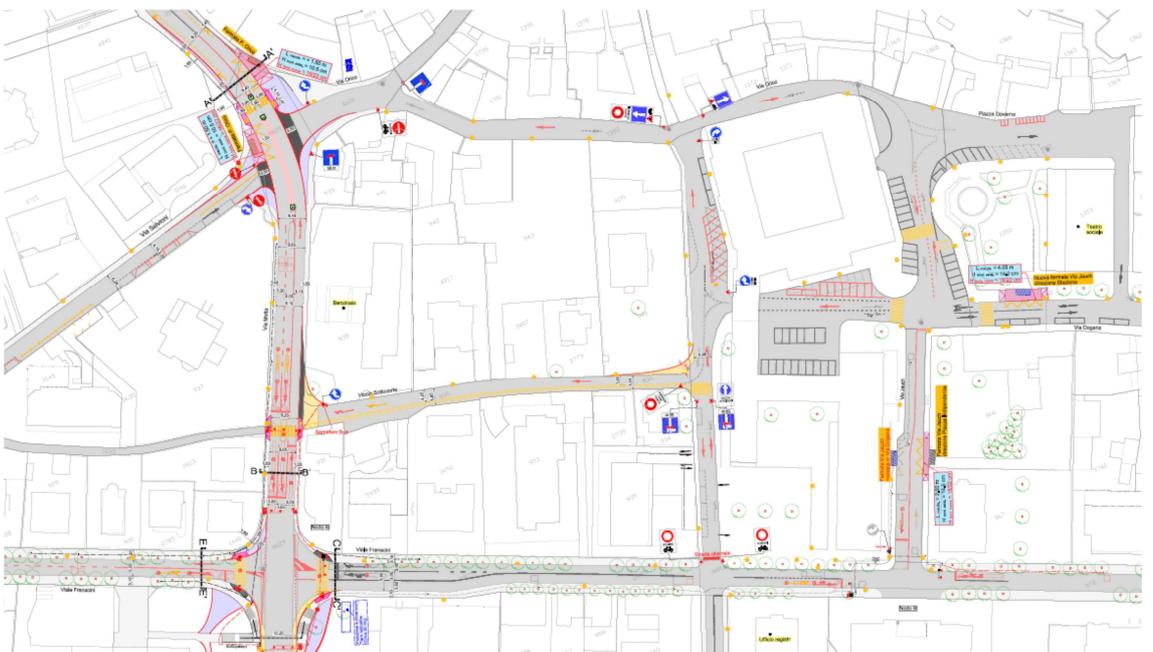
- realizzazione di un nuovo impianto semaforico all'incrocio Via Vallone – Via San Gottardo (Nodo 37) per prioritizzare il trasporto pubblico e migliorare la mobilità per tutte le categorie di utenza della strada;



- adattamento delle fermate bus esistenti lungo l'asse N-S (Via San Gottardo).

- **Settore Centro storico:**

- riqualifica urbanistica del centro storico di Bellinzona;
- chiusura al traffico di Via Orico;
- introduzione di un nuovo percorso riservato ai bus in direzione nord provenienti da Piazza Indipendenza lungo Vicolo Sotto Corte (invece che lungo Via Francini) con conseguente adattamento dei sensi unici di Via Jauch e Via Ghiringhelli;
- introduzione di un nuovo passaggio pedonale semaforizzato in corrispondenza di Vicolo Sotto Corte;
- messa in sicurezza degli attraversamenti e dei collegamenti pedonali e ciclopeditoni in prossimità della strada principale;
- miglioramento dell'attrattività e della sicurezza degli spostamenti pedonali e ciclabili;
- miglioramento, in generale, della viabilità del comparto.



- Settore sud:
  - prolungamento della corsia bus Via Zorzi in direzione nord;
  - adattamento dell'impianto semaforico all'incrocio con Via Franscini e conseguente allargamento del campo stradale e adattamento dei percorsi pedonali.

