

# Messaggio

numero  
**8474**

data  
21 agosto 2024

competenza  
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

**Stanziamiento di un credito quadro netto di 7'087'000 franchi e un'autorizzazione alla spesa di 17'500'000 franchi per la realizzazione di un terzo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB 3), quale aggiornamento del credito quadro di 9'520'000 franchi, per un totale di 27'020'000 franchi**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con il presente Messaggio si chiede al Parlamento di stanziare il seguente credito per la realizzazione di diverse opere a favore della mobilità (pubblica, privata e traffico lento) nella regione del Bellinzonese nell'ambito del Programma d'agglomerato di terza generazione (PAB 3)

un credito quadro netto di fr. 7'087'000.- e un'autorizzazione alla spesa di fr. 17'500'000.- quale aggiornamento del credito quadro di fr. 9'520'000.- (per un totale di fr. 27'020'000.-) per la realizzazione di alcune opere:

due pronte per l'esecuzione e più precisamente:

- la riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco, Misura PAB 3 TP 5.1;
- la riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso-Sementina), Misura PAB 3 TIM 2.4;

tre per la progettazione e realizzazione e più precisamente:

- miglioramento accessibilità pedonale e ciclabile alla fermata Stazione TILO Castione (zona Officina), misura ML 4.2;
- nuovo capolinea bus a Camorino nucleo, Misura PAB 3 TP 6.2;
- riqualifica multimodale dell'asse urbano principale a Camorino (In Cumlina), misura PAB 3 TP 6.2.

Il messaggio è strutturato come segue:

## INDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE</b> .....	<b>4</b>
1.1	Premessa e riepilogo precedenti Messaggi.....	4
1.2	Il programma d'agglomerato di 3 generazione .....	5
1.2.1	Convenzioni del programma d'agglomerato di 3. generazione .....	5
1.2.2	Basi di finanziamento e ripartizione dei costi.....	5
1.2.3	Termini.....	5
<b>2</b>	<b>CREDITO QUADRO NETTO DI FRANCHI 7'087'000 E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FRANCHI 17'500'000 PER ATTUAZIONE DI OPERE DEL PAB 3 (QUALE COMPLEMENTO DEL CREDITO CONCESSO CON IL MESSAGGIO N. 7846 DELL'8 LUGLIO 2020)</b> .....	<b>5</b>
2.1	MISURA PAB 3 TP 5.1 – RIORGANIZZAZIONE DEL NODO INTERMODALE ALLA FERMATA FERROVIARIA DI GIUBIASCO.....	5
2.1.1	Ubicazione e obiettivi del progetto.....	5
2.1.2	Descrizione del progetto .....	6
2.1.3	Coordinazione con le FFS e indennità espropriative .....	9
2.1.4	Stato del progetto e prossime fasi.....	9
2.1.5	Costi .....	9
2.1.6	Basi di finanziamento e ripartizione dei costi.....	10
2.1.7	Programma lavori.....	10
2.1.8	Richiesta di credito.....	10
2.2	MISURA PAB 3 TIM 2.4 – RIQUALIFICA MULTIMODALE DELL'ASSE URBANO PRINCIPALE (MONTE CARASSO-SEMENTINA) .....	10
2.2.1	Ubicazione .....	10
2.2.2	Concetto, principi di intervento e limiti d'intervento.....	11
2.2.3	Descrizione del progetto .....	12
2.2.4	Fasi di cantiere, modalità di gestione del traffico, durata dei lavori.....	17
2.2.5	Stato del progetto e prossime fasi.....	17
2.2.6	Coordinazione con i lavori alle infrastrutture.....	17
2.2.7	Costi .....	18
2.2.8	Basi di finanziamento e ripartizione dei costi.....	18
2.2.9	Richiesta di credito.....	19
2.3	MISURA PAB 3 ML 4.2 – ACCESSIBILITÀ CICLO-PEDONALE ALLA FERMATA TILO DI CASTIONE-ARBEDO .....	19
2.3.1	Premessa.....	19
2.3.2	Descrizione del progetto .....	19
2.3.3	Costi .....	20
2.3.4	Basi di finanziamento e ripartizione dei costi.....	20
2.3.5	Richiesta di credito.....	20
2.4	MISURA PAB 3 TP 6.2 – CAPOLINEA CAMORINO .....	21
2.4.1	Premessa.....	21
2.4.2	Descrizione del progetto .....	21

2.4.3 Stato del progetto e prossime fasi .....	22
2.4.4 Costi .....	22
2.4.5 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi.....	23
2.4.6 Programma lavori.....	23
2.4.7 Richiesta di credito.....	23
2.5 MISURA PAB 3 TIM 6.1 Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale a Camorino (In Cuolina).....	23
2.5.1 Premessa.....	23
2.5.2 Descrizione del progetto .....	24
2.5.3 Stato del progetto e prossime fasi .....	25
2.5.4 Costi .....	25
2.5.5 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi.....	25
2.5.6 Programma lavori.....	26
2.5.7 Richiesta di credito.....	26
<b>3 RIASSUNTO FINANZIARIO DELLE MISURE.....</b>	<b>26</b>
<b>4 LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO .....</b>	<b>27</b>
4.1 LINEE DIRETTIVE .....	27
4.2 PIANO FINANZIARIO .....	27
4.3 IMPLICAZIONE SUI CONTI DI GESTIONE CORRENTE (PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CANTONALE) .....	27
<b>5 CONCLUSIONI.....</b>	<b>27</b>

## 1 INTRODUZIONE

### 1.1 **PREMESSA E RIEPILOGO PRECEDENTI MESSAGGI**

Con il Messaggio nr. 7617 (decreto legislativo del 12 marzo 2019) e il Messaggio nr. 7846 (decreto legislativo del 24 febbraio 2021) sono stati concessi specificatamente per il “Programma d’agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB 3)”:

- un credito totale netto di fr. 745'000.- e autorizzata la spesa di fr. 1'600'000.- per le prime misure di carattere stradale nell’ambito del Programma d’agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB 3);
- un credito totale netto di fr. 3'550'000.- e autorizzata la spesa di fr. 7'920'000.- per la realizzazione di un secondo pacchetto di opere nell’ambito del Programma d’agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB 3).

Con questo messaggio si propone lo stanziamento di un terzo pacchetto di misure dedicate al PAB 3 a favore del trasporto pubblico (TP) e della mobilità lenta (ML), credito destinato alla realizzazione di 2 distinti progetti che, a seguito dello sviluppo progettuale, sono ora pronti per l’esecuzione; rispettivamente per altre 3 misure d’interesse locale il cui concetto d’intervento è sufficientemente consolidato ed quindi necessario rispettivamente opportuno disporre dei relativi crediti al fine di non rallentare il processo progettuale in corso.

Si tratta di interventi che consentono di migliorare a lungo termine le condizioni di viabilità e sicurezza sulla strada per tutti gli utenti, accelerare il trasporto pubblico (TP), riqualificare urbanisticamente alcuni tracciati, migliorandone la viabilità (TIM), rispettivamente di completare ulteriormente la rete dei percorsi ciclabili (ML).

Si riporta di seguito un elenco delle misure oggetto del presente messaggio:

PAB 3	Misura TP 5.1	Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco
PAB 3	Misura TIM 2.4	Riqualifica multimodale dell’asse urbano principale (Monte Carasso-Sementina)
PAB 3	Misura ML 4.2	Miglioramento accessibilità pedonale e ciclabile alla fermata Stazione TILO Castione (zona Officina)
PAB 3	Misura TP 6.2	Nuovo capolinea bus a Camorino
PAB 3	Misura TP 6.1	Riqualifica multimodale dell’asse urbano principale a Camorino (In Cumlina)

TP = Trasporto pubblico  
TIM = Traffico individuale motorizzato  
ML = Mobilità lenta

## **1.2 IL PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DI 3 GENERAZIONE**

### **1.2.1 Convenzioni del programma d'agglomerato di 3. generazione**

Sul Programma d'agglomerato del Bellinzonese di 3. generazione (PAB 3), la Confederazione si è espressa nell'ambito del Rapporto d'esame del 14 settembre 2018. Il giudizio è stato positivo e tutte le misure oggetto del presente messaggio potranno usufruire di un contributo federale. Il PAB 3 è stato approvato dal Parlamento federale il 25 settembre 2019 e la relativa Convenzione sulle prestazioni è stata stipulata.

Le misure **TP 5.1, TIM 2.4, TP 6.2** oggetto del presente Messaggio possono usufruire di un contributo federale pari al 40% degli importi annunciati nella Convenzione sulle prestazioni del 20 dicembre 2019, mentre per quanto riguarda le misure **ML 4.2 e TP 6.1** queste beneficiano di un contributo forfettario.

