

Messaggio

numero	data	Dipartimento
4690	30 settembre 1997	TERRITORIO

Concerne

Stanziamiento di un credito per la realizzazione dell'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona

Onorevole signor Presidente,
onorevoli signore e signori Consiglieri,

conformemente a quanto previsto dalla Legge sui trasporti pubblici del dicembre 1994 vi sottoponiamo la richiesta di credito corrispondente alla partecipazione cantonale alla realizzazione dell'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona.

La materia è presentata secondo il seguente indice:

1. Introduzione
2. Il Piano dei trasporti del Bellinzonese (PTB)
3. Il progetto dell'interscambio dei trasporti
4. Il PRPCS e procedure
5. Organizzazione, tempi e finanziamento
6. Linee direttive e piano finanziario
7. Conclusione

1. INTRODUZIONE

La soluzione dell'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona, ed in particolare la ricerca di una corretta sistemazione del terminale dei bus regionali e del Park&Ride occupa da più di due decenni i diversi Enti pubblici interessati.

Per meglio illustrare quanto intrapreso in questi ultimi anni è di seguito riportata una breve cronistoria:

- 1972** La Città di Bellinzona mette a disposizione via Cancelliere Molo quale terminale provvisorio per il servizio sostitutivo della ferrovia Bellinzona-Mesocco, affidato dall'Ufficio federale dei trasporti alle PTT.
- 1980** Bellinzona incarica, previa gara d'appalto, le PTT del servizio dei trasporti pubblici urbani, riprendendo il compito dalla ditta Faggio SA.
- 1983** Viene approvato il Piano Regolatore Particolareggiato del Centro Storico (PRPCS) di Bellinzona, che prevede nel Comparto denominato "Leon d'Or", l'ubicazione di un terminale per le autolinee regionali e posteggi pubblici e la possibilità di realizzare un'importante volumetria con contenuti ad uso privato.

- 1990 Il Consiglio federale approva il decreto per l'espropriazione dei terreni del Comparto Leon d'Or il 17.01.90 a favore delle PTT, per la realizzazione di un nuovo terminale per i bus regionali.
- 1992 Seduta costitutiva (24.01.92) del Gruppo dei Committenti composto dalle PTT, dal Cantone, dalla di Bellinzona, dalle FFS e da un'impresa privata.
- 1992 Primo progetto preliminare di 97'000 m3 e preventivo di 90 mio Fr. con ristrutturazione della piazza stazione e contenuti destinati all'insediamento degli uffici delle Assicurazioni sociali, di superfici commerciali, di posteggi e dell'interscambio dei trasporti pubblici.
- 1993 Secondo progetto preliminare con riduzione delle dimensioni e dei costi a 72'000 m3, rispettivamente 67 mio di franchi.
- 1994
- Introduzione del servizio bus sostitutivo dei treni regionali Airolo-Bellinzona, affidato alle PTT, che acuisce i problemi di gestione del traffico sul piazzale stazione FFS (29.05.94).
 - Il Consiglio di Stato, con lettera alla Delegazione dei Committenti (organo rappresentativo del succitato Gruppo dei Committenti), conferma l'interesse al progetto e la partecipazione all'investimento iniziale, riservata l'approvazione del GC dei crediti necessari (05.07.94).
 - L'Istituto delle assicurazioni sociali riconferma l'interesse prioritario a lungo termine (19.07.94).
- 1995 Entra in vigore la nuova Legge sui trasporti pubblici (Cantone Ticino) che permette il sussidiamento di interventi infrastrutturali in favore dei trasporti pubblici, tra questi anche la parte dei posteggi destinati all'interscambio modale (01.03.95).
- 1996
- Entra in vigore la revisione della Legge sulle ferrovie. La normativa per la copertura dei costi delle aziende di trasporto è armonizzata: FFS, PTT e Imprese concessionarie sono poste sullo stesso piano (01.01.96). Le PTT alla stregua delle altre imprese concessionarie non assumono più alcun investimento per le infrastrutture di trasporto pubblico.
 - Ridimensionamento del progetto a ca. 38'000 m3 e 35.7 mio Fr., con abbandono degli uffici ai piani superiori (31.03.96).
 - Nell'ambito degli studi in atto per l'allestimento del Piano dei trasporti del Bellinzonese si vaglia una ristrutturazione dei servizi di trasporto pubblico che comporta una riduzione del fabbisogno di posti nel terminale (creazione di linee diametrali invece che radiali). Si valuta una ubicazione del terminale sul sedime FFS a nord della stazione o davanti allo stabile viaggiatori (marzo-ottobre).
 - L'Istituto delle assicurazioni sociali informa della rinuncia definitiva ad una propria partecipazione e quindi si ritira di fatto dalla Delegazione dei Committenti (20.09.96).
 - Il Dipartimento delle finanze e dell'economia riesamina la situazione ed annuncia che non intravede, né a medio, né a lungo termine, alcun fabbisogno di carattere logistico per giustificare una sua partecipazione all'investimento iniziale (08.10.96).
 - La Sezione dei trasporti propone di valutare l'ipotesi di un ridimensionamento ulteriore del progetto che si limiti all'acquisizione del solo terreno ed alla