La realizzazione degli interventi dovrà essere coordinata con le altre misure PAB2.

Allo stato attuale delle conoscenze, in base al Pmax dell'aprile 2016, i costi complessivi per la realizzazione degli interventi previsti (precisione +/- 20%, IVA inclusa) ammontano a ca. CHF 3'000'000.00.

L'importo necessario per completare il Pstr ammonta a **CHF 140'000.00**.

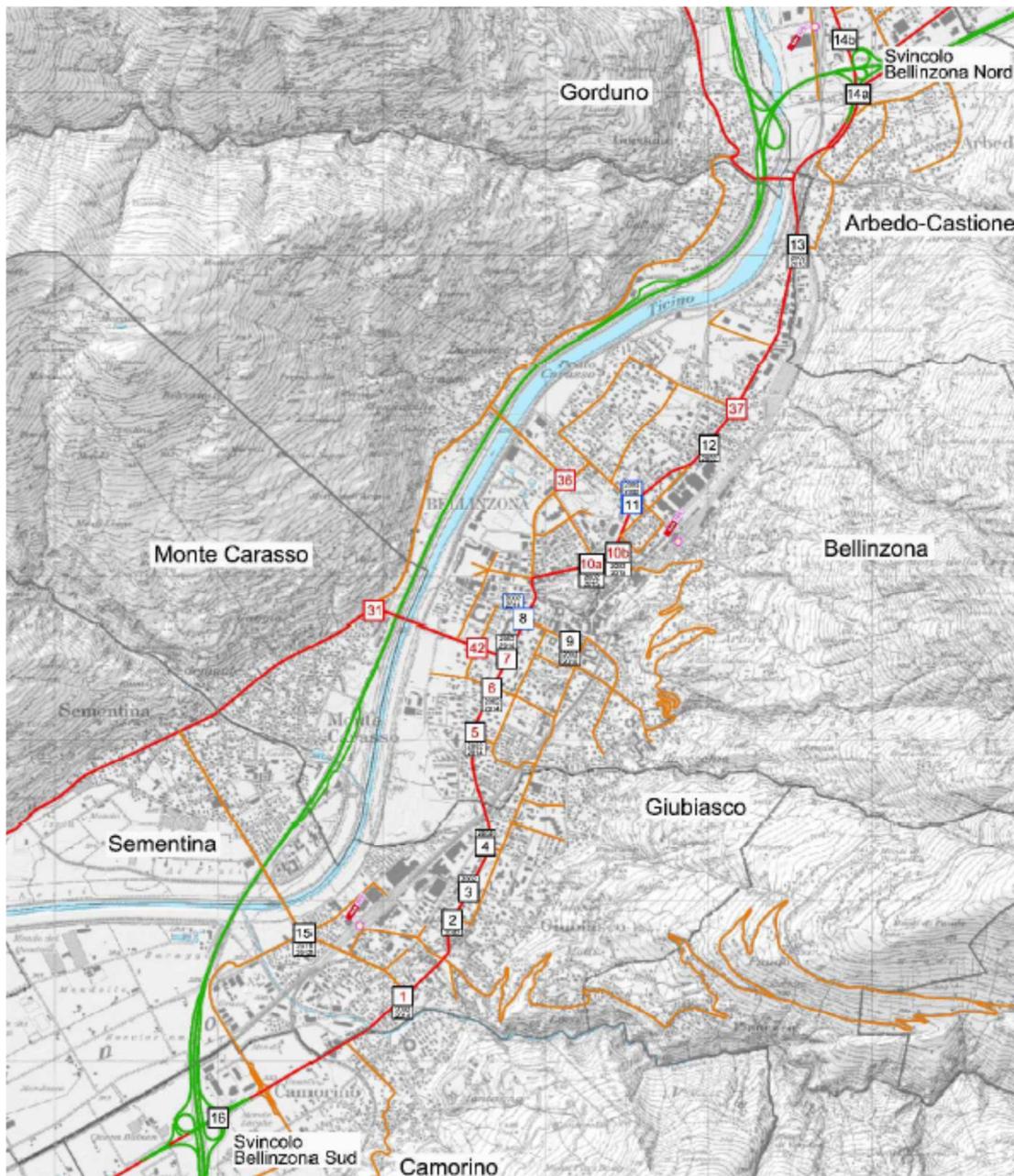
### **3.2 Gestione del traffico: regolazione del traffico nell'agglomerato e sistemazione della rete viaria (misure TIM 1 e TIM 3.1)**