### **1.2.2 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi**

La Convenzione tra Cantone e Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) che definisce il finanziamento delle misure di interesse regionale in priorità A del PAB 3, è stata formalizzata nel corso del 2024. L'accordo prevede che i costi delle opere, dedotto il contributo della Confederazione, sono suddivisi in ragione del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni.

Da segnalare che per i progetti dove risultano dei particolari vantaggi per il Comune, in particolare nei progetti di riqualifica dello spazio stradale, è prevista una partecipazione specifica del Comune interessato che, di regola, è pari a 1/3 del costo totale dedotto il finanziamento federale. Il costo residuo è suddiviso tra Cantone e i Comuni dell'agglomerato secondo la chiave di riparto citata (65% - 35%).

### **1.2.3 Termini**

Secondo le direttive dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) l'esecuzione dei progetti previsti nei programmi d'agglomerato di terza generazione deve essere avviata al più tardi **entro il 31 dicembre 2025**.

## **2 CREDITO QUADRO NETTO DI FRANCHI 7'087'000 E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FRANCHI 17'500'000 PER ATTUAZIONE DI OPERE DEL PAB 3 (QUALE COMPLEMENTO DEL CREDITO CONCESSO CON IL MESSAGGIO N. 7846 DELL'8 LUGLIO 2020)**

### **2.1 MISURA PAB 3 TP 5.1 – RIORGANIZZAZIONE DEL NODO INTERMODALE ALLA FERMATA FERROVIARIA DI GIUBIASCO**

#### **2.1.1 Ubicazione e obiettivi del progetto**

Il Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione prevede fra le misure a favore del trasporto pubblico (TP) in priorità A la "Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco" - misura PAB 3 TP 5.1. La misura consiste nella riorganizzazione del nodo della stazione con l'obiettivo di accrescerne l'attrattiva per l'utenza e nel contempo migliorarne l'efficacia e funzionalità di esercizio per il servizio di TP urbano e regionale. Nel contempo s'intende migliorare l'interscambio modale bici-treno, ma anche auto-treno. I principali elementi che caratterizzano il progetto sono:

Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024

- la realizzazione di un nodo intermodale per permettere lo stazionamento simultaneo di 7 bus. Le linee urbane 1 e 3 passanti utilizzeranno la pensilina centrale a forma di goccia, le altre linee il marciapiede lato stazione;
- la riorganizzazione del posteggio P+R di FFS per permettere di mantenere il maggior numero possibile di posteggi, ciò unitamente alla realizzazione di una pensilina per il posteggio moto e l'ampliamento e ammodernamento del posteggio bici;
- l'introduzione di una zona incontro di fronte alla stazione.

L'intervento è stato oggetto di un ampio studio di varianti che ha portato all'approfondimento di due soluzioni; una con traffico bidirezionale davanti alla stazione per il trasporto individuale motorizzato (TIM), l'altra con la chiusura al TIM della porzione davanti alla stazione. A seguito della consultazione e sentita la volontà della Città si è deciso di perseguire la variante che non prevede la chiusura al trasporto individuale motorizzato.

### **2.1.2 Descrizione del progetto**

Il nodo intermodale del TP alla fermata ferroviaria di Giubiasco favorisce oggi il trasbordo dell'utenza da/per la rete regionale TILO e la rete urbana e regionale di trasporto pubblico su gomma. Dal mese di dicembre 2020 questa funzione è accresciuta a seguito della messa in esercizio della nuova offerta di TP.

Come indicato nella seguente figura il limite d'opera si estende dal piazzale a nord della stazione (fra Viale Stazione e Via Linoleum) fino a sud all'altezza dell'intersezione con Via al Ticino. Il comparto a nord è però oggetto di un progetto comunale. La Città sta infatti lavorando a una variante di PR per la riqualifica del piazzale che non è oggetto della presente richiesta di credito. Gli interventi sono però coordinati e il progetto del nodo tiene conto delle necessità e dei vincoli del futuro piazzale a nord.



Zona di intervento

Gli elementi principali che caratterizzano la misura dal punto di vista funzionale sono descritti qui di seguito.

## Park & Rail lato sud

Il parcheggio P+R è stato recentemente sistemato da FFS e nel corso del 2020 è stata aggiunta una vasca di infiltrazione. Il presente progetto necessita la demolizione degli stabili di proprietà FFS denominate nella figura sottostante **306 E** e **306 PQRNH** per permettere di liberare la superficie per la realizzazione del terminal bus. Nell'ambito del progetto è prevista inoltre una riorganizzazione degli spazi per ottimizzare il numero di stalli per veicoli ed aggiungere una pensilina moto. Il concetto funzionale è quello di concentrare il traffico individuale motorizzato (auto e moto) nel comparto a sud della stazione, a contatto con l'asse di Via al Ticino, separandolo da quello più a nord che rimane così dedicato il più possibile a bici e pedoni.



Planimetria Park & Rail – Situazione attuale

Allo stato attuale del progetto sono previsti i seguenti parcheggi (il numero e la disposizione può subire delle leggere modifiche nel corso della progettazione):

Auto	Moto	Bici
43 parcheggi P&R 10 parcheggi K&R 2 Mobility 2 Parcheggi disabili	42 parcheggi	200 posteggi coperti 70 posteggi coperti e chiusi (accesso con tessera)

## Nodo intermodale

In corrispondenza dei due stabili FFS demoliti prevede la creazione di una pensilina centrale per permettere la salita/discesa dei passeggeri delle linee passanti 1 e 3 della rete urbana del TP su gomma. Le fermate della pensilina sono state progettate considerando in futuro la fermata di un bus da 18 metri e un bus da 12 metri (la fermata di due bus da 18 m per direzione in contemporanea sarebbe in linea di massima possibile). Le fermate sono configurate secondo i requisiti derivanti dalla legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili nella misura in cui sono previste bordure speciali da 22 cm per il primo bus in arrivo e bordure speciali da 16 cm per il secondo bus in arrivo. Sul lato della stazione saranno presenti tre fermate del TP su gomma. La linea urbana 2 potrà arrivare e ripartire in maniera indipendente. Le linee 212 e 213 dovranno invece mantenere lo stesso ordine di arrivo/partenza.



*Planimetria generale di progetto – Situazione futura*

### **Pensilina**

La pensilina a forma di “goccia” è l’elemento principale del progetto, attorno ad essa transitano e si fermano le varie linee del trasporto pubblico (bus). La pensilina è pensata quale oggetto architettonico centrale ben riconoscibile in grado di dialogare con il vicino fabbricato viaggiatori. Si tratta di una struttura metallica leggera a graticcio triangolare. Nella zona circostante alla pensilina è ad oggi prevista una pavimentazione in calcestruzzo che ha lo scopo di fungere da elemento di arredo e dividere gli spazi adibiti ai bus da quelli pedonali. La scelta del calcestruzzo è stata fatta per garantire maggior durabilità della pavimentazione in una zona di forti sollecitazioni date dal passaggio e dalle continue manovre dei bus.



*Render zona nuova pensilina*

### **Gestione viaria**

Viale Stazione non viene chiuso al traffico, ma la porzione di fronte alla stazione viene convertita in una zona incontro (quindi priorità al pedone). Viene lasciata la possibilità di transito ai veicoli del trasporto individuale motorizzato, considerato però che è prevista una riduzione del carico veicolare in transito a seguito dell’apertura del nuovo semivincolo autostradale di Bellinzona.

### **2.1.3 Coordinazione con le FFS e indennità espropriative**

L'intervento interessa - per un totale di ca. 1'300 m<sup>2</sup> (solo zona fermate bus e pensilina) - il fondo n. 306 RFD di Bellinzona, di proprietà delle FFS. I rappresentanti delle ferrovie hanno condiviso le impostazioni progettuali dell'intervento. Unitamente a rappresentanti del Comune sono regolarmente coinvolti negli affinamenti progettuali in particolare per quanto riguarda gli aspetti legati all'intermodalità tra trasporto pubblico su gomma e trasporto pubblico su rotata.

La concessione ad utilizzare i fondi di proprietà delle FFS è oggetto di una proposta di convenzione che regola le modifiche ai diritti immobiliari e le condizioni per la cessione/utilizzo dei fondi FFS interessati dall'attuazione del progetto cantonale. Il canone per il diritto di superficie si basa sulla regolamentazione dell'art. 26 dell'Ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e prevede una partecipazione di fr. 5.- al m<sup>2</sup> per anno di utilizzo.

Ad oggi con la convenzione si riconoscono alle FFS indennità espropriative per un totale di 30 anni pari a fr. 195'000.-.