costruzione di una copertura leggera del terminale, con un nuovo accesso pedonale assistito dalla stazione FFS (18.10.96).

Per i bisogni dei servizi di trasporto pubblico è sufficiente circa la metà del sedime dell'intero comparto (ca. 1'800 m² su ca. 4'100 m²).

La situazione venutasi a creare non lascia spazio a soluzioni tecniche, finanziarie ed urbanistiche accettabili; viene quindi comunicato ufficialmente ai proprietari la rinuncia al diritto di espropriazione dei sedimi del Comparto Leon d'Or (17.03.97).

Caduta definitivamente la possibilità di organizzare l'interscambio nel Comparto Leon d'Or e considerato che la soluzione all'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona è un **obbiettivo irrinunciabile**, come del resto confermato anche dagli studi del Piano dei trasporti del Bellinzonese, il Dipartimento del territorio, in collaborazione con la Commissione dei trasporti del Bellinzonese e la Città di Bellinzona, ha ripreso le trattative con le FFS per la ricerca di una soluzione alternativa a ridosso dello stabile viaggiatori della stazione FFS, ubicazione molto valida poiché concentra tutti i servizi vicino alla stazione stessa, grazie alla riduzione della lunghezza dei percorsi pedonali ed eliminando i dislivelli, offre un servizio ottimale all'utenza.

Il presente Messaggio concerne la richiesta del credito necessario per il sussidiamento cantonale della realizzazione dell'interscambio presso la stazione FFS di Bellinzona, così come elaborato dalla Sezione dei trasporti in collaborazione con la CTB, la Città e le FFS ed approvato preliminarmente dalle stesse.

2. IL PIANO DEI TRASPORTI DEL BELLINZONESE (PTB)

Il problema dell'organizzazione del traffico pubblico nell'area della Stazione di Bellinzona, è stato posto nel quadro del Piano dei trasporti del Bellinzonese (PTB) sulla base di alcune considerazioni di fondo:

- la necessità di migliorare l'attrattività del traffico pubblico, garantendo condizioni di fruizione ottimali per l'utente, attraverso l'offerta del nodo di interscambio ferro-gomma ad un unico livello (in luogo dell'attuale sistema a due livelli Stazione - Via Cancelliere Molo);
- l'opportunità di conseguire una rivalutazione del corpo della stazione e una sistemazione urbanisticamente più confacente della piazza;
- l'assoluta inadeguatezza dello spazio pedonale davanti all'ingresso della stazione;
- la richiesta da parte della Città di Bellinzona di recuperare all'uso urbano via Canc. Molo;
- l'impossibilità di disporre in tempi brevi dell'impianto del "Leon d'Oro", alla luce dell'attuale situazione finanziaria degli Enti pubblici e delle difficoltà di reperire partner privati interessati alla realizzazione ed all'uso degli spazi commerciali e di servizio.

Gli studi del PTB, mostrano l'opportunità di estendere le linee regionali della Riviera e della Mesolcina fino ai comparti situati a Sud del Castelgrande. Inoltre l'integrazione della rete regionale con quella urbana permette di ridurre il numero delle linee mantenendo, anzi migliorando la qualità dell'offerta. Per quanto concerne le corse urbane è invece proposta la fusione delle linee oggi radiali Bellinzona FFS-Ospedale e Bellinzona FFS-Casa Anziani.

Questa riorganizzazione della rete di trasporto pubblico permette di limitare a 4 (contro le attuali 7) le linee attestata alla stazione:

- Bellinzona - Coira,
- Bellinzona - Mesocco (in un primo tempo),
- Bellinzona - Cugnasco - Locarno,
- Bellinzona - Airolo

La linea di S. Antonino non presenta invece grandi esigenze di trasbordo a Bellinzona (in quanto effettuato a Giubiasco), come pure la linea urbana di Artore. Esse potranno dunque transitare davanti alla stazione e invertire la marcia in zona Viale Officina.