Gli interventi previsti hanno lo scopo di migliorare la regolazione del traffico nell'agglomerato con l'obiettivo di:

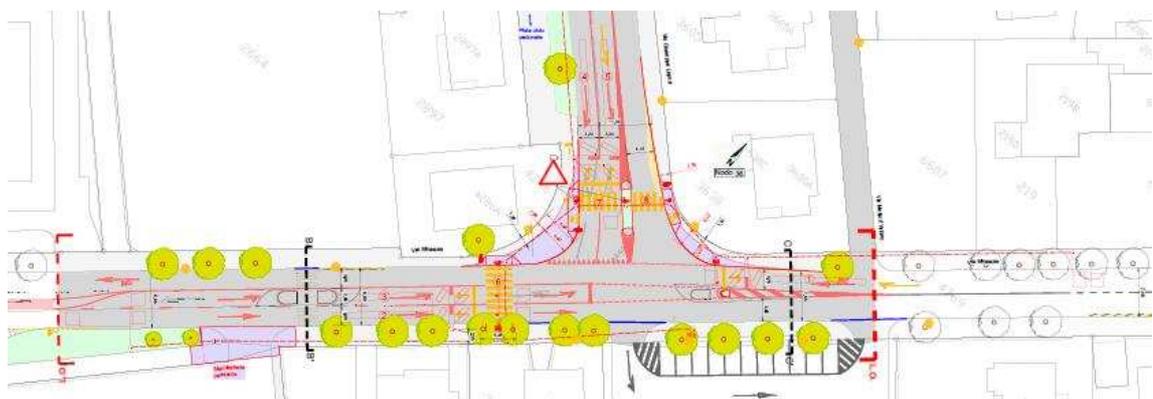
- migliorare i tempi di percorrenza del trasporto pubblico;
- migliorare la fluidità del traffico privato;
- ottimizzare il sistema di gestione del traffico privato da e verso l'area urbana;
- migliorare l'attrattività degli attraversamenti pedonali e dei percorsi ciclabili;
- aumentare la sicurezza degli spostamenti pedonali, ciclabili e veicolari.

Si distinguono i seguenti interventi:

