



Indirizzo Via Lucomagno 14
CH 6710 Biasca
Telefono 091 874 39 00
Fax 091 874 39 21
E-mail info@biasca.ch
Internet www.biasca.ch

Biasca 26 aprile 2022
Rif RM 26.04.2022//1447
590w25-Mo-Cr
C272//S2407

MESSAGGIO MUNICIPALE

no. 9 – 2022

del 26 aprile 2022

**concernente la richiesta di un credito di CHF 1'714'200.00
per la realizzazione delle opere di sistemazione del nodo di interscambio presso la
Stazione FFS di Biasca**

Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,

con il presente messaggio municipale vi presentiamo la richiesta di credito per la realizzazione dell'importante progetto viario e di riqualifica urbanistica del comparto Stazione.

Il progetto denominato Nodo di interscambio è stato elaborato dalla Divisione delle costruzioni del Cantone sulla base del Piano regionale dei trasporti della Regione Tre Valli (PRT-RTV). Grazie alla sua importanza strategica sarà garantito agli utenti delle Tre Valli un servizio ottimale di interscambio dei trasporti pubblici.

1. Breve riassunto della procedura

2002 - 2009

- 10.03.2002 Presentazione preliminare del Piano regionale dei trasporti Regione Tre Valli.
- 26.11.2002 Il Consiglio di Stato approva il credito per l'elaborazione del Piano.
- 05.07.2004 La Commissione regionale dei trasporti della Regione Tre Valli approva il Piano.
- 13.07.2004 Il Consiglio di Stato adotta il Piano regionale dei trasporti Regione Tre Valli.
- 16.12.2004 Il Gran Consiglio approva il Messaggio del Consiglio di Stato del 21.09.2004, il relativo credito per il potenziamento del trasporto pubblico delle Tre Valli (PRT3V) e l'istituzione della stazione di Biasca quale Nodo intermodale per l'intera regione. Avvio della fase di progetto di massima.

2010 - 2014

- 26.05.2010 La Sezione della mobilità del DT invia al Municipio di Biasca un progetto di massima aggiornato del Nodo.
- 15.07.2011 Il Municipio di Biasca inoltra al DT le proprie osservazioni riguardanti il progetto di massima.
- 10.01.2012 Il Municipio di Biasca delibera il mandato allo studio d'architettura Deadibus per le opere di competenza comunale (piazza e pensiline).
- 02.04.2012 Il Municipio di Biasca approva il progetto di massima per le opere comunali, inoltrandolo alla Sezione della mobilità del DT.
- 21.11.2013 La Sezione della mobilità del DT invia al Municipio di Biasca la bozza della convenzione con la ripartizione dei costi.
- 08.04.2014 Il Municipio di Biasca approva la convenzione.
- 04.11.2014 Il Consiglio di Stato ratifica la convenzione per la ripartizione dei costi tra Comune di Biasca e Commissione Regionale dei Trasporti della Regione Tre Valli. Avvio della fase della progettazione definitiva.

2015-2019

- 04.11.2015 La Divisione delle costruzioni del DT mette in consultazione la bozza del Progetto definitivo – Pdef.
- 07.04.2016 La Divisione delle costruzioni del DT mette in consultazione il Progetto definitivo – Pdef.
- 05.05.2017 Incarico da parte del Municipio di Biasca allo studio Deadibus per progetto definitivo delle opere di competenza comunale.
- 26.06.2017 Preavviso negativo della Sezione della pianificazione del DT al Pdef della Divisione delle costruzioni (critiche al progetto in quanto privo di qualità urbanistiche - architettoniche).
- 07.09.2017 Presentazione alla Divisione delle costruzioni del DT del progetto delle opere di competenza del Comune e una proposta di progetto urbanistico di tutto il nodo elaborato dallo studio Deadibus.
- 15.02.2018 Preavviso positivo della Sezione della pianificazione del DT al Pdef della Divisione delle costruzioni grazie al progetto urbanistico Deadibus dell'intero Nodo.
- 23.11.2018 Il Municipio di Biasca delibera, anticipando la spesa al Cantone, allo studio Deadibus il progetto urbanistico. Avvio progetto definitivo stradale sulla base del progetto urbanistico.

