

Rapporto sul messaggio

numero 4795
data 25 settembre 2000
dipartimento Territorio

della Commissione delle petizioni e dei ricorsi
concernente l'evasione dei ricorsi interposti dai Comuni di Chiasso e Novazzano contro
la risoluzione del Consiglio di Stato del 3 giugno 1998 n. 2565 che determina la
partecipazione finanziaria dei Comuni di Balerna, Chiasso e Novazzano per opere di
sistemazione stradale nel Mendrisiotto
(v. messaggio/osservazioni del CdS 7 ottobre 1998)

Onorevole signor Presidente,

onorevoli signore e signori Consiglieri,

in allegato vi trasmettiamo il testo del progetto di sentenza, approvato dalla Commissione delle petizioni e dei ricorsi
nella seduta del 21 settembre 2000, relativo ai ricorsi in epigrafe.

Per la Commissione petizioni e ricorsi:

Felice Dafond e Guido Quadri, relatori
Albisetti - Arigoni - Bosia Volkmer - Colombo -
Ferrari F. - Gerosa - Gianoni - Gobbi - Kneschaurek -
Minotti - Orelli - Ricciardi - Rosselli - Truaisch

PROGETTO DI SENTENZA

- visti i ricorsi presentati

dal Comune di Chiasso, rappresentato dal suo Municipio, di data 23 giugno 1998

dal Comune di Novazzano, rappresentato dal suo Municipio, di data 10 luglio 1998

contro la risoluzione del Consiglio di Stato del 3 giugno 1998 n. 2565 che determina la partecipazione finanziaria dei
comuni di Balerna, Chiasso e Novazzano per opere di sistemazione stradale nel Mendrisiotto;

- viste le osservazioni di data 7 ottobre 1998 del Consiglio di Stato (messaggio N. 4795);

- esperiti i necessari sopralluoghi e sentiti i ricorrenti in data 13 settembre 1999;

- visti le lettere alla Commissione petizione e ricorsi del Gran Consiglio;

- del Municipio di Chiasso di data 5 ottobre 1999 e preso atto degli allegati prodotti;

- del Municipio del Comune di Novazzano di data 22 settembre 1999 e preso atto degli allegati prodotti;

- preso atto della lettera di data 28 febbraio 2000 della Divisione delle costruzioni, Dipartimento del Territorio, Bellinzona,
al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, Berna, e della risposta
dell'Ufficio federale delle strade di data 30 maggio 2000;

- delle lettere di data 19 luglio 2000 e 6 settembre 2000 del Municipio di Novazzano alla segreteria di questo Gran

Consiglio;

- ritenuto che per la connessità della materia i ricorsi possono essere congiunti e evasi con un'unica decisione ai sensi dell'art 51 LPAmM;

- letti ed esaminati gli atti;

- esperiti i necessari accertamenti,

ritenuto

IN FATTO E IN DIRITTO

1.

Con decreto legislativo del 27.6.1996 il Gran Consiglio stanziava un credito quadro per un importo di fr. 15'500'000.- per opere di sistemazione stradale nel Mendrisiotto.

Le trattative per definire la partecipazione finanziaria dei Comuni interessati è iniziata nel mese di ottobre 1997 e si è conclusa quando il Consiglio di Stato, con risoluzione governativa del 3 giugno 1998, ha approvato la quota di ripartizione dei costi di realizzazione delle opere stradali d'accesso alle zone industriali del Pian Faloppia, che comprendono:

- la sistemazione di Via Sottobisio - Polus

- la sistemazione di Via Sottobisio - Via Passeggiata e

- la sistemazione dell'incrocio alla Pobbia

per un investimento complessivo di fr. 9'300'000.-

Si deve sottolineare che la risoluzione governativa citata era frutto di una lunga trattativa, durante la quale il Cantone ha adattato verso il basso la partecipazione comunale.

Nel commisurare l'importo l'Autorità cantonale ha tenuto conto:

- del carattere regionale dell'opera;

- del vantaggio che ne può derivare ai singoli Comuni;

- delle capacità finanziarie dei Comuni coinvolti.

2.

I Comuni di Chiasso e Novazzano hanno interposto ricorso contro la precitata risoluzione del Consiglio di Stato.

2.1.

Il Municipio di Chiasso ha ricorso unicamente contro la ripartizione della quota parte della spesa posta a suo carico pari a fr. 645'000.-- e ha altresì precisato di non essere contrario alla realizzazione di questa sistemazione stradale cantonale, contesta però di dover versare un contributo "per un'opera da cui non trae il ben che minimo beneficio".

Ricordando l'art. 26 della legge sulle strade del 23 marzo 1983 (LStr.) il Municipio osserva che è chiamato a contribuire unicamente nel caso in cui allo stesso ne derivi un vantaggio economico, e il contributo deve essere stabilito in base a detto vantaggio.