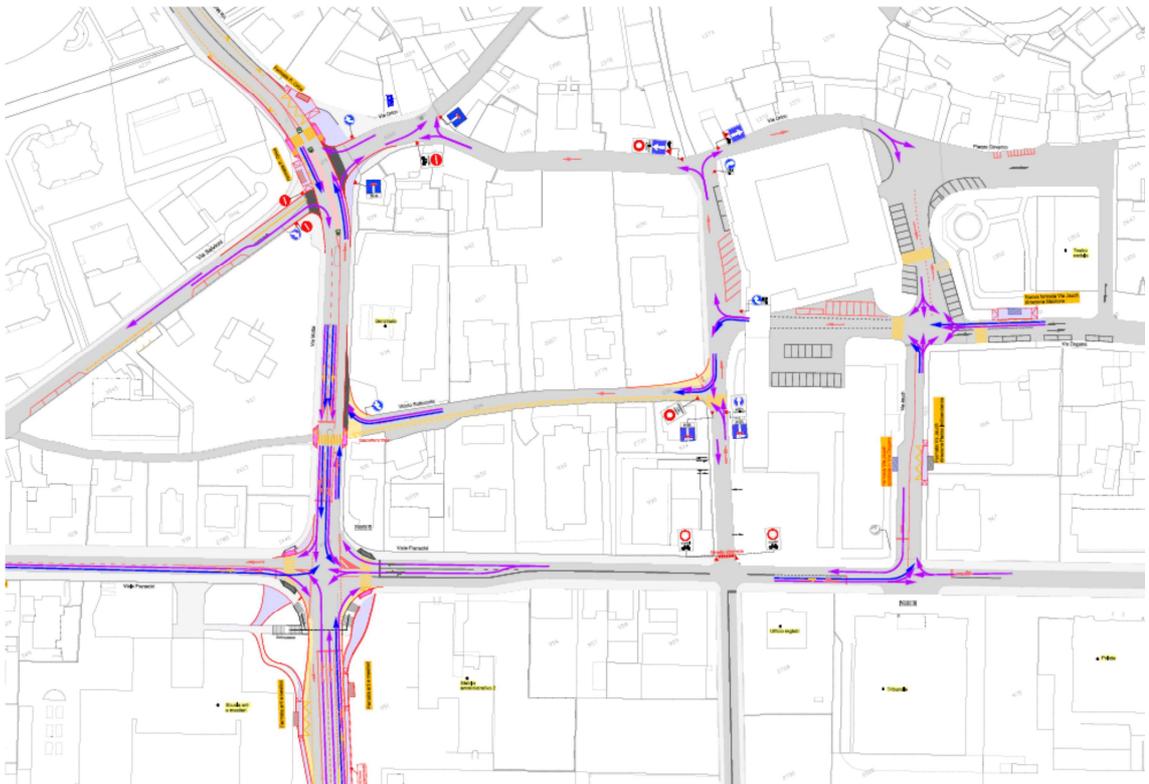
- la creazione di una nuova centrale di gestione del traffico con il relativo collegamento degli impianti semaforici esistenti e nuovi nell'area del Bellinzonese in modo tale da permettere:
  - il dosaggio del traffico in ingresso e l'agevolazione del traffico in uscita dal comparto del Bellinzonese;
  - una maggiore flessibilità di gestione del traffico grazie al monitoraggio e all'adeguamento dei programmi semaforici alle situazioni contingenti;
  - il miglioramento della fluidità del traffico grazie all'ottimizzazione del sistema di gestione del traffico.



- la realizzazione di un nuovo impianto semaforico all'incrocio Via Lepori – Via Mirasole (Nodo 36) per garantire la priorità al trasporto pubblico e migliorare le condizioni viabilistiche per tutte le categorie di utenza;



- la regolazione e la sistemazione della viabilità nel comparto Franscini – Orico – Murate coordinata con la riqualifica urbanistica del centro storico di Bellinzona e la chiusura al traffico di Via Orico in modo tale da permettere:
  - la messa in sicurezza degli attraversamenti e dei collegamenti pedonali e ciclopedonali in prossimità della strada principale;
  - il miglioramento dell'attrattività e della sicurezza degli spostamenti pedonali e ciclabili e della viabilità del comparto;
  - l'inversione del senso unico di Via Franscini (lato Fiume Ticino);
  - la sistemazione delle fermate bus "Piazza Orico" in entrambe le direzioni;
  - l'adattamento dei marciapiedi;
  - la sistemazione di Via Salvioni per migliorare la sicurezza e l'attrattività dei percorsi ciclabili.



La realizzazione degli interventi dovrà essere coordinata con le altre misure PAB2.