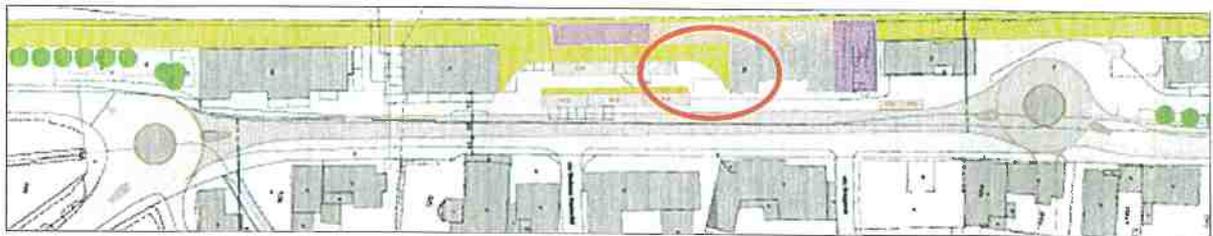
2020-2022

- 30.09.2020 Il DT presenta la ripartizione dei costi definitivi a Municipio e FFS.
- 12.10.2020 Presentazione del progetto a CRT3V.
- 26.01.2022 il Consiglio di Stato approva la quota a carico dei comuni membri della CRT3V dei costi del Piano regionale dei trasporti della Regione Tre Valli (21%).
La nuova chiave di riparto comunale, approvata dai Comuni membri della CRT3V il 05.11.2021, prevede per Biasca una quota di partecipazione dei costi del 23.18%.
- 23.03.2022 Messaggio governativo n. 8136.
- aprile 2022 Messaggio municipale.

2. Il progetto

Il Nodo di interscambio di Biasca prende luce nel 2006 dopo l'adozione da parte del Consiglio di Stato del Piano dei trasporti della Regione Tre Valli (PRT-RTV) avvenuta a luglio 2004. I primi effetti del Piano sono stati il potenziamento e la riorganizzazione del trasporto pubblico entrati in vigore nel dicembre 2004. In questo contesto, l'area della stazione di Biasca ha assunto un ruolo chiave quale nodo di interscambio dei trasporti al servizio di tutta la regione. Per questo importante progetto, la allora Sezione dei trasporti del Dipartimento del territorio, per il tramite della Commissione Regionale dei Trasporti delle Tre Valli (CRT3V), ha istituito un apposito gruppo di lavoro coinvolgendo da subito tutti gli attori, rappresentanti degli uffici cantonali competenti del DT, della stessa CRT3V, del Municipio di Biasca, Autopostale SA e Autolinee Bleniesi.

Progetto 2006-2009



Il mandato per la progettazione di massima è stato affidato dal DT allo studio d'ingegneria Lucchini-David-Mariotta SA che negli anni a seguire ha elaborato e approfondito la prima fase del progetto.

In accordo con i rappresentanti delle FFS, il progetto è stato sviluppato partendo dal principio di poter demolire lo stabile "ex Buffet" che, dall'analisi, non risultava da tutelare come quello del fabbricato viaggiatori.

I progettisti, avevano infatti previsto la realizzazione della piattaforma di interscambio degli autobus all'interno dell'area dell'attuale posteggio del chiosco.

Nella fase di consultazione, il Servizio del patrimonio storico delle FFS ha informato il DT "che secondo l'inventario dei beni protetti delle FFS, la stazione di Biasca e, in particolare, il suo fabbricato viaggiatori sono di importanza nazionale, ricordando che la stazione di Biasca è pure inserita nell'inventario dei beni protetti ISOS stabilito dal Consiglio federale con l'obiettivo di categoria A che ne vieta la demolizione.

Di conseguenza l'obiettivo di protezione prevede il suo integrale mantenimento.

Questo non significa che non si può procedere a nessun intervento o prevedere un nuovo impiego. Secondo il principio di proporzionalità la demolizione di questi impianti deve essere giustificata da motivi di importanza nazionale. Inoltre, a partire dal 2007 è iniziata una fase di lavoro con lo scopo di verificare i rischi e le opportunità di un'eventuale candidatura del tracciato del Gottardo quale eredità di importanza mondiale dell'UNESCO.

Sulla base delle valutazioni riguardanti i beni ferroviari e culturali facenti parte del contesto insediativo, come pure dei chiarimenti in corso da parte dell'UNESCO, sarebbe contro-produttivo eliminare una parte dell'attuale fabbricato viaggiatori..."

La progettazione ha dovuto quindi essere ripresa per trovare altre varianti al progetto fin qui elaborato.

Progetto 2010-2014

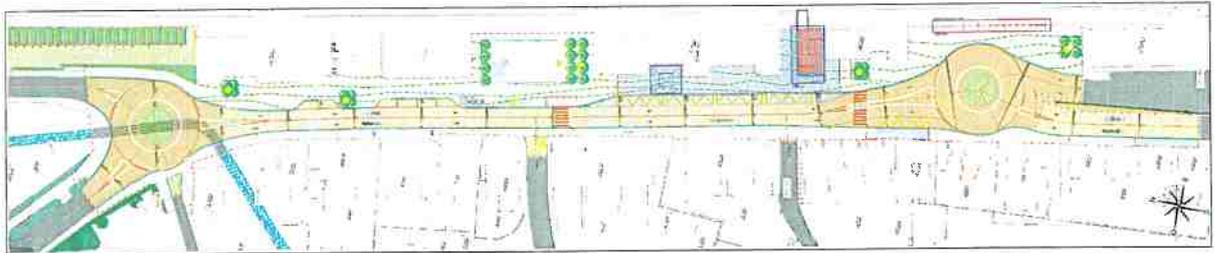


Al gruppo di progettazione, il Comune di Biasca inserisce lo studio d'architettura Deadibus di Locarno, già progettista per le FFS, per seguire le parti d'opera di competenza comunale: la nuova piazza e le pensiline delle fermate degli autobus.