### **2.1.4 Stato del progetto e prossime fasi**

Il progetto preliminare (gennaio 2021) è stato allestito dalla Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio. Il progetto preliminare è stato poi oggetto di una consultazione che ha coinvolto servizi cantonali, Comuni, FFS ed Enti interessati e tiene conto, nel limite del possibile, delle osservazioni pervenute durante la consultazione sopraindicata. L'Area Operativa della Divisione delle Costruzioni ha ripreso la progettazione definitiva e procederà alla pubblicazione e all'esecuzione delle opere.

### **2.1.5 Costi**

I costi sono stati calcolati sulla base del progetto di massima. I costi complessivi ammontano a **fr. 7'670'000.-** (IVA inclusa), con la seguente suddivisione:

Costi di costruzione <sup>1)</sup>	4'330'000
Onorari di progettazione <sup>2)</sup>	950'000
Imprevisti (10%)	433'000
IVA 8.1%	463'000
Espropriazioni, indennizzi, geometra	210'000
<b>Riserva (20%) e arrotondamento</b>	<b>1'284'000</b>
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>7'670'000</b>

<sup>1)</sup> Base preventivo progetto di massima del 01.2021, grado di attendibilità del +/- 20%.

<sup>2)</sup> Si segnala che il finanziamento per la fase di progettazione definitiva viene garantito dal credito stanziato tramite il messaggio 7846 del 08.07.2020.

Il preventivo è basato su un progetto di massima, inoltre sono previsti diversi elementi in carpenteria metallica e ritenuti gli importanti oneri dettati dalla presenza della linea ferroviaria, si prevede una riserva del 20%.

Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024

### **2.1.6 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi**

L'intervento previsto rientra fra le misure infrastrutturali d'interesse regionale in lista A del PAB 3 come indicato al pto.1.2.2.

La quota di partecipazione della Confederazione per questa misura pari a fr. 1'831'000.- (stato dei prezzi aprile 2023, rincari e IVA inclusi), sarà considerata e dedotta nell'ambito del finanziamento della fase realizzativa.

Nella tabella seguente sono riassunte le fonti di finanziamento per la progettazione e la realizzazione del nodo intermodale, in base ai principi descritti nei capitoli precedenti.

	<b>Costo preventivato</b>	<b>Contributo Confederazione PAB3 )</b>	<b>Partecipazione Comune</b>	<b>Cantone Ticino (65%)</b>	<b>Comuni CRTB (35%)</b>
	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>	<i>fr. [mio]</i>
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>7.670</b>	<b>1.831</b>	<b>0</b>	<b>3.795</b>	<b>2.044</b>

### **2.1.7 Programma lavori**

Nella prossima fase dovrà essere elaborato il progetto stradale, al quale seguirà la pubblicazione del progetto secondo la Legge sulle strade. Salvo imprevisti in fase di procedura, i lavori dovrebbero prendere avvio entro la fine del 2025 ciò per permettere il rispetto dei termini previsti dalla Confederazione e citati al pto. 1.2.3.

La durata dei lavori è di circa 2 anni.

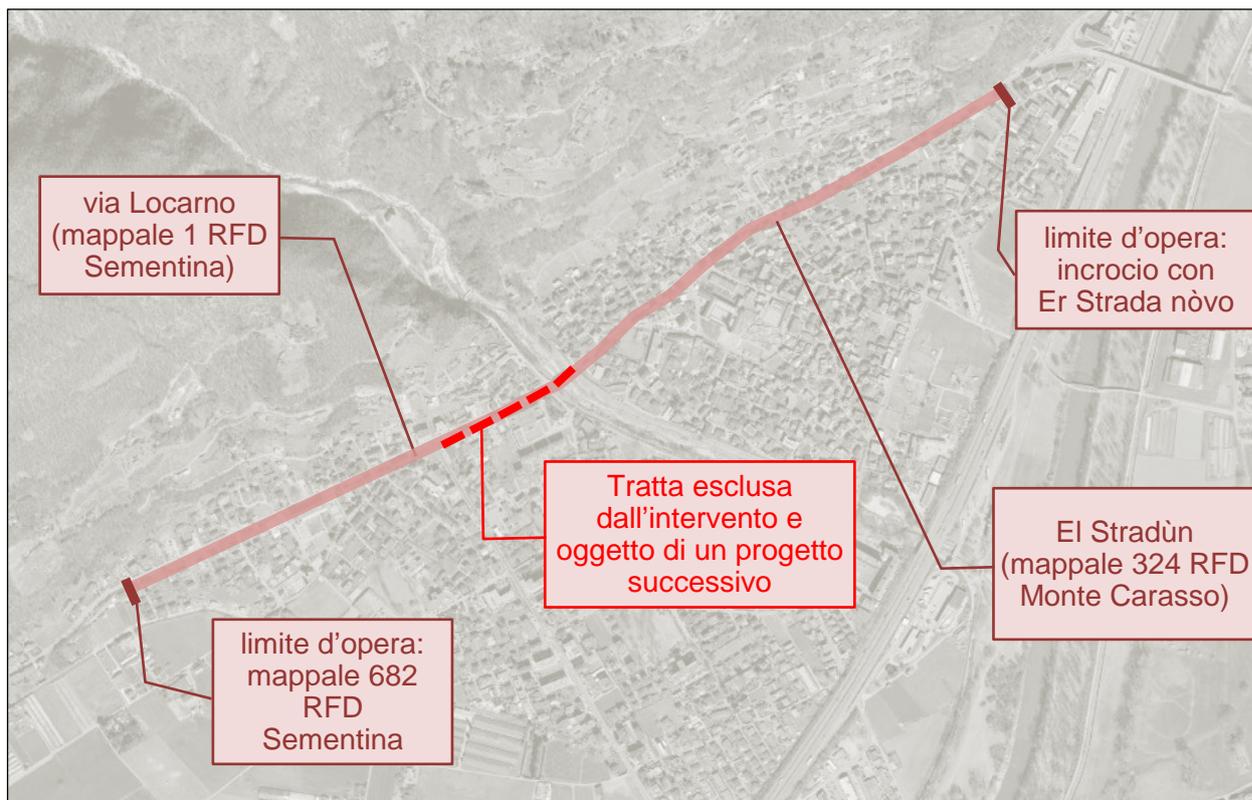
### **2.1.8 Richiesta di credito**

In base a quanto sopra esposto, per la progettazione e la realizzazione del nodo intermodale presso la stazione FFS di Giubiasco, il credito netto richiesto con il presente messaggio ammonta a fr. 3'795'000.- mentre l'autorizzazione alla spesa totale ammonta a fr. 7'670'000.-.

## **MISURA PAB 3 TIM 2.4 – RIQUALIFICA MULTIMODALE DELL'ASSE URBANO PRINCIPALE (MONTE CARASSO-SEMENTINA)**

### **2.2.1 Ubicazione**

La tratta di intervento riguarda la strada cantonale P13 che attraversa gli abitati di Monte Carasso (via El Stradún) e Sementina (via Locarno), nello specifico tra l'incrocio con Er Stráda Novo (Monte Carasso) e il mappale 682 RFD (Sementina) per una lunghezza complessiva di ca. 1.6 km.



Si riportano di seguito due immagini che evidenziano il carattere fortemente urbano della tratta e illustrano a titolo indicativo la densità di edificazione. Il traffico giornaliero medio che sollecita la tratta varia tra ca. 13'600 e ca. 15'400 veicoli/giorno.



*El Stradùn (Monte Carasso)*



*Via Locarno (Sementina)*

### **2.2.2 Concetto, principi di intervento e limiti d'intervento**

L'intervento persegue lo scopo di riconfigurare il campo stradale tramite l'introduzione del concetto di "asse urbano", riducendo la larghezza dello spazio destinato alla circolazione veicolare a quanto necessario per assicurare condizioni di percorribilità e sicurezza adeguate e attribuendo ai marciapiedi, cioè ai pedoni, gli spazi così sottratti ai veicoli.

Il concetto di “**asse urbano**”, quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, è infatti una misura dei programmi d’agglomerato per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione. Gli obiettivi di garantire un’elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono sì prioritari, ma con la riqualifica dell’asse urbano va data altrettanto attenzione alla cura e alla valorizzazione dell’insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell’attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico.

L’intervento proposto integra l’uso di elementi funzionali o di arredo che contribuiscano per quanto possibile a mettere in evidenza il valore urbano della tratta, differenziandone l’immagine da quella di una strada votata al traffico e creando migliori condizioni di fruibilità e sicurezza per la mobilità pedonale compatibili con l’apertura del semisvincolo di Bellinzona. I principali obiettivi raggiunti dal progetto sono:

- il mantenimento e il miglioramento della funzionalità e dell’attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori, favorendo la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada;
- il rafforzamento della valenza multifunzionale della tratta tramite il miglioramento delle condizioni di accessibilità del trasporto pubblico;
- l’aumento della sicurezza e del confort per la mobilità pedonale;
- contribuzione alla riduzione delle emissioni foniche tramite la sinergia con il progetto cantonale di risanamento della pavimentazione stradale, a vantaggio di una migliore vivibilità nei quartieri adiacenti allo spazio pubblico;
- creazione delle premesse per una successiva ulteriore valorizzazione dello spazio urbano contenente la strada, tra i due fronti edificati.