Questi concetti già esposti nel Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (Rapporto intermedio del Settembre 1996) e la cui realizzazione dovrebbe essere assicurata con il cambio dell'orario previsto per il 1999, sono stati discussi con le istanze competenti della Città (dicasteri pianificazione e trasporti), delle Ferrovie federali (servizi delle costruzioni e del traffico passeggeri) e delle PTT (servizio autopostali). Essi riprendono in ogni caso il filo di una discussione già iniziata nel 1994, al momento della soppressione dei treni regionali verso Nord.

3. IL PROGETTO DELL'INTERSCAMBIO DEI TRASPORTI

Il progetto di massima dell'aprile 1997 è stato allestito dagli studi Genazzi&Stoffel e Giacomazzi di Locarno e Studi associati SA di Lugano, su incarico della Sezione dei trasporti e con l'accompagnamento di rappresentanti della Città, delle FFS e delle PTT.

L'area di studio è delimitata:

- a sud, dal Viale della Stazione, dallo sbocco di vicolo Nadi e dalla struttura P&R;
- a nord, dal Leon d'Or, rispettivamente dalle banchine merci FFS;
- a ovest, da via Cancelliere Molo;
- a est, dai binari delle FFS.

Questa area può essere suddivisa in 6 comparti, con i rispettivi indirizzi di intervento (cfr. Piano sinottico 1:2'000 allegato):

Comparto	Destinazione	Intervento
(1)	• Piazza	<ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione dello spazio antistante l'entrata principale della Stazione attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • l'eliminazione dei manufatti e dei posteggi esistenti (fermata bus lunga durata, ecc.) • lo spostamento e la sistemazione di elementi di arredo urbano (illuminazioni, pavimentazioni, ecc.)
(2)	• Terminale bus regionali e fermata taxi	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminazione posteggi di corta durata esistenti (25) e loro sostituzione con stalli per i bus regionali e per i taxi (lungo 2 linee parallele) • Valorizzazione della terrazza del Buffet FFS (collegamento pedonale verso le fermate Bus e l'entrata principale della Stazione)
(3)	• Fermata bus passanti	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di una fermata bus (linee diametrali) al posto dei posteggi esistenti (11) in zona "Bavarese" • Allargamento degli spazi pedonali sul lato Est (connessione tra il Marciapiede di Viale Stazione e la nuova banchina della fermata bus)

(4)	<ul style="list-style-type: none"> • Posteggi pubblici 	<ul style="list-style-type: none"> • Ristrutturazione dello spazio di posteggio attraverso la concentrazione degli stalli P&R e K&R*) in un unico punto con l'accesso regolato da una barriera e l'introduzione di tariffe di sosta progressive in modo da favorire l'arresto di breve periodo e gli utenti della ferrovia • Soppressione del binario di ricovero A15 e degli impianti di autolavaggio • Spostamento dei ricoveri per le biciclette lungo il binario di ricovero A14 • Riorganizzazione dei posteggi conformemente alle norme VSS e realizzazione di una piazza di giro
(5)	<ul style="list-style-type: none"> • Privato FFS e piazza di giro bus 	<ul style="list-style-type: none"> • Area riservata FFS nella quale si prevede di realizzare solo la Piazza di giro per i bus delle linee radiali
(6)	<ul style="list-style-type: none"> • Via Cancelliere Molo 	<ul style="list-style-type: none"> • Recupero delle funzioni di viale urbano (ricostituzione dei posteggi pubblici in funzione di moderazione del traffico)

**)Kiss&Ride = area destinata a brevissime soste per carico e scarico dei passeggeri*

Questi indirizzi di intervento sono stati analizzati secondo 5 differenti ipotesi di lavoro, legate alla possibilità di incrementare l'offerta di posteggi nel comparto 4 attraverso una sostituzione (parziale o totale) della scarpata esistente verso vicolo Nadi con un nuovo muro di sostegno. La soluzione scelta, derivante da un confronto costo/benefici delle diverse varianti, comporta il passaggio da 36 posteggi di breve durata e 54 posteggi P&R, a 76 posteggi P&R con possibilità di utilizzazione di breve durata (controllo con barriere automatiche). La liberazione di via C. Molo dalla sosta dei bus permette inoltre un importante recupero urbanistico con possibile inserimento di posteggi laterali.