Il progetto viene affinato e gli stalli, precedentemente inseriti nell'area del chiosco, vengono collocati a lato della strada cantonale dinanzi al fabbricato viaggiatori.

In questa fase, il Municipio di Biasca, la Sezione della mobilità e la CRT3V approvano la convenzione per la ripartizione dei costi che in data 4 novembre 2014 viene ratificata dal Consiglio di Stato.

Progetto 2015-2020

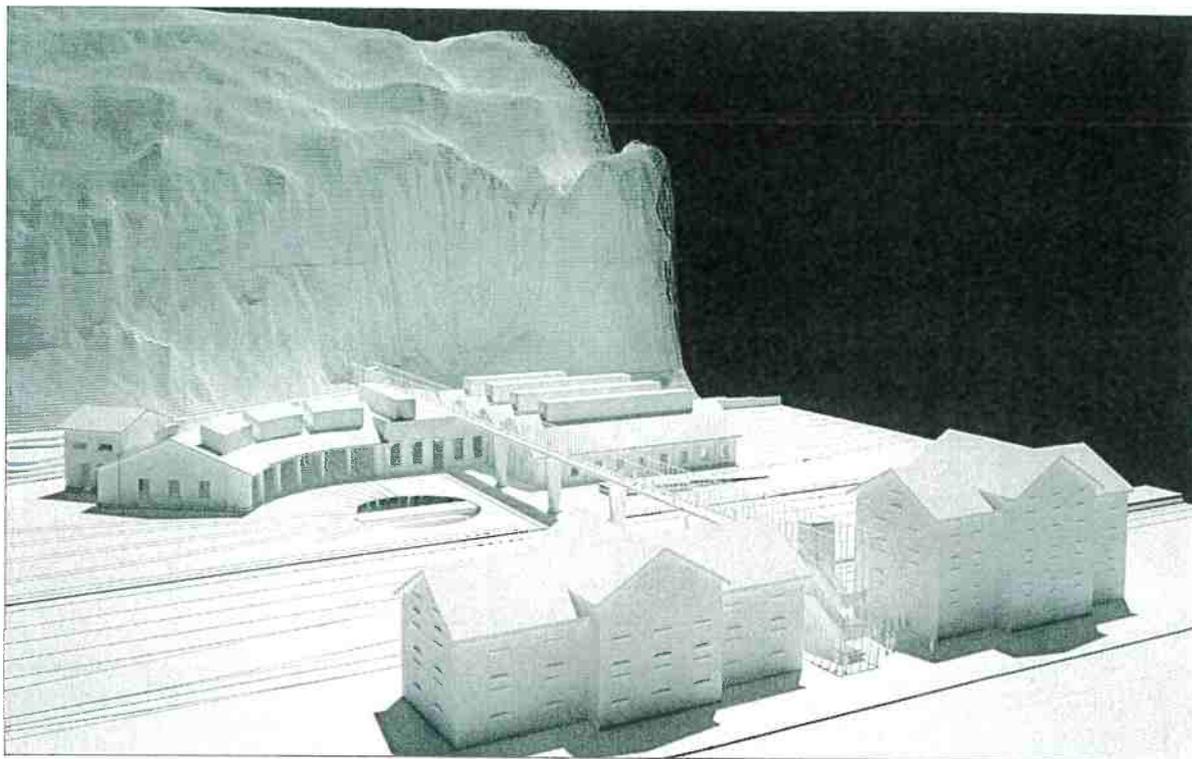


Dopo aver completato la fase del progetto di massima, elaborato dallo studio d'ingegneria Lucchini-David-Mariotta SA, il Cantone affida il mandato allo studio Pöyry SA, oggi Afry SA, per la progettazione definitiva e la fase realizzativa.

Ulteriori approfondimenti, portano a valutare anche gli aspetti della messa in sicurezza dei pedoni garantendo sul lato stabili ferroviari da rotonda a rotonda un'area totalmente pedonale. Negli spazi delle ex-Officine si inserisce l'Associazione Club del San Gottardo con il progetto Swiss Railpark. Questo progetto intende riqualificare l'area *“sostenendo lo sviluppo economico della Regione del San Gottardo, realizzando la propria base operativa presso gli immobili storici delle Officine FFS di Biasca, valorizzando la linea ferroviaria di montagna del San Gottardo e creando una nuova offerta turistica unica da collegare con altre offerte”*.

Questo progetto prevede inoltre di ricostruire la passerella nell'ubicazione storica tra la stazione FFS e gli stabili delle ex Officine, fattore quest'ultimo che è stato tenuto in considerazione nella nuova progettazione del Nodo di interscambio.

Questi obiettivi sopradescritti sono raggiunti grazie alla costruzione di un Park&Rail posizionato a nord della stazione, nell'area ferroviaria a ridosso del sottopasso di Via Giovannini. Il progetto che ne è scaturito ha raggiunto il consenso di tutte le parti coinvolte dando il via libera alla fase del progetto definitivo e dell'elaborazione del relativo preventivo.