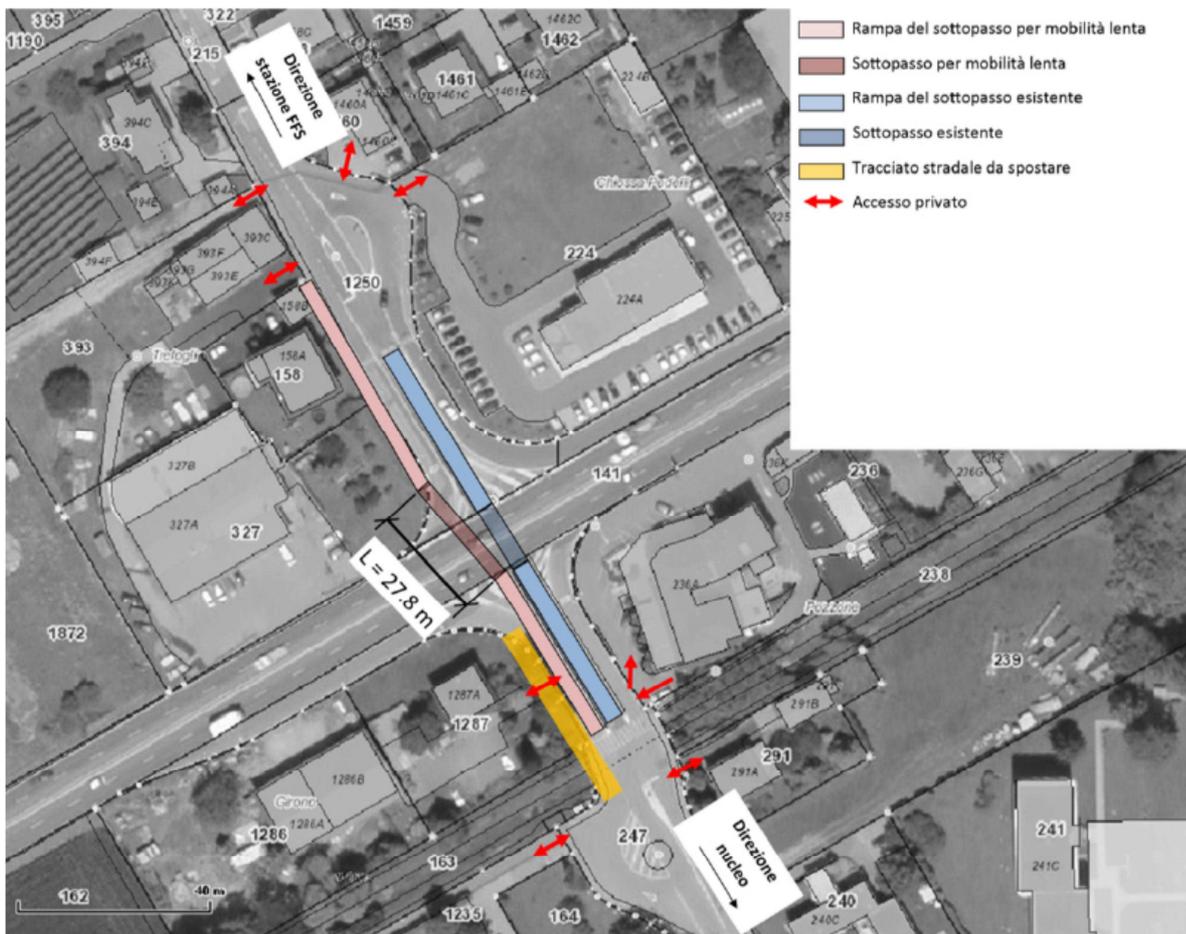
In base ai Pmax dell'aprile 2016, i costi complessivi per la realizzazione della nuova centrale semaforica e per gli adattamenti degli impianti semaforici esistenti (precisione +/- 20%, IVA inclusa) ammontano a ca. CHF 3'800'000.00.

L'importo necessario per completare il Pstr. ammonta a CHF 200'000.00.