Attualmente gli automezzi pesanti provenienti dall'Italia in direzione dei magazzini ferroviari e di quelli privati percorrono il tracciato Brogeda - Viale Galli - Largo Kennedy - Via Interlenghi e viceversa nel ritorno, mentre dal lato nord gli stessi mezzi provenienti da Novazzano percorrono il tracciato Via Torracchia - Via Passeggiata.

Il Municipio ricorda che in data 15 ottobre 1992 (posizione ribadita in data 26 giugno 1997) i Comuni di Balerna, Chiasso e Novazzano hanno comunicato all'Ufficio federale dei trasporti il loro interesse alla realizzazione del terminale per il traffico intermodale destinato alla fascia locale e transfrontaliera (lungo il fascio U della stazione internazionale) in merito al progetto di un trasporto combinato e alla realizzazione del terminale huckepack in territorio di Balerna e Novazzano

Premesso quanto sopra, siccome a mente del ricorrente la realizzazione di questa nuova struttura comporta un incremento del traffico veicolare pesante che non può essere sopportato dalle vie oggi percorse, il Municipio, in accordo con lo Stato, auspicava una pianificazione dei futuri interventi sulla rete viaria per concentrare il traffico pesante sullo svincolo autostradale di Balerna-Bisio per mezzo di un collegamento diretto fra quest'ultimo e la zona artigianale-commerciale al Pian Faloppia, sito nel quale è progettato il nuovo terminale. Donde l'esigenza di un nuovo ed esclusivo collegamento stradale diretto Pian Faloppia-svincolo autostradale Balerna-Bisio.

Il Municipio di Chiasso è pertanto contrario alla risoluzione impugnata sintanto che non si pon mente alla realizzazione del terminale per il trasporto combinato, e solo quest'ultima opera giustificerebbe il coinvolgimento finanziario del ricorrente.

Il Municipio di Chiasso, lamentandosi del fatto che il postulato intervento non viene progettato e realizzato come auspicato, ricordando che la ristrutturazione viaria proposta e realizzata dal Cantone non comporta alcun miglioramento visto che gli autocarri continuano a utilizzare il percorso attuale più comodo e rapido, contesta di dover versare la quota parte per la realizzazione della ristrutturazione viaria mediante sistemazione di Via Sottobisio-Polus e Sottobisio - Via Passeggiata e della Pobbia, protestando spese, tasse e ripetibili.

2.2.

Il Municipio di Novazzano, nel suo ricorso di data 10 luglio 1998, premette dapprima che le opere oggetto del contributo sono indispensabili e urgenti. Ritiene che la quota parte a suo carico pari a fr. 672'500.-- è troppo elevata per rapporto alle altre interessenze comunali e ai reali interventi sul proprio territorio. Il Municipio si è dichiarato disponibile ad accettare quest'ultimo importo purchè siano date garanzie in merito alla proibizione del passaggio degli automezzi pesanti in transito sulla strada cantonale, tratta Pobbia-bivio Cios-Boscherina.

3.

Esperiti i necessari sopralluoghi e sentiti i ricorrenti in data 13 settembre 1999.

3.1.

I rappresentanti del Comune di Chiasso hanno confermato il loro ricorso. In particolare hanno ricordato il traffico di cabotaggio tra la zona artigianale comunale di piccole dimensioni e la frontiera (spedizionieri di Chiasso per il trasporto di merci). Essi hanno sostenuto che le opere in questione sarebbero interessanti per Chiasso soltanto nella misura in cui venisse realizzato il nuovo terminale huckepack in territorio di Balerna-Novazzano da collegare con lo svincolo autostradale Balerna-Bisio e ammesso che sia possibile imporre quel percorso agli autotrasportatori. Ricordano che il Comune ha sopportato integralmente i contributi imposti ai Comuni per la realizzazione della rotonda del Crocione, che di fatto va a beneficio anche di Balerna e Novazzano per una spesa di fr. 316'328.- per infrastrutture tecnologiche situate sulla strada e che dovrebbero essere dedotte dall'importo fissato a suo carico. Via Galli verrà in futuro protetta con ripari fonici e la stessa dovrebbe assorbire un traffico ancor maggiore di oggi. Infine, a mente dei rappresentanti dell'esecutivo, si sarebbe dovuto "fare un pacchetto di tutte le infrastrutture a livello regionale".

3.2.

Sentiti i rappresentanti del Comune di Novazzano in sede di sopralluogo gli stessi hanno confermato quanto detto nel loro ricorso.

4.