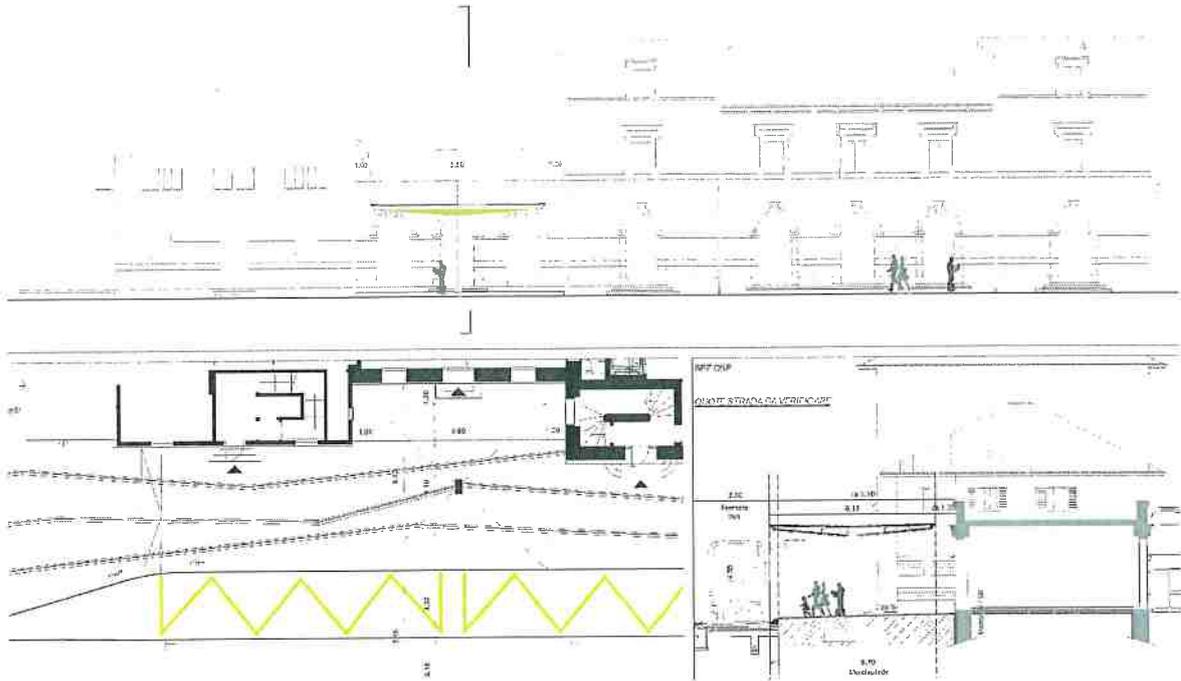


Con l'avanzamento del progetto, è maturata l'idea di poter inserire la pensilina per gli utenti degli autobus nella posizione storica datata inizio 1900 dove un tempo vi era la fermata delle carrozze come testimonia questa immagine storica sottostante.



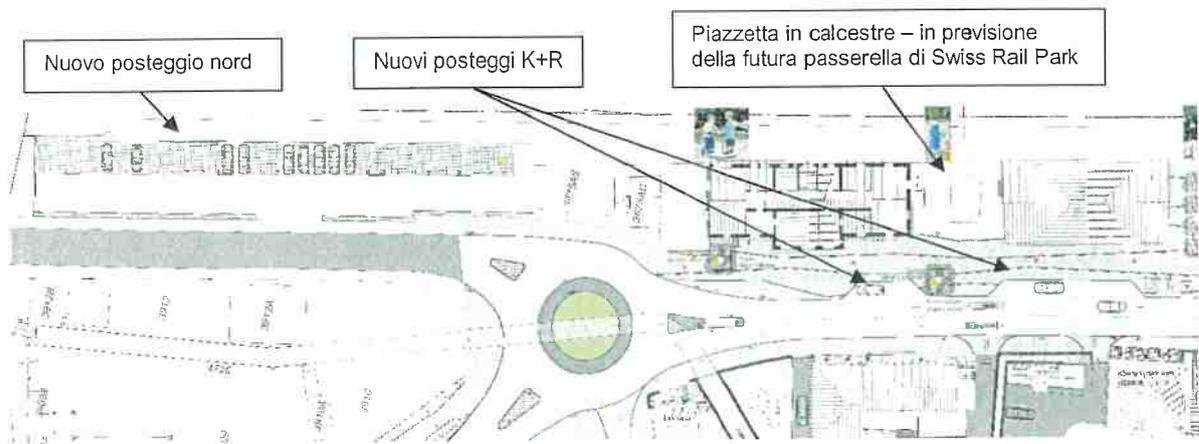
Grazie ad un'intensa collaborazione tra i progettisti del Comune e delle FFS, le nuove pensiline dedicate alla copertura del sottopasso e alla fermata degli autobus garantendo la protezione dalle intemperie dell'utenza del centro di interscambio, hanno un indirizzo architettonico univoco inserendosi perfettamente nel contesto del fabbricato viaggiatori oggetto di protezione quale bene di importanza nazionale.