La variante con rifacimento parziale del muro di vicolo Nadi per 56 ml potrà invece essere considerata solo a più lungo termine se la domanda di posteggio la giustifica e dopo verifica di eventuali soluzioni più radicali. In tal caso la stessa dovrà comunque essere approvata dalla CTB e trasmessa al Cantone per approvazione e decisione di sussidio.

Il costo complessivo dell'intervento, risultante dal progetto di massima, varia da un minimo di 860'000.- franchi ad un massimo di 1'431'000.- franchi (1'145'000.- +/- 25 %).

Il coinvolgimento di un architetto urbanista nella progettazione definitiva dell'intervento è senz'altro opportuna (allestimento concetto unitario, spazi pubblici, costruzioni, ecc.), vista l'importanza della zona della stazione nell'ambito del tessuto urbano del Centro Storico e la qualità architettonica dell'edificio della stazione.

La partecipazione cantonale alla realizzazione dell'interscambio, secondo la Legge sui trasporti pubblici, non può però andare oltre le esigenze di tipo funzionale.

In questo senso nel presente Messaggio viene proposta una partecipazione in base al preventivo di massima dell'aprile 1997 (+/- 25%), fissando un tetto di spesa massima sussidiabile di 1'431'000.- franchi.

L'importo del sussidio sarà comunque stabilito sulla base del progetto definitivo e relativo preventivo, che dovranno essere approvati dal Dipartimento del Territorio.

4. RELAZIONE CON IL PIANO REGOLATORE PARTICOLAREGGIATO DEL CENTRO STORICO (PRPCS) E PROCEDURE

Il PRPCS di Bellinzona prevede per la zona interessata dall'intervento un'area destinata alla circolazione pubblica ed un comparto con possibilità edificatorie su sedime FFS (comparto G), corrispondente in pratica all'attuale posteggio P&R.

Sono pure indicate le pavimentazioni ed alberature da mantenere o realizzare.

L'intervento interessa in pratica solo terreni di proprietà del Comune e delle FFS. La procedura di pubblicazione del progetto deve quindi essere gestita dalla Città di Bellinzona in collaborazione con le FFS, secondo la Legge edilizia rispettivamente la Legge sulle ferrovie.

Per la zona del P&R (comparto G di proprietà FFS) con l'intervento non si fa altro che risistemare i posteggi e migliorarne il controllo e la gestione (la soppressione di due binari di ricovero delle FFS è giustificato da esigenze di servizio delle ferrovie). Per questo comparto viene applicata una procedura secondo la Legge sulle ferrovie.

Per la zona antistante lo stabile viaggiatori, siccome nel PRPCS non vengono specificati i contenuti della superficie di circolazione pubblica, questa può essere organizzata liberamente quale posteggio, sup. di circolazione o sosta bus.

La costruzione di una pensilina, necessaria all'esercizio del trasporto pubblico, è soggetta - come tutto l'intervento su sedime comunale - a domanda di costruzione secondo LE. La stessa può essere realizzata in quanto legata direttamente ad esigenze di esercizio dei contenuti di "circolazione pubblica".

Per quanto riguarda le pavimentazioni e alberature si osserva che gran parte della superficie interessata (escluso il P&R) sarà pavimentata con dadi conformemente alle indicazioni di dettaglio del PRPCS. Il Municipio ha comunque, secondo normative di PRPCS e nell'interesse pubblico, facoltà di deroga alle indicazioni di questo tipo.

Da quanto sopra si conferma che il progetto del nodo di interscambio può essere presentato prima dell'aggiornamento del PRPCS (scheda del Leon d'Or) in quanto non ne vincola o pregiudica l'aggiornamento.

5. ORGANIZZAZIONE, TEMPI E FINANZIAMENTO

La riorganizzazione dei trasporti pubblici è prevista nel Piano dei trasporti del Bellinzonelese entro il cambiamento di orario del maggio 1999; essa dipende in grande misura dalla possibilità di realizzare l'interscambio presso la stazione FFS di Bellinzona.

La decisione di partecipazione cantonale ai costi dell'interscambio in base alla LTp, avviene di regola al momento dell'approvazione da parte del Gran Consiglio dell'offerta di trasporto pubblico proposta dalla Commissione dei trasporti del Bellinzonelese.

Nel caso specifico per poter rispettare l'obiettivo temporale fissato e considerati i tempi di progettazione, approvazione e realizzazione, occorre una decisione ancora nel corso del 1997.