### 3.3 Sistemazione della rete viaria: nuovo sottopasso “tirata” di Cadenazzo (misura TIM 3.2)

La misura TIM 3.2 ha come obiettivi:

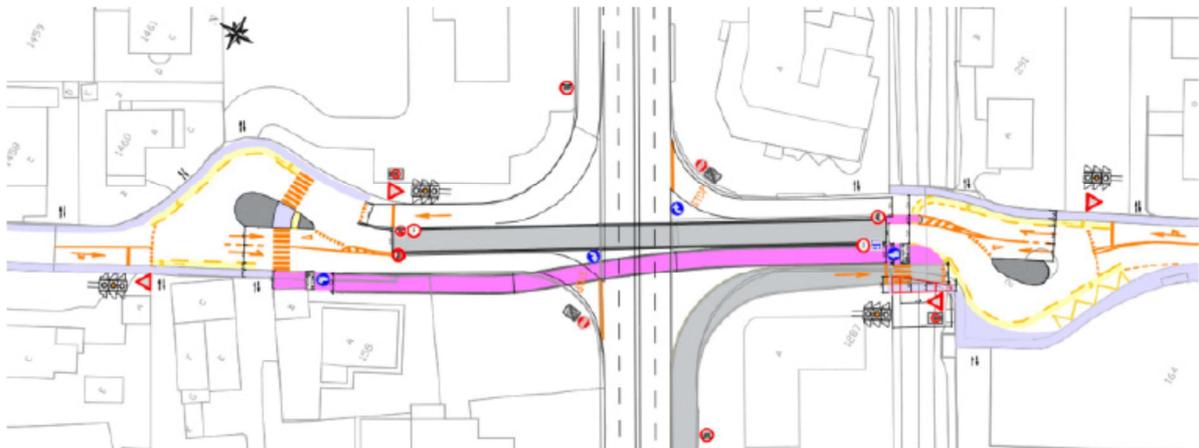
- migliorare l’attrattività e la sicurezza della linea 3 del trasporto pubblico su gomma, tratta Bellinzona – Sant’Antonino, che transita nell’esistente sottopasso “tirata” di Cadenazzo;
- realizzare un nuovo collegamento attrattivo e sicuro per la mobilità lenta;
- migliorare l’accessibilità dalle zone residenziali verso la Stazione TILO di Sant’Antonino e il Parco del Piano di Magadino;
- migliorare la sicurezza del trasporto privato.



Il progetto prevede:

- la rimozione del marciapiede presente nel sottopasso esistente, così da garantire una maggior larghezza utile per il transito dei bus e del traffico veicolare;
- la realizzazione di un nuovo sottopasso pedonale-ciclabile sicuro e confortevole a sud del sottopasso esistente;
- l’introduzione di un nuovo sistema di gestione semaforizzata alle estremità delle rampe di accesso che garantisce la precedenza al trasporto pubblico e nel contempo un buon sfruttamento della capacità del sistema;
- l’adattamento della corsia di accesso verso Sant’Antonino paese per i veicoli provenienti da sud;

- l'adattamento della segnaletica e degli attraversamenti trasversali delle rotonde alle estremità.



La realizzazione dell'intervento deve tener conto dei seguenti importanti vincoli:

- realizzazione a tappe per garantire una conduzione del traffico lungo la "tirata" di Cadenazzo di almeno due corsie;
- programmazione dell'intervento nei periodi che coincidono con i valori più bassi della falda (generalmente da novembre a marzo);
- garanzia, durante i lavori, di percorsi alternativi per il trasporto pubblico e per il traffico veicolare che attualmente usufruisce del sottopasso.

In base al Pmax dell'aprile 2016, i costi complessivi per la realizzazione dell'intervento previsto ammontano a ca. CHF 3'500'000.00 (precisione +/- 20%, IVA inclusa).

L'importo necessario per completare il Pstr ammonta a **CHF 160'000.00**.

Riassumendo gli oneri complessivi necessari per l'allestimento dei Pstr degli interventi di cui ai paragrafi 3.1 / 3.2 / 3.3 ammontano a **CHF 500'000.00**.

#### 4. RICHIESTA DI CREDITO

Il presente messaggio contempla tre richieste di credito.

##### 4.1 Nodo intermodale di Bellinzona

È richiesto lo stanziamento di un credito netto di CHF 10'090'000.00 e autorizzazione alla spesa di CHF 25'400'000.00 per la realizzazione della misura TP 3.1 nodo intermodale Stazione FFS Bellinzona.