Elevazione, piano e sezione nuova pensilina

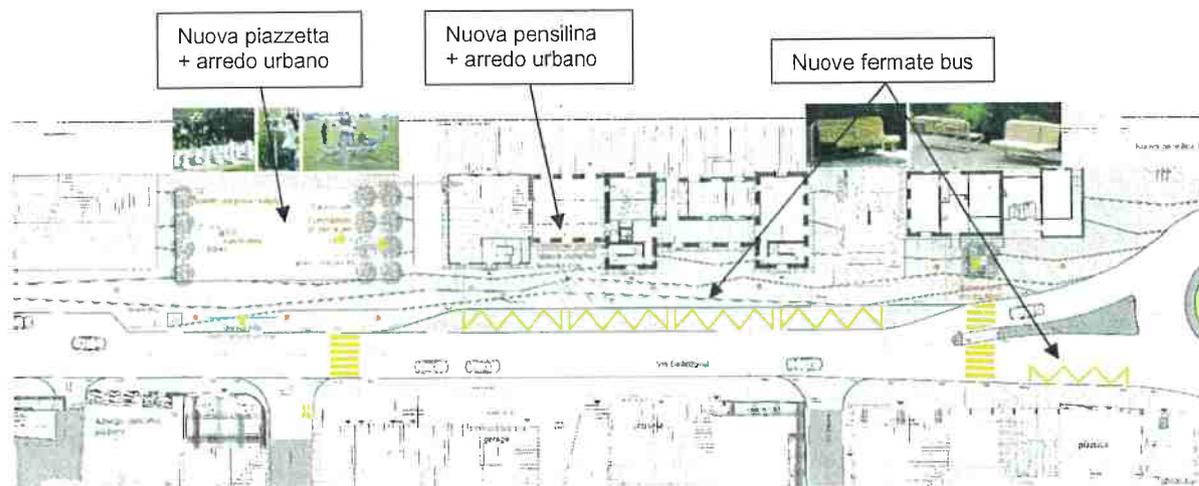


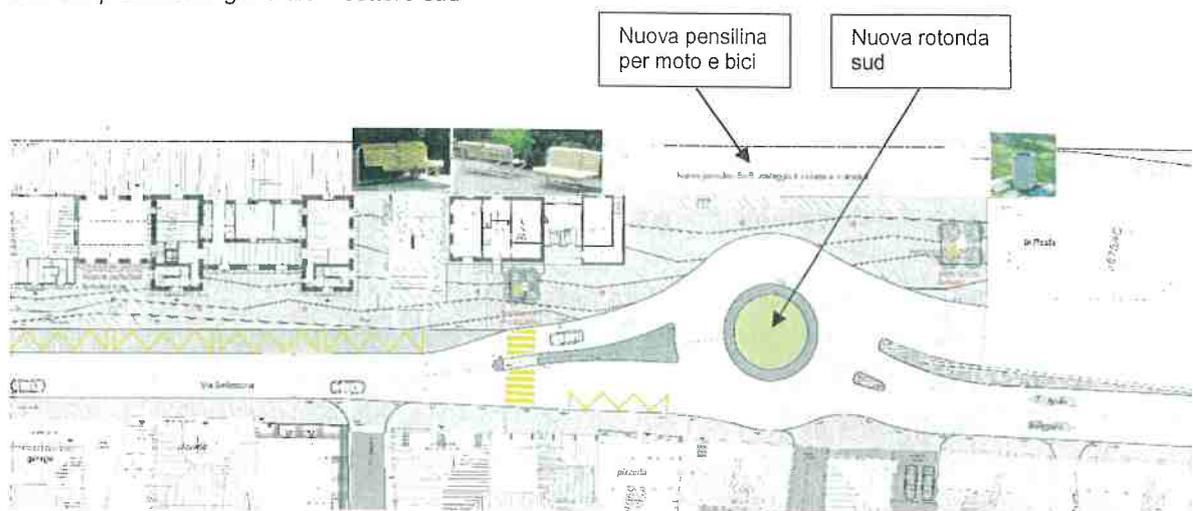
Particolare attenzione è stata riservata al concetto dell'arredo urbano, dei percorsi pedonali pavimentati con materiale locale quale inserti in granito della regione e alla nuova piazza con vista sulla suggestiva cascata di Santa Petronilla.