Al fine di giungere alla realizzazione entro tale termine, si è ipotizzata la seguente procedura:

- Approvazione del Messaggio da parte del GC (autunno 1997)
- Presentazione del messaggio al CC di Bellinzona per progetto ed esecuzione (approvazione entro dicembre 1997)
- Progetto e pubblicazione secondo LE e Lferr (entro marzo 1998)
- Procedure, evasione ricorsi, ecc. (marzo - ottobre '98)
- Esecuzione, inverno 98-99

La Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 prevede il sussidio delle infrastrutture necessarie al servizio dei trasporti pubblici e dei posteggi di interscambio, se gli stessi:

- sono di importanza cantonale (art.3, cpv.1 LTP)
- sono parte integrante dell'offerta di trasporto pubblico proposta dalla Commissione dei trasporti (art. 20 LTP)

L'approvazione del sussidio avviene da parte del Gran Consiglio di regola al momento dell'approvazione complessiva dell'offerta di trasporto regionale.

Nel caso specifico la CTB ha già approvato e proposto questa infrastruttura nel Rapporto intermedio del settembre 1996 che il Dipartimento del territorio ha preavvisato favorevolmente in data 25 novembre 1996.

Ritenuto quindi che l'infrastruttura in esame è in pratica già acquisita e che la riorganizzazione dei trasporti pubblici della regione ne è condizionata in maniera determinante, si ritiene vi siano le condizioni per anticipare la decisione del GC.

La LTP prevede un finanziamento da parte dei Comuni nella misura del 20% (art. 30, cpv.1). dedotta la partecipazione della Confederazione o di terzi.

Dedotto il contributo da parte delle FFS del 10% sull'importo di 1'431'000.- franchi (143'100.- Fr.), la partecipazione cantonale dell'80% è calcolata sull'importo residuo di 1'287'900.- franchi; ne risulta quindi:

Città di Bellinzona ¹	20 % di 1'287'900.- pari a	257'580.-
Cantone Ticino	80 % di 1'287'900.- pari a	1'030'320.-

6. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

Il credito richiesto con il presente Messaggio rientra nel Piano finanziario 1996-1999, nel settore 600 "Mobilità" alla voce 630.30.020.

Quanto previsto nell'ambito del coordinamento e accompagnamento del progetto in esame non ha alcuna incidenza sull'effettivo del personale dello Stato. Le conseguenze per il Comune di Bellinzona sono indicate al pto 5.

¹ La Città di Bellinzona si assume l'onere della spesa in attesa della definizione della chiave di riparto tra i Comuni della Commissione dei trasporti del Bellinzonese per il finanziamento del Piano dei trasporti del Bellinzonese, di cui l'interscambio in oggetto è parte integrante.

7. CONCLUSIONE

Dopo l'abbandono definitivo della possibile realizzazione dell'interscambio nel comparto di PRPCS del Leon d'Or, si è trovata una soluzione molto interessante a diretto contatto con la stazione FFS di Bellinzona; essa è realizzabile a corto termine con un investimento contenuto e permette di assicurare

Con il credito richiesto viene garantito il sussidio dell'interscambio indispensabile alla riorganizzazione dei trasporti pubblici del Bellinzone e si permette in pratica di attuarla entro il previsto cambiamento d'orario del maggio 1999.

Sulla base di quanto esposto, invitiamo il Gran Consiglio a votare il credito di fr. **1'030'320.-** per il sussidiamento dell'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona.

Il versamento è subordinato all'approvazione del progetto da parte del Dipartimento del territorio ed alla stipulazione di una convenzione tra Città di Bellinzona e FFS, da una parte, ed il Cantone rappresentato dal DT, dall'altra, per definire in particolare le modalità d'uso dei sedimi e le garanzie in caso di futuri mutamenti.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Buffi

p.o. Il Cancelliere, G. Gianella

Allegato: Piano sinottico 1:2'000

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito per la realizzazione dell'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

- visto il messaggio 30 settembre 1997 no. 4690 del Consiglio di Stato;
- richiamata la Legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994,

d e c r e t a :