Le opere sono inserite nel PAB2, approvato dalla Confederazione, la quale riconosce un sussidio del 40% per un massimo di CHF 8'740'000.00 (importo attualizzato al 2015). Sul rimanente 60% la quota a carico del Cantone è del 65% e quella a carico dei Comuni del Bellinzonese è del 35%. I contributi di terzi (FFS e Città di Bellinzona) ammontano a CHF 1'140'000.00.

Pertanto, la ripartizione del finanziamento dell'opera è la seguente:

	<i>in CHF</i>
Quota a carico del Canton Ticino	10'090'000
Quota a carico dei Comuni	5'430'000
Contributo dalla Confederazione	8'740'000
Contributo da parte di terzi	1'140'000
<b><i>Totale costo dell'opera</i></b>	<b><i>25'400'000</i></b>

#### **4.2 Le altre misure del PAB2**

È richiesto lo stanziamento di un credito di CHF 500'000.00 per l'allestimento dei Pstr di un secondo pacchetto di opere del PAB2, quale aggiornamento del primo credito di CHF 4'600'000.00 (DL 18 maggio 2016), per un totale di CHF 5'100'000.00, per le seguenti misure:

- ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici, nuovo concetto TP (misura TP 1) CHF 140'000.00;
- gestione del traffico veicolare: regolazione del traffico nell'agglomerato e sistemazione della rete viaria (misure TIM 1 e TIM 3.1) CHF 200'000.00;
- sistemazione della rete viaria: nuovo sottopasso "tirata" di Cadenazzo (misura TIM 3.2) CHF 160'000.00.

Tutte le opere sono inserite nel PAB2; la Confederazione riconosce un sussidio del 40% per le misure TP1, TIM 1 e TIM 3.1; tale sussidio sarà tuttavia attivato unicamente nell'ambito della realizzazione delle opere. La partecipazione dei Comuni è analoga a quella descritta al paragrafo 4.1.

#### **4.3 Supporto tecnico svolto dalla CRTB**

L'accompagnamento dell'attivazione del PAB2 e il coordinamento con il PAB3, attualmente in elaborazione da parte della CRTB risultano importanti per favorire lo spedito avanzamento e la concretizzazione degli interventi.

Il Cantone intende quindi sostenere anche negli anni 2016-2017 il supporto tecnico della CRTB con un importo di CHF 100'000.00.

### **5. LINEE DIRETTIVE, PIANO DIRETTORE E PIANO FINANZIARIO**

Gli interventi proposti sono stati inseriti e approvati nell'ambito del PAB2, e sono coerenti con gli obiettivi del Piano direttore, che conferma l'importanza di una mobilità efficiente a seguito dell'apertura di AlpTransit (scheda M4 e M6).

Gli investimenti sono in sintonia con gli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2015-2019. Al capitolo 2.4 "Sviluppo territoriale, mobilità, ambiente ed energia" e alla scheda programmatica no. 35 "Territorio: mobilità efficiente all'apertura di AlpTransit" si menziona l'obiettivo di "modernizzare e integrare le reti di trasporto" e più specificatamente alla lettera f) si postula "*l'attuazione delle misure prioritarie dei Programmi d'agglomerato*

*di prima e seconda generazione del Luganese (PAL), del Mendrisiotto (PAM), del Locarnese (PALOC) e del Bellinzonese (PAB).”*

Per la realizzazione della misura TP 3.1, nodo intermodale Stazione FFS Bellinzona, le spese sono previste a Piano Finanziario (PFI) del settore 62 alla posizione 622 04 02 e collegate all'elemento WBS 781 59 0701, in gran parte nel 2016-2019, il restante nel 2020-2023.

Le entrate della Confederazione pianificate alla medesima posizione e collegate all'elemento WBS 781 69 1102; i contributi di terzi andranno favore del conto 63500011 del CRB 781.