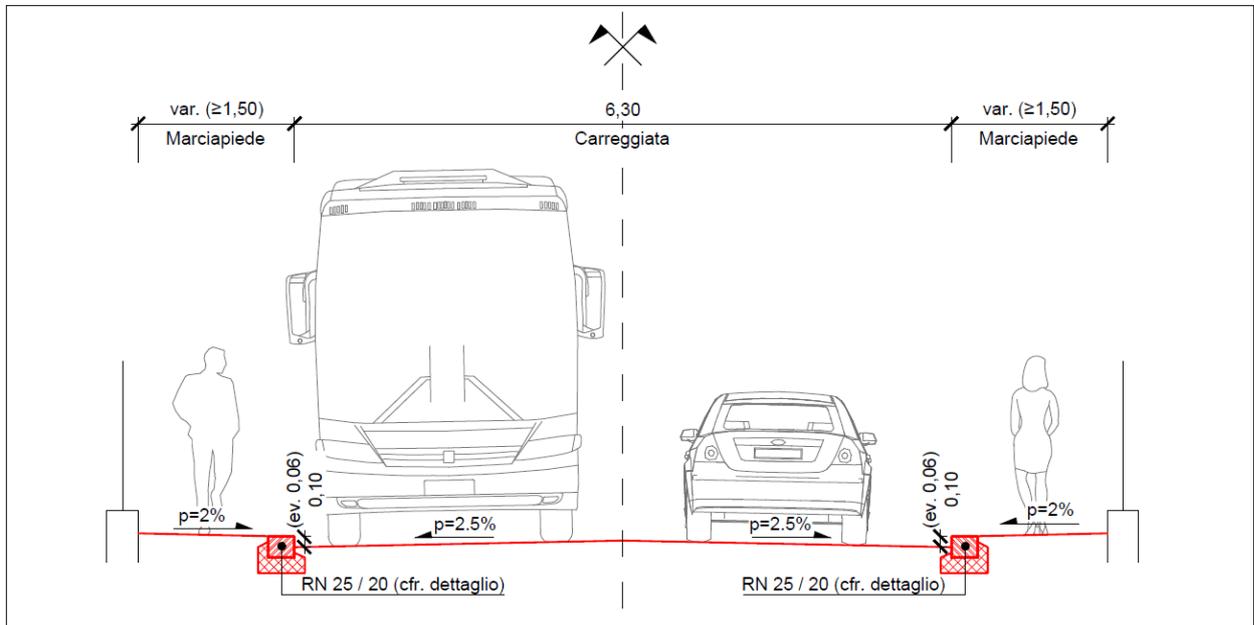
Oltre a definire un nuovo spazio stradale l’intervento non prevarica futuri interventi di riordino e valorizzazione degli spazi interposti tra l’impianto stradale e il fronte edificato prospettati dalla Città e garantisce le premesse per una successiva integrazione dei due fronti insediativi. Il progetto definisce infatti degli spazi la cui destinazione sarà oggetto di un processo pianificatorio da parte della Città con l’obiettivo di conseguire più a lungo termine uno spazio stradale, inteso come spazio tra i due fronti edificati, di qualità.

### **2.2.3 Descrizione del progetto**

Coerentemente con gli obiettivi del progetto, il Committente ha declinato i vincoli per la concezione e progettazione del campo stradale grazie alle seguenti misure.

#### **Carreggiata**

Pur rispettando la gerarchia stradale in essere, il progetto riconfigura l’assetto della tratta, oggi variabile e di larghezza variabile tra 6.00 m e 7.20 m, definendo un calibro stradale costante nell’attraversamento dell’abitato pari a 6.30 m. Tranne in alcune situazioni puntuali determinate dalla presenza di edifici, le condizioni per la mobilità pedonale vengono migliorate, allargando entrambi i marciapiedi ad almeno 1.50 m e conseguendone la continuità attraverso tutto l’abitato con la sola eccezione dello sbocco di via al Ticino.



Tramite l'uso, ai bordi della carreggiata stradale, di bordure larghe 25 cm viene sottolineato il contesto urbano della tratta, che assume anche un'immagine più coerente ed omogenea, uniformando la larghezza delle delimitazioni dei marciapiedi, dei marciapiedi passanti e delle fermate del trasporto pubblico.

L'intervento è accompagnato dal rifacimento completo della pavimentazione stradale. La sostituzione dello strato di collegamento e la posa di un nuovo strato di asfalto fonoassorbente sono a carico del conto risanamento fonico.

### Attraversamenti stradali a norma

Il progetto afferma la volontà di favorire la mobilità lenta lungo l'asse urbano di attraversamento degli abitati di Monte Carasso e Sementina, predisponendo punti di attraversamento del campo stradale funzionali e sicuri in forma di passaggi pedonali.

Il numero degli attraversamenti a livello è invariato rispetto allo stato attuale (otto passaggi pedonali e un sottopassaggio lungo la tratta complessiva e un passaggio pedonale per l'attraversamento di via al Ticino), ma il loro posizionamento viene adeguato alle condizioni locali e alla disposizione delle fermate del trasporto pubblico, rispettando le linee di desiderio pedonale. L'attraversamento situato nella tratta tra il Vallone di Sementina e l'incrocio con via al Ticino è escluso dall'intervento e sarà sviluppato nell'ambito del già citato progetto successivo.

Le condizioni di attraversamento del campo stradale vengono migliorate, conformando i punti di attraversamento ai requisiti di base legati alla sicurezza dell'utenza nel rispetto della specifica norma VSS e delle vigenti disposizioni di legge. I sette attraversamenti oggetto di intervento sono cioè configurati in forma di passaggio pedonale, segnalati e demarcati in conformità alle vigenti disposizioni di legge ed equipaggiati con isole spartitraffico di larghezza 1.50 m e una adeguata illuminazione. I pedoni godono così della precedenza rispetto al traffico veicolare e possono attraversare il campo stradale in due fasi.

**Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024**

Come già nella situazione in essere, allo scopo di aumentare la sicurezza di attraversamento, il progetto mantiene una serie di sopraelevazioni della carreggiata combinate con i passaggi pedonali. Queste sono finalizzate da un lato a moderare la velocità di circolazione e d'altro lato a creare le condizioni per l'inserimento delle isole spartitraffico di larghezza adeguata secondo le linee guida cantonali.

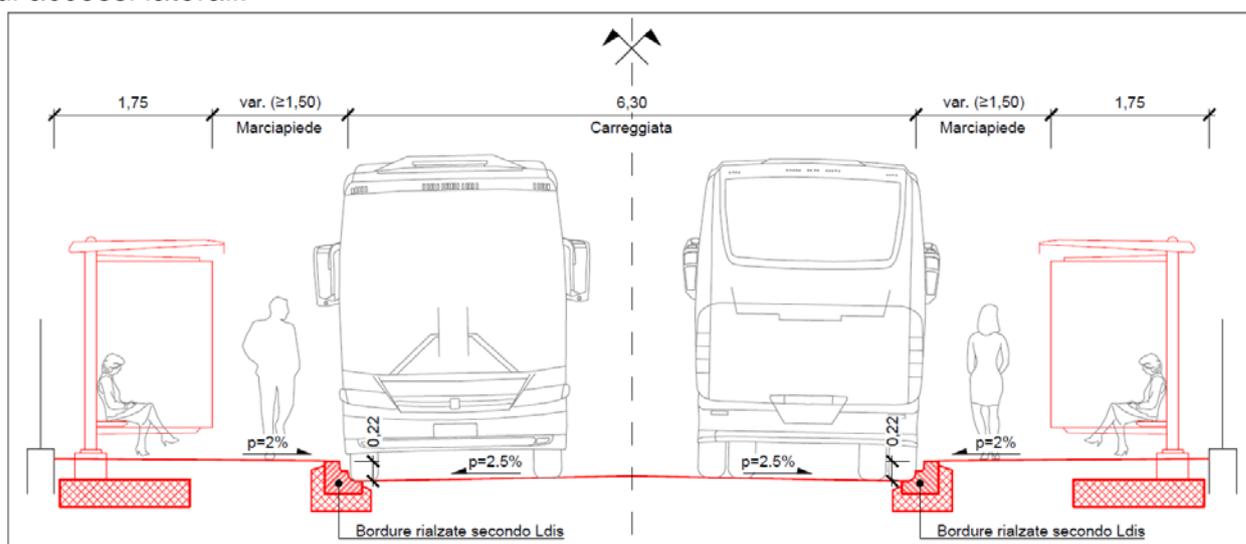
Il passaggio pedonale presso lo sbocco della strada El Cuvént viene spostato a nord dello sbocco, vicino alla fermata del trasporto pubblico in direzione di Bellinzona, dove è previsto un importante allargamento del marciapiede sul lato della strada verso valle. In considerazione della sua posizione sul principale percorso casa-scuola viene mantenuto il principio di regolazione semaforica a chiamata. Essendo inserito nella regolazione semaforica, il passaggio non è munito di isolotti spartitraffico. Lo spostamento del passaggio pedonale permette inoltre di avvicinare all'incrocio la fermata del trasporto pubblico in direzione sud.