Estratto planimetria generale – settore nord



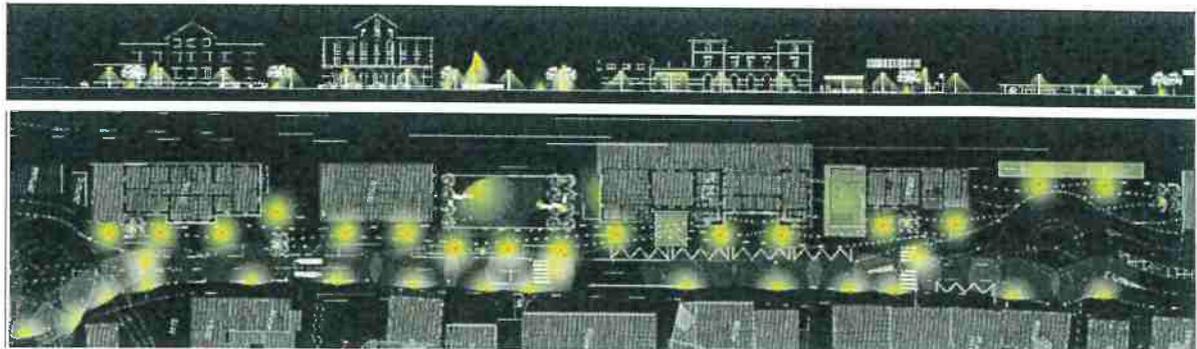
Estratto planimetria generale – settore centrale



Estratto planimetria generale – settore sud*Planimetria generale*

Anche i marciapiedi del lato nord-sud, confinanti con le proprietà private per evitare il susseguirsi di quote diverse, saranno eseguiti con una bordura ad una quota unica mettendo in sicurezza i pedoni.

Ulteriore fattore di valorizzazione dell'intera area, compresa la cascata, sarà lo studio dell'illuminazione.

Elevazione di via Bellinzona e planimetria generale

Nel contesto, il progetto del Nodo di interscambio sarà il perno dello sviluppo dell'area della stazione di Biasca dove già oggi è possibile indicare i seguenti progetti di carattere pubblico:

- trasferimento Sede OTR - Organizzazione turistica regionale Bellinzonese e Alto Ticino;
- linee regionali bus 191 e 193 sostituite e ampliate con 120, 221 e 222 per cadenza ogni 30 minuti tra Biasca-Bellinzona;
- Progetto B23 innalzamento marciapiede binari 2-3 e sistemazione sottopasso a favore dei disabili;
- Via della Pietra - percorso "La natura nella pietra";
- sentiero pedemontano Santa Petronilla-Legiuna tra natura e cultura;
- progetto Swiss Railpark con viaggi storici, eventi, pernottamento TCS;
- ristrutturazione stabili FFS;
- Masterplan riqualifica corsi d'acqua e riqualifica riale Dragone e Froda;
- ristrutturazione e ampliamento "Comparto Scuole cantionali".

3. Preventivo dei costi

Il preventivo dei costi in base al progetto definitivo del Cantone 2020/2021 ammonta a CHF 5'480'000 (IVA inclusa), così suddivisi:

	CHF
Nodo intermodale	3'587'000
Nuova rotonda e interventi su strada cantonale (incluso espropri)	838'000
Bike & Ride	255'000
Posteggio nord	800'000
Totale (IVA inclusa)	<u>5'480'000</u>

In considerazione del grado di precisione del preventivo, si ritiene opportuno richiedere una riserva del 10% sull'importo totale che, se utilizzata, sarà suddivisa tra gli enti finanziatori secondo la chiave di riparto.

	CHF
Totale (IVA inclusa)	5'480'000
Riserva ca. 10%	520'000
Totale (inclusa riserva)	<u>6'000'000</u>

I costi sono poi suddivisi tra agli enti competenti per il finanziamento, ovvero:

- Cantone e CRT3V per le opere prettamente legate alla realizzazione del Nodo d'interscambio;
- Cantone per la realizzazione della nuova rotonda e gli interventi sulla strada cantonale;
- FFS quale contributo al nuovo Bike & Ride, ai posteggi a nord del comparto e alla sistemazione urbanistica del comparto della stazione;
- Comune di Biasca per quanto concerne interventi alle proprie parti d'opera, all'arredo e alle soluzioni architettoniche.

4. Ripartizione dei costi

La suddivisione dei costi precedentemente illustrati è regolata tramite apposita convenzione tra Cantone, CRT3V e Comune di Biasca, rispettivamente tra Cantone e FFS. L'opera, in quanto parte integrante del PRT-RTV, assume carattere d'interesse regionale per cui, dedotte le partecipazioni di terzi, i costi sono suddivisi secondo la chiave di riparto, menzionata nella convenzione del 2014 e relativa modifica del 7 aprile 2022:

- 21% a carico dei Comuni della CRT3V (CHF 694'000.-);
- 79% a carico del Cantone (CHF 2'611'000.-).