Le entrate della quota a carico dei Comuni del Bellinzonese (CRTB), descritte al capitolo 4, pianificate alla medesima posizione e collegate all'elemento WBS 781 68 1110.

Per la progettazione l'allestimento dei Pstr di un secondo pacchetto di opere del PAB2, le spese sono previste a PFI del settore 62 alla posizione 622 04 02 e collegate all'elemento WBS 781 59 5034.

Le entrate della Confederazione, sono pianificate alla medesima posizione e collegate all'elemento WBS 781 69 1102, saranno considerate nell'ambito dei crediti per la realizzazione.

Le entrate della quota a carico dei Comuni del Bellinzonese, sono descritte al capitolo 4 e sono pianificate alla medesima posizione e collegate all'elemento WBS 781 68 1110, saranno considerate nell'ambito dei crediti per la realizzazione.

Per il supporto tecnico svolto dalla CRTB, la spesa pari a CHF 100'000.00 è prevista a PFI 2016-2019 del settore 63 “Trasporti” e va a carico del conto 50100006 “Investimenti e studi piani regionali trasporti”, WBS 767 50 1616, CRB 767 della Sezione della mobilità (PFI 631 70).

La realizzazione del progetto non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato né sul personale.

Lo stanziamento dei crediti proposti con gli allegati DL richiedono l'approvazione da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 LGF).

## **6. CONCLUSIONI**

Il Cantone e i Comuni, attraverso la CRTB, hanno sottoposto alla Confederazione a fine 2011 il PAB2. Esso è stato accolto con favore e ha ottenuto una quota di finanziamento federale pari al 40%.

Con questo Messaggio il CdS intende dar seguito alla realizzazione delle misure previste dal programma. Si tratta di procedere in modo pragmatico in funzione dell'avanzamento della progettazione delle diverse opere, nell'intento di ridurre i tempi per concretizzarne l'attuazione. Questo secondo pacchetto di misure è relativo al settore dei trasporti pubblici e della gestione del traffico veicolare.

Sulla base di quanto precede vi invitiamo a voler approvare i disegni di Decreti legislativi allegati.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, P. Beltraminelli

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente lo stanziamento di un credito netto di fr. 10'090'000.- e autorizzazione alla spesa di fr. 25'400'000.- per la realizzazione della misura TP 3.1 nodo intermodale Stazione FFS Bellinzona**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 6 luglio 2016 n. 7204 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È concesso un credito netto di fr. 10'090'000.- e autorizzazione alla spesa di fr. 25'400'000.- per la realizzazione della misura TP 3.1 nodo intermodale Stazione FFS Bellinzona.

### **Articolo 2**

Il credito sarà iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

### **Articolo 3**

Decorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente lo stanziamento di un credito di fr. 500'000.- per l'allestimento dei progetti stradali di un secondo pacchetto di opere del Programma di agglomerato del Bellinzonese (PAB2), quale aggiornamento del primo credito quadro di fr. 4'600'000.- per un totale di fr. 5'100'000.-**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 6 luglio 2016 n. 7204 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È concesso un credito di fr. 500'000.- per l'allestimento dei progetti stradali di un secondo pacchetto di opere del Programma di agglomerato del Bellinzonese (PAB2), quale aggiornamento del primo credito di fr. 4'600'000.- per un totale di fr. 5'100'000.-.

### **Articolo 2**

È data facoltà al Consiglio di Stato di suddividere il credito in singoli crediti d'opera.

### **Articolo 3**

Il credito quadro sarà iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

### **Articolo 4**

Il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente lo stanziamento di un contributo di fr. 100'000.- a favore della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) per il supporto tecnico svolto nell'ambito dei Programmi d'agglomerato per il periodo 2016-2017**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 6 luglio 2016 n. 7204 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È concesso un credito di fr. 100'000.- a favore della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) per il supporto tecnico svolto nell'ambito dei programmi d'agglomerato per il periodo 2016-2017.

### **Articolo 2**

Il credito sarà iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

### **Articolo 3**

Il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.