### Marciapiedi passanti

Il progetto persegue l'obiettivo di conseguire la continuità dei marciapiedi da entrambi i lati stradali, completando la situazione parzialmente già in essere. Ciò avviene introducendo il dettaglio dei marciapiedi passanti a tutti gli sbocchi di strade di servizio e agli accessi ai fondi privati.

### Fermate del trasporto pubblico

Nell'area di studio sono presenti 4 fermate bidirezionali, di cui due su territorio di Monte Carasso e due a Sementina. Una quinta fermata (Monte Carasso, Camp di Nav) è stata recentemente riconfigurata nell'ambito delle opere legate al semisvincolo autostradale di Bellinzona Centro e non necessita di ulteriori interventi. Le tre fermate del trasporto pubblico situate nel perimetro di intervento vengono configurate secondo i requisiti derivanti dalla legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili. La loro posizione è integrata nella rete dei percorsi pedonali, laddove alcune scelte sono influenzate dai conflitti tra i requisiti geometrici delle fermate, incrocio stradali e la presenza di accessi laterali.



La fermata “Sementina, via Locarno” si trova nella tratta esclusa dall’intervento, che sarà oggetto di un successivo progetto di riqualifica, nel cui ambito anche questa fermata verrà adeguata alla legge sui disabili.

### **Interventi particolari e riassetto degli incroci**

In corrispondenza *dell’incrocio con via al Ticino*, allo scopo di aumentare la sicurezza generale della circolazione stradale e in modo particolare quella pedonale, sono state analizzate diverse varianti di intervento. Il Committente ha ritenuto la soluzione che prevede un restringimento del campo stradale di via al Ticino da perseguire in quanto permette:

- di accorciare la lunghezza dell’attraversamento pedonale;
- di migliorare le condizioni di visibilità rispetto al passaggio pedonale riducendo la velocità dei veicoli in svolta.

Nell’ambito dell’intervento verranno tuttavia predisposti i tracciati cavi per un’eventuale successiva semaforizzazione dell’incrocio, finalizzata a conferire al trasporto pubblico la precedenza nelle svolte e favorire così la regolarità di esercizio.

In ossequio al piano di mobilità scolastica e alla richiesta della Città di Bellinzona, rispettivamente in considerazione del numero di incidenti registrati (cfr. capitolo 3.4), nell’ambito della riconfigurazione *dello sbocco di El Cuvént* si propone il mantenimento della regolazione semaforica a favore della sicurezza dell’attraversamento pedonale.

### **Arredo e piante**

Intervenendo entro i limiti del fondo stradale, il progetto prevede quasi esclusivamente interventi basati su un riordino generale degli spazi stradali e suddivisione della carreggiata tra gli utenti conseguita tramite l’uso di bordure larghe 25 cm. Elementi che sottolineano il contesto urbano della tratta, che assume anche un’immagine più coerente ed omogenea, uniformando la larghezza delle delimitazioni dei marciapiedi, dei marciapiedi passanti e delle fermate del trasporto pubblico. In corrispondenza degli spazi comprendenti le fermate del trasporto pubblico è prevista inoltre una valorizzazione tramite pavimentazioni differenziate e tramite un’illuminazione da entrambi i lati della strada.

Utilizzando bordure di uguale larghezza sia per i marciapiedi normali e per quelli passanti che in corrispondenza dei numerosi accessi privati, l’immagine della strada risulta inoltre omogenea e di facile lettura.

Il progetto prevede, ed è compatibile, con ulteriori misure d’arredo e di alberature da prevedere ai margini della strada cantonale, interventi di valorizzazione degli spazi limitrofi alla strada principale prospettati dalla Città di Bellinzona nelle zone di “El Cuvént”, “I Fracc” e nella zona “Centro Somen”.

Le seguenti due figure riportano un estratto delle planimetrie d’intervento in zona Sementina e in zona Monte Carasso, con indicate le zone d’intervento riservate per future piantumazioni da parte della Città di Bellinzona

La tratta tra l’incrocio con via al Ticino e il Vallone di Sementina è esclusa dall’area di intervento poiché necessita di ulteriori approfondimenti, in particolare per l’ubicazione della fermata del trasporto pubblico, e sarà oggetto di un progetto di riqualifica separato.

Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024



- Progetto Città di Bellinzona
- Accessi veicolari
- Lampioni stradali esistenti/da sostituire/da rimuovere/nuovi
- Pavimentazione stradale in miscela bituminosa
- Pavimentazione marciapiedi in miscela bituminosa
- Isola spartitraffico con dadi in pietra naturale
- Fermate bus
- Marciapiedi passanti

#### **2.2.4 Fasi di cantiere, modalità di gestione del traffico, durata dei lavori**

Le modalità di esecuzione dei lavori saranno definite nel dettaglio in ambito dell'elaborazione d'appalto considerando però l'importanza dell'asse stradale, l'elevata frequenza di transito (indicativamente  $\geq 750$  veicoli/ora), la necessità di garantire la regolarità di esercizio del trasporto pubblico lungo tutta la tratta, l'impossibilità di realizzare deviazioni a più ampio raggio sistematiche o di lunga durata così come la necessità di garantire l'accesso ai comparti collinari di Monte Carasso e Sementina. Per quanto precede, nell'ottica di una razionale gestione dei lavori e del cantiere, ad oggi è quindi presumibile che la maggior parte dei lavori avverrà in due tipologie di intervento:

- i lavori svolti all'esterno della carreggiata (bordura esterna dei marciapiedi passanti, rimozioni e ricostruzioni degli elementi di delimitazione verso i fondi privati, interventi sull'illuminazione stradale) avverranno di giorno, senza interruzioni per il traffico in transito
- tutti i lavori in carreggiata e di pavimentazione saranno svolti a tappe nelle fasce orarie serali e notturne (20:00-05:00) con gestione alternata del traffico e mantenendo così in esercizio la strada durante le ore diurne.

La stima, basata rispettivamente sulle rese ipotizzabili per queste attività lavorative e sul costo medio per l'impiego di una squadra, indica la durata complessiva dei lavori stradali di ca. 14 mesi lavorativi (esclusi il periodo di attesa prima della posa dello strato di usura ed eventuali prolungamenti per lavori di terzi).

#### **2.2.5 Stato del progetto e prossime fasi**

Il progetto di massima di questo intervento è stato allestito dalla Città di Bellinzona nel 2019. Prima di procedere con il progetto definitivo le scelte tecniche riportate in particolare al pto. 2.2.2 sono state ottimizzate da un gruppo di lavoro che ha coinvolto la Divisione delle Costruzioni, la sezione della Mobilità e il Dicastero territorio e mobilità di Bellinzona che hanno consolidato l'impostazione ponderando i vari interessi. L'Area Operativa della Divisione delle Costruzioni ha quindi ripreso la progettazione definitiva e il prossimo passo prevede di procedere con la pubblicazione delle opere. In parallelo è in corso l'allestimento di un bando di concorso per la progettazione delle prossime fasi (appalto, esecuzione) in modo da garantire l'inizio lavori entro i termini fissati dalla Confederazione citati al pto. 1.2.3

#### **2.2.6 Coordinazione con i lavori alle infrastrutture**

In ossequio alle vigenti disposizioni in materia di smaltimento delle acque, lungo la tratta si impone la raccolta separata e il trattamento delle acque meteoriche stradali, che attualmente confluiscono nel collettore comunale delle acque miste. Ritenuto che la Città di Bellinzona si appresta ad avviare una revisione generale del proprio PGS, di cui saranno oggetto anche i principi e i dispositivi di raccolta e smaltimento dei quartieri di Sementina e Monte Carasso, onde sfruttare le possibili sinergie e agire in modo razionale e coordinato, le esigenze cantonali (smaltimento e depurazione acque meteoriche strada cantonale) saranno trattate nell'ambito del nuovo PGS della Città, alla cui conduzione operativa parteciperà anche la Divisione delle costruzioni. Per quanto precede, gli interventi sulle canalizzazioni non fanno parte del presente messaggio, il finanziamento è garantito dal credito quadro per la conservazione del patrimonio stradale cantonale per il quadriennio 2024-2027.

Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024

L'Azienda Multiservizi Bellinzona (AMB) ha annunciato la necessità di sostituire l'acquedotto lungo tutta la tratta in oggetto. L'intervento sarà coordinato con la realizzazione del progetto stradale, unitamente all'ammodernamento/adequamento dell'impianto di illuminazione stradale.

### **2.2.7 Costi**

I costi sono stati calcolati sulla base del progetto di massima consolidato. I costi complessivi ammontano a **fr. 6'980'000.-** (IVA inclusa), con la seguente suddivisione:

Costi di costruzione <sup>1) / 3)</sup>	3'965'000
Onorari di progettazione <sup>2)</sup>	595'000
Costi per misure di protezione fonica	400'000
Imprevisti (10%)	496'000
IVA 8.1%	442'000
Espropriazioni, indennizzi, geometra	150'000
Riserva (15%) e arrotondamento	932'000
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>6'980'000</b>

<sup>1)</sup> Base preventivo progetto definitivo del 04.2024, grado di attendibilità del +/- 20%.

<sup>2)</sup> Si segnala che il finanziamento per la fase di progettazione definitiva viene garantito dal credito stanziato tramite il messaggio 7846 del 08.07.2020.

<sup>3)</sup> Il preventivo non comprende i costi per il risanamento fonico della pavimentazione stradale a carico del relativo conto risanamento fonico.

Ritenuto che il preventivo è basato su un progetto definitivo ma che le modalità esecutive prevedono la possibilità che un'importante quota parte di lavori vengano eseguiti in notturna, si prevede una riserva del 15%.

### **2.2.8 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi**

La quota di partecipazione della Confederazione per questa misura, pari al 40% del totale fino ad un tetto massimo di fr. 1'844'000.- (stato dei prezzi aprile 2023, rincari e IVA inclusi), sarà considerata e dedotta nell'ambito del finanziamento della fase realizzativa.

Ritenuto l'interesse locale della misura in particolare per quanto riguarda la tipologia di arredo la riqualifica di spazio strade la misura beneficia di un contributo comunale di fr. 1'710'000.-

Nella tabella seguente sono riassunte le fonti di finanziamento per la progettazione e la realizzazione, in base ai principi descritti ai capitoli precedenti.

Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024

	Costo preventivato	Contributo Confederazione PAB3 )	Partecipazione Comune	Cantone Ticino (65%)	Comuni CRTB (35%)
	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>6.980</b>	<b>1.844</b>	<b>1.710</b>	<b>2.227</b>	<b>1.199</b>

### **2.2.9 Richiesta di credito**

In base a quanto sopra esposto, per la progettazione e la realizzazione della Riqualfica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso-Sementina), il credito netto richiesto con il presente messaggio ammonta a fr. 2'227'000.- mentre l'autorizzazione alla spesa totale ammonta a fr. 6'980'000.-.

## **2.3 MISURA PAB 3 ML 4.2 – ACCESSIBILITÀ CICLO-PEDONALE ALLA FERMATA TILO DI CASTIONE-ARBEDO**

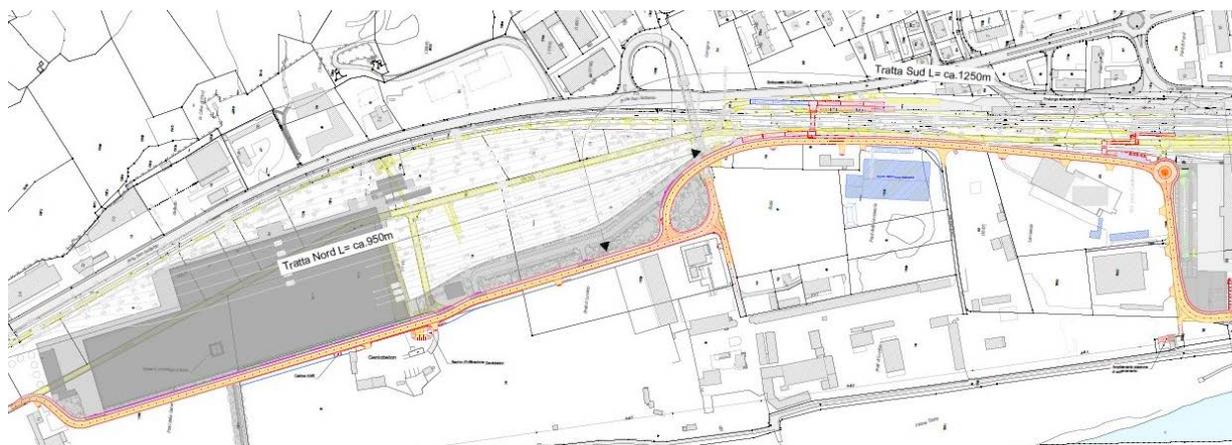
### **2.3.1 Premessa**

Il PAB 3 ha previsto con la misura ML 4.2 l'allargamento dell'allora esistente Via Galletto quale messa in sicurezza dell'accessibilità pedonale e ciclabile alla fermata TILO di Castione-Arbedo. L'intervento ipotizzato consisteva nell'allargamento del sedime stradale per consentire l'inserimento di una corsia/pista ciclabile nell'area che è stata poi individuata dalle FFS quale comparto per la realizzazione del Nuovo stabilimento industriale ferroviario (NSIF) di Castione in sostituzione delle officine oggi esistenti nei pressi della stazione di Bellinzona.

### **2.3.2 Descrizione del progetto**

Il progetto del NSIF si estende su una superficie importante e comporta, tra gli altri interventi, la sostituzione e lo spostamento della rete di vie stradali all'interno e ai margini della zona industriale di Castione. Anche la Via Galletto viene ricostruita in altra posizione. L'obiettivo fissato dalla misura ML 4.2 del PAB 3 viene realizzato dalle FFS nel contesto della sistemazione delle infrastrutture legate al NSIF.

Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024



Con il presente Messaggio è dunque richiesto l'importo **originariamente** previsto per la misura ML 4.2, che verrà versato alle FFS in funzione della realizzazione delle opere collaterali al NSIF.<sup>1</sup>

### **2.3.3 Costi**

Il costo di questa misura è di fr. 663'000.-. Si tratta dell'importo previsto nel PAB 3 (fr. 510'000.-) con l'aggiunta di IVA e rincaro secondo le condizioni della Confederazione.

### **2.3.4 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi**

L'intervento previsto rientra fra le misure infrastrutturali d'interesse regionale in lista A del PAB 3 secondo la relativa convenzione Cantone-CRTB per l'allestimento dei progetti preliminari, ratificata dal Consiglio di Stato in data 20 giugno 2017.

La quota di partecipazione massima della Confederazione per questa misura ammonta a 210'000 franchi, IVA e rincari inclusi. I costi saranno suddivisi di principio in ragione del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni facenti parte della CRTB, al netto dei contributi federali. Ne risulta la seguente ripartizione:

Contributo massimo della Confederazione:	fr. 210'000.-
35% a carico dei Comuni CRTB, pari a:	fr. 159'000.-
<u>65% a carico del Cantone, pari a:</u>	<u>fr. 294'000.-</u>
Somma:	fr. 663'000.-

### **2.3.5 Richiesta di credito**

In base a quanto sopra esposto, per la progettazione e la realizzazione della misura, il credito netto richiesto con il presente messaggio ammonta a fr. 294'000.- mentre l'autorizzazione alla spesa totale ammonta a fr. 663'000.-.

<sup>1</sup> Altri contributi cantonali per la sistemazione del comparto di Castione - non legati al PAB3 - verranno richiesti separatamente e confluiranno in un accordo globale con le FFS.

## 2.4 MISURA PAB 3 TP 6.2 – CAPOLINEA CAMORINO

### 2.4.1 Premessa

La fermata “Camorino, Villaggio” funge anche da capolinea sud della linea urbana 1 del trasporto pubblico del Bellinzonese. Ad oggi essa è ubicata sulla piazza principale del nucleo di Camorino. In assenza di una vera e propria piazza di giro, la manovra del bus avviene in condizioni non adeguate, sia a livello di geometria, ma anche ed in particolare di sicurezza. Infatti i veicoli della linea 1 che giungono sulla piazza di Camorino devono invertire il proprio senso di marcia ed attestarsi eseguendo una retromarcia senza visibilità sulle strade provenienti dalla parte alta del nucleo di Camorino. La manovra implica un rischio non solo per i bus, ma anche e soprattutto per i pedoni, i ciclisti e le auto che scendono dalla strada che transita di fianco all’Oratorio di Santa Maria Annunziata. L’intervento è stato oggetto di un ampio studio di varianti che ha portato al progetto qui esposto.