In considerazione delle parti d'opera d'interesse del Comune di Biasca, delle FFS, della CRT3V e del Cantone, la ripartizione risultante per il complesso dell'intervento è stabilita come segue:

	CHF	
Comune di Biasca	872'000	(16.0%)
CRT3V	694'000	(12.5%)
FFS	465'000	(8.5%)
Cantone Ticino (CHF 2'611'000.- + 838'000.-)	3'449'000	(63.0%)
Totale (IVA inclusa)	5'480'000	
Riserva ca. 10%	520'000	
Totale (inclusa riserva)	6'000'000	

Il Comune di Biasca anticipa il finanziamento della quota parte dei Comuni dei distretti di Leventina, Blenio e Riviera (art. 1 cpv. 1 lett. e del Regolamento sull'organizzazione del finanziamento delle Commissioni regionali dei trasporti). Qui di seguito elenchiamo pertanto i costi totali che verranno anticipati dal Comune e per i quali si richiede il credito mediante il presente messaggio:

	CHF	
Comune di Biasca	872'000	(16.0%)
CRT3V	694'000	(12.5%)
Riserva (16% + 12.5% della riserva prevista di CHF 520'000)	148'200	
Totale	1'714'200	

Con l'adozione della Piano regionale dei trasporti Regione Tre Valli avvenuta nel 2004, il Consiglio di Stato ha approvato anche la chiave di riparto per suddividere i costi della comunità tariffale dei Comuni. Il progetto del Nodo di interscambio e il relativo riparto costi sono stati presentati alla CRT3V ad ottobre 2020. Qui di seguito vengono illustrati i costi a carico della CRT3V e la relativa tabella di ripartizione:

	CHF
CRT3V	694'000
Riserva (12.5% della riserva prevista di CHF 520'000)	65'000
Totale	759'000

Ripartizione dei costi per Comune

(secondo chiave di riparto approvata dal CdS il 26.01.2022)

cod_csi	Comune		Totale
		%	CHF
218	Acquarossa	6.98	52'978.20
301	Airolo	5.23	39'695.70
303	Bedretto	0.73	5'540.70
701	Biasca	23.18	175'936.20
219	Blenio	7.06	53'585.40
304	Bodio	3.79	28'766.10
311	Dalpe	0.81	6'147.90
324	Faldo	12.25	92'977.50
313	Giornico	3.40	25'806.00
316	Personico	0.94	7'134.60
317	Pollegio	3.03	22'997.70
318	Prato (Leventina)	2.62	19'885.80
319	Quinto	5.20	39'468.00
707	Riviera	17.95	136'240.50
220	Serravalle	6.83	51'839.70
	Totale		759'000.00

La quota parte degli altri comuni ammonta pertanto a CHF 583'063.80.

Riassumendo, tenuto conto delle entrate da parte dei Comuni, come previsto dalla chiave di riparto RTV, la spesa effettiva del Comune di Biasca sarà la seguente:

	CHF
Quota comune + quota CRT3V + riserva	1'714'200.00
Quota parte proveniente dai Comuni	- 583'063.80
Totale spesa determinante	<u>1'131'136.20</u>

5. Esecuzione dei lavori

L'obiettivo della Divisione delle Costruzioni del DT è di avviare il cantiere nell'autunno del 2023 per una durata stimata a circa 15 mesi. Per questo motivo, il Consiglio di Stato, analogamente al Comune di Biasca, ha portato in Gran Consiglio la richiesta di approvazione del progetto e dei relativi crediti. In collaborazione con le FFS, vi è stato il coordinamento con il cantiere della ristrutturazione del fabbricato viaggiatori e di quello denominato B23 (messa in sicurezza dei marciapiedi dei binari 2 e 3).

6. Contributi di miglioria

Il Municipio si avvale, per il tema dei contributi di miglioria, oltre che della propria Commissione consultiva, dell'ing. Carlo Martinoni dello studio Andreotti & Partners SA quale consulente specialistico esterno.

All'ing. Carlo Martinoni nei mesi scorsi è stato sottoposto il progetto per la realizzazione delle opere di sistemazione del Nodo di interscambio presso la Stazione FFS di Biasca, oggetto del presente messaggio municipale.

A. Danno luogo al prelievo dei contributi di miglioria:

1. Opere di urbanizzazione generale:

Per urbanizzazione generale è inteso l'allacciamento di un territorio edificabile ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, nonché a strade ed accessi che servono direttamente il territorio edificabile. Il contributo di miglioria deve essere imposto nella misura 30% a 60%.

2. Opere di urbanizzazione particolare:

Per urbanizzazione particolare si intendono i raccordi dei singoli fondi ai rami principali degli impianti di urbanizzazione (opere di urbanizzazione generale). Il contributo di miglioria deve essere imposto nella misura 70% a 100%.

B. Non danno luogo al prelievo dei contributi di miglioria:

1. Urbanizzazione di base:

La LCM (Legge contributi di miglioria) non assoggetta al prelievo dei contributi di miglioria l'urbanizzazione di base, quali gli impianti principali del traffico e dell'approvvigionamento: strade di transito che collegano i Comuni, autostrade, ecc. (*"Tasse e contributi di miglioria"*, Adelio Scolari, pag. 91, punto 189).

2. Urbanizzazione comunitaria:

Non è nemmeno soggetta a contributi secondo la LCM l'urbanizzazione comunitaria o sociale (asili, scuole, ospedali, case di cura, impianti ricreativi, trasporti pubblici, ...). (*"Tasse e contributi di miglioria"*, Adelio Scolari, pag. 93, punto 190).