Articolo 1

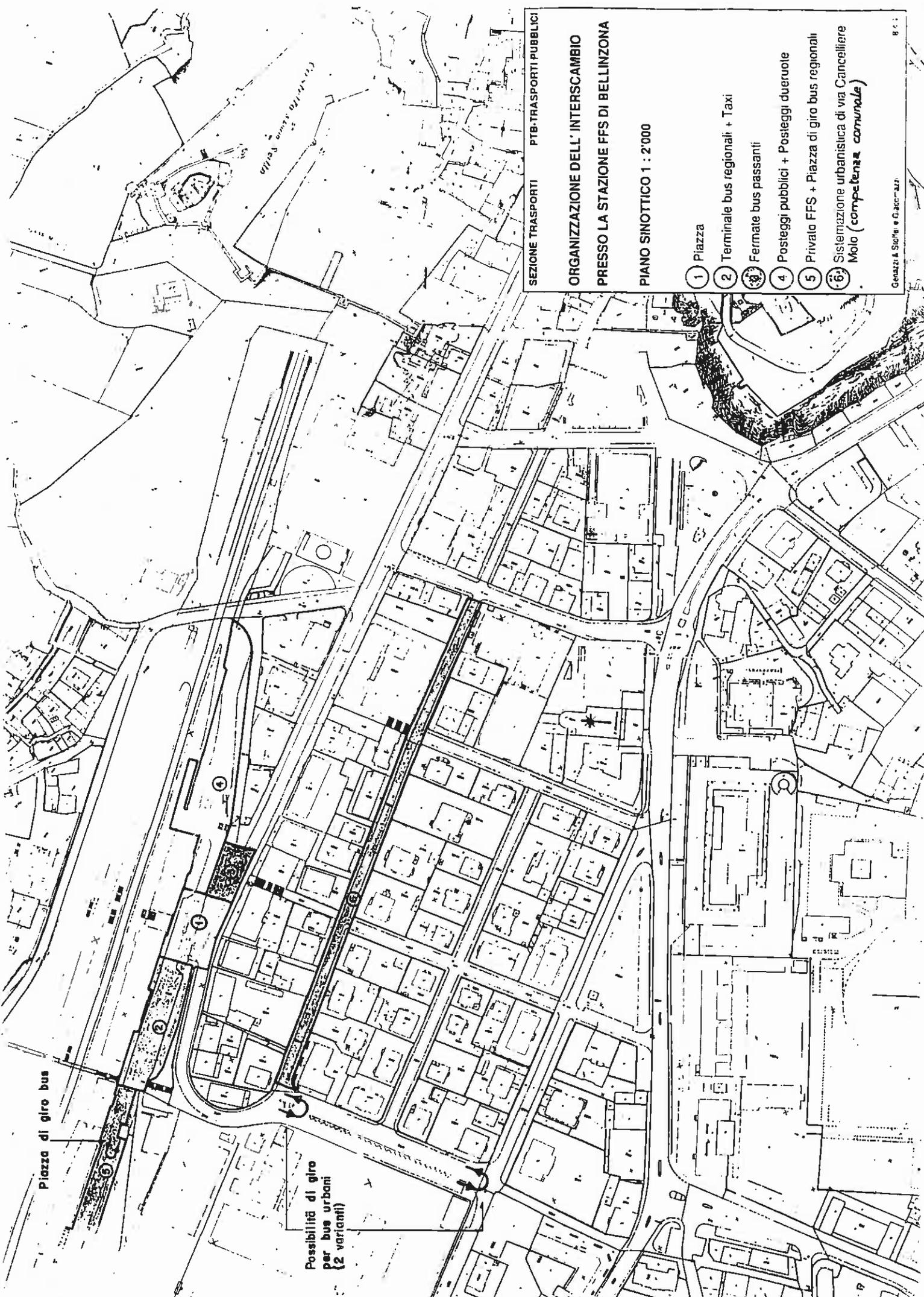
È stanziato un credito massimo di franchi 1'030'320.- quale contributo cantonale per la realizzazione dell'interscambio dei trasporti presso la stazione FFS di Bellinzona.

Articolo 2

Il credito verrà iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

Articolo 3

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.



SEZIONE TRASPORTI PTB-TRASPORTI PUBBLICI

**ORGANIZZAZIONE DELL' INTERSCAMBIO
PRESSO LA STAZIONE FFS DI BELLINZONA**

PIANO SINOTTICO 1 : 2'000

- ① Piazza
- ② Terminale bus regionali + Taxi
- ③ Fermate bus passanti
- ④ Posteggi pubblici + Posteggi dueruoote
- ⑤ Privato FFS + Piazza di giro bus regionali
- ⑥ Sistemazione urbanistica di via Cancelliere Molo (*competenza comunale*)

Genzani & Saffie e C. 1988-1991

B. 1.1

Piazza di giro bus

Possibilità di giro
per bus urbani
(2 varianti)