### 2.4.2 Descrizione del progetto

Il progetto propone la sistemazione dell’area adibita a capolinea nell’ambito del “Comparto Capelèta -Edificazione mista d’interesse pubblico e privato EP-M”, come previsto dal Piano regolatore approvato nel giugno 2023. Scopo dell’intervento è quello di risolvere il tema del capolinea dei bus della linea urbana 1 a Camorino e parallelamente di definire uno spazio urbano di qualità, valorizzando il contesto attorno alla cappella di S. Nicolao.



Si propone un intervento quale 1a tappa, rispetto a quanto previsto dal piano regolatore (PR), non precludendone la realizzazione complessiva finale, che come prospettata dal PR, prevede l’edificazione di un edificio polivalente, un’autorimessa pubblica con un parco in superficie e una nuova Casa Parrocchiale.

Questa soluzione è da intendere quale primo passo per risolvere il tema oggi urgente, della sicurezza del traffico pubblico.

Con riferimento alla geometria degli antichi filari vignati, che attorniavano il nucleo di Camorino, il progetto propone la creazione di un giardino, all'interno del quale vengono disposte filari di panchine e di alberature. La geometria di manovra dei bus ha definito l'aspetto a forma ellittica del giardino. Essa abbraccia e valorizza allo stesso tempo la piccola cappella. Il giardino, in leggera pendenza, è attraversato da un percorso pedonale che conduce direttamente al capolinea dei bus. A monte un muro di pietra, parallelo ai filari del giardino, separa la fermata dei bus dal retrostante posteggio pubblico (14 posti auto + 1 per disabili + posteggio motocicli), protetti dal caldo estivo sotto un ulteriore filare alberato. Si propone un collegamento pedonale diretto dal capolinea alla piazza del nucleo che si svolge in parte su terreni privati e che sarà da verificare con quest'ultimi.

### **2.4.3 Stato del progetto e prossime fasi**

Il progetto è condotto dalla Città di Bellinzona che ha fatto allestire il progetto di massima (febbraio 2024), sulla base del quale darà seguito alle fasi successive di progettazione (PDef) e alla realizzazione. Indicativamente, con la riserva delle procedure necessarie, l'avvio dei lavori è previsto per il 2025.

### **2.4.4 Costi**

In base al progetto di massima (febbraio 2024), il preventivo per la realizzazione dell'intero intervento ammonta a ca. fr. 879'000.- (precisione +/- 20%, IVA inclusa). Considerando il margine del 20% per l'attendibilità del preventivo, alla base della richiesta di credito è considerato un costo massimo di fr. 1'055'000.-.



### **2.4.5 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi**

L'intervento previsto rientra fra le misure infrastrutturali d'interesse regionale in lista A del PAB 3 secondo la relativa convenzione Cantone-CRTB per l'allestimento dei progetti preliminari, ratificata dal Consiglio di Stato in data 20 giugno 2017.

L'opera, che comprende anche un posteggio d'interesse locale, è realizzata dal Comune. La quota di partecipazione della Confederazione per questa misura ammonta a 346'000 franchi, IVA e rincari inclusi. L'onere a carico della Città per la parte d'interesse locale è pari a 178'000 franchi, IVA e rincari inclusi.

I costi restanti saranno suddivisi di principio in ragione del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni facenti parte della CRTB, al netto dei contributi federali.

Il costo è ripartito come segue:

Contributo massimo della Confederazione:	fr.	346'000.-
Contributo specifico comunale:	fr.	178'000.-

Il restante dei costi 533'000 franchi sono a carico dell'agglomerato, da suddividersi in:

35% a carico dei Comuni CRTB, pari a:	fr.	186'000.-
65% a carico del Cantone, pari a:	fr.	345'000.-

### **2.4.6 Programma lavori**

Indicativamente, con la riserva delle procedure necessarie, l'avvio dei lavori è previsto per il 2025.

### **2.4.7 Richiesta di credito**

In base a quanto sopra esposto, per la progettazione e la realizzazione della misura, il credito netto richiesto con il presente messaggio ammonta a fr. 345'000.- e l'autorizzazione alla spesa è di fr. 877'000.-, corrispondente alla quota massima a carico di Confederazione, Cantone e CRTB.

## **2.5 MISURA PAB 3 TIM 6.1 RIQUALIFICA MULTIMODALE DELL'ASSE URBANO PRINCIPALE A CAMORINO (IN CUMLINA)**

### **2.5.1 Premessa**

Il PAB 3 prevedeva originariamente la misura "TIM6.1 Riqualfica multimodale di un asse urbano secondario (In Busciürina, Camorino)" nel pacchetto RSS (riqualifica e sicurezza dello spazio stradale) in priorità A. Successivi approfondimenti svolti dalla Città di Bellinzona hanno evidenziato un rapporto costi-benefici poco vantaggioso a causa delle sottostrutture da spostare. Con il Cantone è dunque stata valutata la possibilità di intervenire su un altro asse stradale. La scelta è caduta sulla via "In Cumlina", sempre a Camorino, su cui transita la linea 3 del trasporto pubblico urbano e il percorso ciclabile regionale R 311. Una riqualfica di questa strada, che attualmente presenta un assetto poco adeguato alle sue funzioni, risulta più che giustificato.

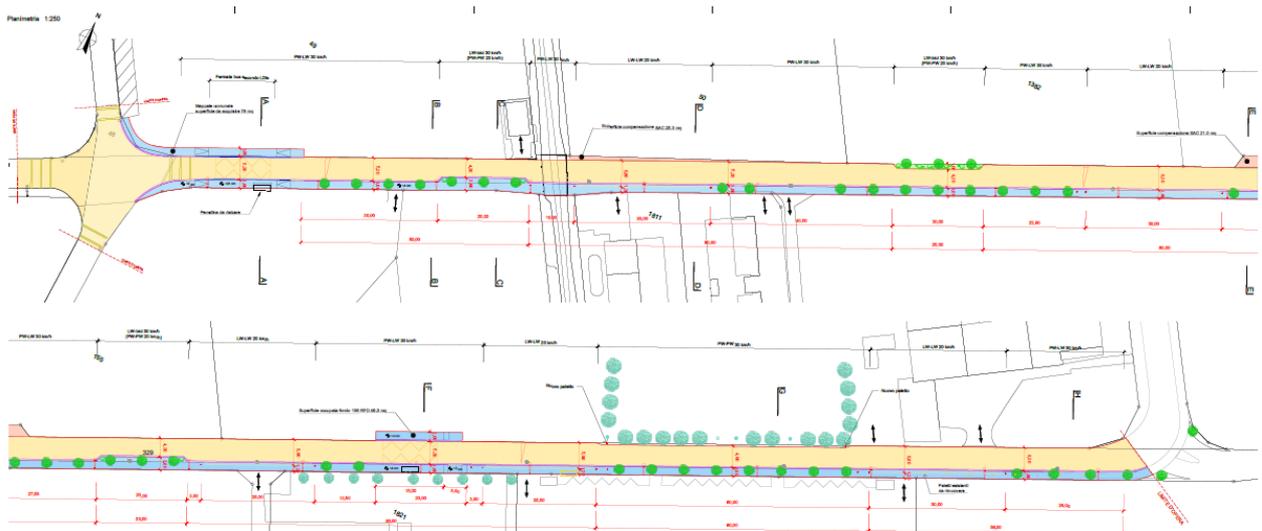


Il mandato esterno per il Pmax è stato sviluppato dalla Città di Bellinzona e terminato a luglio 2023. Con la decisione del 21 marzo 2024 la CRTB ha formalmente approvato la modifica della misura. La Città ha dunque assegnato il mandato per l'allestimento del Pdef attualmente in elaborazione. La misura di riqualifica multimodale dell'asse urbano In Cumlina risulta di interesse regionale in quanto su detto asse stradale transitano il percorso ciclabile regionale R 311 e la linea bus urbana no. 3. Viene dunque applicato il finanziamento di tipo regionale con vantaggio particolare, che di regola per le riqualificazioni multimodali prevede 2/3 dei costi a carico dell'agglomerato (65% Cantone, 35% Comuni CRTB) e 1/3 a carico del Comune sede.

### **2.5.2 Descrizione del progetto**

Il progetto prevede il risanamento e la riqualifica del tratto stradale In Cumlina situato nel quartiere di Camorino. In primo piano vuole migliorare le condizioni della mobilità lenta, alla quale si affianca quella di ottenere uno svolgimento della circolazione stradale funzionale, sicuro e nel contempo coerente con le caratteristiche del comparto attraversato, senza penalizzare la circolazione dei mezzi pubblici. Sono stati definiti i requisiti funzionali che vertono ad assicurare le funzioni stradali, tra le quali il transito e le fermate del trasporto pubblico, il miglioramento delle condizioni di percorribilità e di sicurezza per la mobilità lenta, riferite in particolare al percorso casa-scuola. Il concetto di intervento integra le diverse forme di mobilità e nel contempo risani rispettivamente riqualifichi lo spazio stradale pubblico. Il perimetro di progetto comprende la tratta stradale In Cumlina, tra gli incroci con le strade Ala Munda e I Casasc, per una lunghezza di ca. 510 m.

Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024



### **2.5.3 Stato del progetto e prossime fasi**

Trattandosi di un intervento con valenza regionale ma su strada comunale è la Città di Bellinzona ad occuparsi della sua realizzazione.

### **2.5.4 Costi**

In base al Pmax (luglio 2023), il preventivo per la realizzazione della misura ammonta a ca. fr. 1'365'000.- (precisione +/- 20%, IVA inclusa). Considerando il margine del 20% per l'attendibilità del preventivo, alla base della richiesta di credito è considerato un costo massimo di fr. 1'638'000.-.

### **2.5.5 Basi di finanziamento e ripartizione dei costi**

L'intervento previsto rientra fra le misure infrastrutturali d'interesse regionale in lista A del PAB 3 secondo la relativa convenzione Cantone-CRTB per l'allestimento dei progetti preliminari, ratificata dal Consiglio di Stato in data 20 giugno 2017.

La quota massima di partecipazione della Confederazione per questa misura di interesse regionale ammonta a fr. 655'000.-.

Il contributo specifico comunale ammonta a fr. 328'000.-.

I costi restanti saranno suddivisi di principio in ragione del 65% a carico del Cantone e del 35% a carico dei Comuni facenti parte della CRTB, al netto dei contributi federali.

Costi totali con rincaro:	fr.	1'638'000.-
Contributo specifico comunale:	fr.	328'000.-
Contributo massimo della Confederazione:	fr.	655'000.-

Il restante dei costi 655'000 franchi sono a carico dell'agglomerato, da suddividersi in:

35% a carico dei Comuni CRTB, pari a:	fr.	229'000.-
65% a carico del Cantone, pari a:	fr.	426'000.-

L'investimento netto a carico del Cantone sarà al massimo di **fr. 426'000.-**.

Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024

### 2.5.6 Programma lavori

Il Progetto definitivo è in fase di realizzazione, il mandato è stato assegnato dal Comune di Bellinzona. Indicativamente, con la riserva delle procedure necessarie, l'avvio dei lavori è previsto per il 2025.

### 2.5.7 Richiesta di credito

In base a quanto sopra esposto, per la progettazione e la realizzazione TIM6.1, il credito netto richiesto con il presente messaggio ammonta a fr. 426'000.- mentre l'autorizzazione alla spesa totale ammonta a fr. 1'310'000.-, pari alla quota massima a carico di Confederazione, Cantone e CRTB.

## 3 RIASSUNTO FINANZIARIO DELLE MISURE

Tenuto conto di quanto indicato nei capitoli precedenti, nella tabella seguente sono riassunte le voci che compongono il presente Messaggio con le diverse fonti di finanziamento previste.

Complessivamente, il credito richiesto prevede un onere netto a carico del Cantone di fr. 7'087'000.- e l'autorizzazione alla spesa totale di fr. 17'500'000.-. La differenza rispetto al costo lordo complessivo di fr. 18'066'000.- è data dai contributi di fr. 178'000.- e fr. 328'000.- in quanto la realizzazione di queste due opere saranno gestite direttamente dal Comune di Bellinzona.

	Costo lordo	Contributi PA	Comune interessato	Cantone	Comuni CRTB
	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]	fr. [mio]
PAB 3 – TP 5.1 Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco	<b>7.670</b>	1.831	0	<b>3.795</b>	2.044
PAB 3 – TIM 2.4 Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Monte Carasso-Sementina)	<b>6.980</b>	1.844	1.710	<b>2.227</b>	1.199
PAB 3 – ML 4.2 Miglioramento accessibilità pedonale e ciclabile alla fermata Stazione TILO Castione (zona Officina)	<b>0.663</b>	0.210	0	<b>0.294</b>	0.159
PAB 3 – TP 6.2 Nuovo capolinea bus a Camorino	<b>1.055</b>	0.346	0.178	<b>0.345</b>	0.186
PAB 3 – TP 6.1 Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale a Camorino (In Cumlina)	<b>1.638</b>	0.655	0.328	<b>0.426</b>	0.229
<b>Totale (IVA inclusa)</b>	<b>18.006</b>	<b>4.886</b>	<b>2.216</b>	<b>7.087</b>	<b>3.817</b>

Il credito lordo aggiornato per il PAB 3 (opere stradali), tenuto conto di quanto già richiesto (fr. 1'600'000 + 7'920'000) con il Messaggio n. 7617 del 19 dicembre 2018 e n. 7846 dell'8 luglio 2020, è pertanto di fr. 27'020'000.-.

## **4 LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO**

### **4.1 LINEE DIRETTIVE**

Gli investimenti sono in sintonia con il Programma di legislatura 2023-2027, Obiettivo 12, "Sviluppare le reti di trasporto, garantire buone condizioni di mobilità e promuovere l'intermodalità", in particolare con le azioni:

- 12.2 Provvedere a miglioramenti e adeguamenti puntuali a favore della fluidità e della sicurezza, del traffico motorizzato, lento e pedonale.
- 12.3 Attuare le misure prioritarie delle prime tre generazioni dei Programmi di agglomerato.
- 12.4 Estendere ulteriormente la rete ciclo-pedonale per favorire gli spostamenti quotidiani in sicurezza, seguire e accompagnare l'evoluzione di nuove forme di mobilità, attuare azioni di promozione della mobilità aziendale e della mobilità scolastica sostenibile.

### **4.2 PIANO FINANZIARIO**

Per il PAB 3 la spesa lorda, pari a fr. 17'500'000.- è prevista nel PFI del settore 62 "Strade cantonali" e collegata all'elemento WBS 781 59 5035, CRB 781 della Divisione delle costruzioni (PFI 622 04 02).

I sussidi PA della Confederazione (fr. 4'886'000.-) sono pianificati alla medesima posizione e collegate all'elemento WBS 781 69 1101.

Le entrate dei comuni della CRTB sono previste nell'accordo tra Cantone e CRTB per l'insieme delle opere del PAB 3 e sono pianificate alla posizione 622 04 02 e WBS 781 68 1113. Alla medesima posizione, elemento WBS 781 68 0506, è previsto il contributo di fr. 1'710'000.- del Comune di Bellinzona (cfr. pto. 2.2.8).

Lo stanziamento del credito proposto con l'allegato decreto legislativo richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta di membri del Gran Consiglio (cfr. art 5 cpv 3 LGF).

### **4.3 IMPLICAZIONE SUI CONTI DI GESTIONE CORRENTE (PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CANTONALE)**

Non sono previsti adeguamenti di personale né variazioni di organico.

## **5 CONCLUSIONI**

Con questo Messaggio il Consiglio di Stato dà seguito e continuità alla progressiva realizzazione del PAB 3. Si tratta di un terzo pacchetto di misure, dopo i crediti stanziati dal Gran Consiglio il 12 marzo 2019 e il 24 febbraio 2021.

**Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024**

Con gli interventi previsti sarà possibile migliorare la qualità e l'accessibilità al trasporto pubblico nel Bellinzonese, in particolare presso le stazioni di Giubiasco e Arbedo-Castione oltre che al capolinea del trasporto pubblico di Camorino.

La riqualifica degli assi urbani principali Monte Carasso–Sementina e In Cumlina a Camorino permetteranno di migliorare la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori, migliorando la sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico.

Nell'invitarvi cortesemente ad approvare il disegno di Decreto legislativo allegato vi porghiamo, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Christian Vitta  
Il Cancelliere: Arnoldo Coduri

Allegati (consultabili sul sito [www.ti.ch/gc](http://www.ti.ch/gc)):

- area intervento di riqualifica Monte Carasso – Sementina
- rendering Giubiasco

Messaggio n. 8474 del 21 agosto 2024

Disegno di

**Decreto legislativo**

**concernente lo stanziamento di un credito quadro di 7'087'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 17'500'000 franchi per la realizzazione di un terzo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione, quale aggiornamento del credito quadro di 9'520'000 franchi, per un totale di 27'020'000 franchi**

del .....

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8474 del 21 agosto 2024,

decreta:

**Art. 1**

È stanziato un credito quadro di 7'087'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 17'500'000 franchi, per la realizzazione di un terzo pacchetto di opere nell'ambito del Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB 3), quale aggiornamento del credito quadro di 9'520'000 franchi, per un totale di 27'020'000 franchi.

**Art. 2**

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

**Art. 3**

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni. I contributi e le entrate relative alle partecipazioni degli enti coinvolti sono iscritte nelle rispettive voci d'entrata.

**Art. 4**

<sup>1</sup>Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.

<sup>2</sup>Esso entra in vigore immediatamente.