Il Nodo di interscambio FFS riguarda principalmente una strada di collegamento principale (strada Cantonale) e un bene collettivo (stazione FFS).

La stazione ferroviaria è indubbiamente un'opera comunitaria o di base e pertanto non soggetta alla LCM.

I lavori riguardano il riassetto urbano di un'opera già esistente, senza arrecare un vantaggio particolare presunto ad una determinata cerchia di proprietari.

Meri interessi pubblici non danno diritto all'imposizione di contributi, ad esempio il miglioramento di accesso all'area di una stazione delle FFS (bene amministrativo), poiché la miglior urbanizzazione della stazione viene effettuata unicamente nell'interesse pubblico generale. (*"Tasse e contributi di miglioria"*, Adelio Scolari, pag. 103, punto 213).

Viste le considerazioni appena esposte, il consulente ritiene che l'opera prevista non porta sostanziali vantaggi particolari ad una determinata cerchia di proprietari e può quindi essere equiparata ad una urbanizzazione comunitaria o di base.

Pertanto, le opere oggetto del presente MM non sono assoggettate al prelievo dei contributi di miglioria.

7. Oneri finanziari

L'intervento è stato inserito al punto 1 del conto degli investimenti del MM 26-2021 concernente i conti preventivi 2022 del Comune e dell'Azienda Acqua Comunale con l'importo di CHF 200'000.00 per i costi della progettazione.

Nel Piano finanziario presentato con MM 8-2022, il piano delle opere prevede l'opera per CHF 1'200'000.00 netti, inseriti negli anni 2022-2025.

Queste opere rientrano nel gruppo "Strade, piazze e vie di comunicazione" al quale è attribuita una durata di utilizzo dai 33 ai 40 anni (tasso di ammortamento minimo 2.5 % ad un massimo del 3%). In linea con i principi adottati, il Municipio propone di ammortizzare l'opera illustrata nel presente messaggio in un periodo di 33 anni (tasso d'ammortamento lineare 3%).

Tenuto conto di quanto precede, il credito necessario ammonta a CHF 1'714'200.00. Per il calcolo degli oneri finanziari dell'opera è determinante la spesa effettiva, dedotti i vari sussidi e contributi.

Al termine dei lavori il Comune di Biasca recupererà la quota parte dei Comuni dei distretti di Leventina, Blenio e Riviera (art. 1 cpv. 1 lett. e del Regolamento sull'organizzazione del finanziamento delle Commissioni regionali dei trasporti), secondo chiave di riparto approvata dal CdS il 26.01.2022, pari a a CHF 583'063.80 (CHF 759'000.00 - 175'936.20).

La spesa effettiva viene quindi calcolata come segue:

	CHF
Quota comune + quota CRT3V + riserva	1'714'200.00
Quota parte proveniente dai comuni	- 583'063.80
Totale spesa determinante	<u>1'131'136.20</u>

Ne conseguono i seguenti oneri finanziari:

- ammortamento amministrativo lineare annuo di CHF 34'300.00 (33 anni);
- interessi passivi sul capitale medio investito di CHF 22'600.00 (tasso 4%).

Ritenuto l'intervento un investimento importante, riteniamo che il credito proposto nel presente messaggio sia sostenibile per i conti comunali.

8. Procedura di voto

La procedura di accoglimento di una spesa di investimento (art. 13 cpv. 1 lett. E LOC) richiede la maggioranza qualificata (art. 61 cpv. 2 LOC). La risoluzione dovrà pertanto ottenere il voto favorevole di almeno 18 consiglieri comunali.

9. Commissione

Conformemente a quanto indicato dall'articolo 10 RaLOC, il messaggio è stato assegnato alla Commissione delle Opere pubbliche e alla Commissione della Gestione.

Egregio Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,

sulla base di quanto esposto nel presente messaggio, vi invitiamo pertanto a voler aderire all'annesso disegno di decreto.

Cordiali saluti.

Per il Municipio:

il Sindaco



Loris Galbusera



il Segretario



Igor Rossetti

Indirizzo

Via Lucomagno 14
6710 Biasca



Biasca
Rif

26 aprile 2022
RM 26.04.2022//1447
590w25a-Mo-Cr

DECRETO

(disegno)

**concernente la richiesta di un credito di CHF 1'714'200.00
per la realizzazione delle opere di sistemazione del nodo di interscambio
presso la Stazione FFS di Biasca**

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BIASCA

visto il messaggio municipale no. 9 del 26 aprile 2022

decreta:

- art. 1 Al Municipio è concesso un credito di CHF 1'714'200.00 per la realizzazione delle opere di sistemazione del nodo di interscambio presso la Stazione FFS di Biasca;
- art. 2 Sussidi e contributi saranno registrati in entrata del Conto investimenti;
- art. 3 La spesa sarà registrata a consuntivo del Conto investimenti Comune – voce no. 5010 “Strade, piazze, vie di comunicazione”;
- art. 4 Il credito è da utilizzare entro il 31 dicembre 2032.