In data 5 ottobre 1999 il comune di Chiasso ha trasmesso alla Commissione delle petizioni e dei ricorsi del Gran Consiglio la seguente documentazione a sostegno delle proprie tesi ricorsuali:

- il Messaggio municipale n. 7/1997 relativo al contributo per la formazione dei ripari fonici lungo Viale Galli, il rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e della commissione speciale piano regolatore, nonché il verbale della seduta del Consiglio comunale;
- il Messaggio municipale n. 11/1997 relativo al contributo per la sistemazione definitiva della rotonda del Crocione, il verbale della seduta del Consiglio comunale, nonché il rapporto della commissione della gestione nel quale si prende atto con rammarico che il Cantone, almeno per quanto concerne la rotonda del Crocione, ha definito quale elemento fondamentale per la partecipazione finanziaria unicamente il comprensorio giurisdizionale e non la funzionalità dell'opera e si invitava il Municipio a non partecipare finanziariamente all'allargamento del sottopassaggio Polus situato interamente sul territorio di Balerna, come pure di non partecipare al finanziamento delle rotonde della Pobbia e della Passeggiata;
- le zone di Piano regolatore;
- l'estratto dal "Nuovo concetto dei trasporti - rapporto di sintesi";
- la statistica del traffico;
- tre piani del percorso del traffico pesante sud-nord;
- il ricorso presentato dall'Associazione spedizionieri in merito alla prescrizione locale concernente il traffico di accesso alla dogana di Chiasso-Brogeda e le osservazioni del Municipio;
- i costi sostenuti dall'Azienda comunale AGE di Chiasso relativi alla sistemazione della strada Sottobisio-Polus.

In sintesi il Comune di Chiasso contesta il fatto di disporre di una zona industriale, ritenendola zona artigianale di modeste dimensioni; rileva che Via Galli verrà in futuro protetta con ripari fonici, la stessa dovrebbe quindi assorbire un traffico ancor maggiore rispetto all'attuale. Evidenzia come il percorso sostenuto dal Cantone è vantaggioso soltanto per Balerna, poiché serve la zona industriale di quel Comune e il parco tecnologico di Pian Faloppa in territorio del comune di Balerna. Considera infine che le opere in questione sarebbero interessanti per Chiasso soltanto nella misura in cui venisse realizzato il nuovo terminale huckepack in territorio dei comuni di Balerna e Novazzano

5.

Con lettera di data 22 settembre 1999 il Municipio del Comune di Novazzano comunicava alla segreteria del Gran Consiglio la conferma di quanto postulato nel suo ricorso, in particolare la richiesta intesa ad eliminare il traffico pesante parassitario sull'asse cantonale Pobia - abitato Novazzano – bivio Boscherina/Cios, segnatamente declassando detta tratta.

6.

Il Dipartimento del territorio, con lettera di data 28 febbraio 2000, ha inoltrato formale domanda al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni di Berna, di modifica dell'elenco delle strade principali nella zona del Mendrisiotto giusta l'articolo 6 dell'ordinanza concernente le strade di grande transito.

Il Dipartimento del territorio ha ricordato all'Autorità federale che sono state ultimate le opere di sistemazione della strada cantonale e relativo ampliamento del sottopassaggio delle FFS (Polus) a Balerna, dell'accesso alla zona industriale del Pian Faloppa nei comuni di Balerna- Chiasso- Novazzano, come pure dell'accesso al punto franco di Chiasso. Detti interventi sono stati eseguiti al fine di migliorare l'accesso alle zone industriali e, a mente del Dipartimento del territorio, di conseguenza tutto il traffico pesante usufruirà di questa nuova arteria quale valido percorso alternativo.

A sostegno il Dipartimento del territorio indica che l'accesso diretto dei veicoli pesanti alla zona industriale potrà avvenire direttamente dall'autostrada A2 evitando l'abitato di Novazzano, ciò vale per l'accesso da nord come pure per quello dei

valichi di Stabio-Gaggiolo, Brusata-Novazzano e, Arzo e, più a sud, dal valico di Brogeda, fino all'uscita principale Chiasso-Balerna.

Il Dipartimento del territorio ha ricordato all'Autorità federale che l'attraversamento dell'abitato di Novazzano è caratterizzato da una geometria che rende difficoltosa la circolazione del traffico pesante (profilo longitudinale che presenta forti pendenze, strettoie che riducono le possibilità d'incrocio, e alto rischio di incidenti), mentre il percorso summenzionato permette di ottenere una maggiore sicurezza stradale, e un minor carico ambientale generale e locale malgrado un maggior percorso di 5-8 km.

Con lettera di data 30 maggio 2000 l'Autorità federale ha preso atto che sono state ultimate le opere in oggetto, e che questi interventi sono stati eseguiti al fine di migliorare l'accesso alle zone industriali, di conseguenza tutto il traffico pesante potrà usufruire di questa nuova arteria quale valido percorso alternativo. Tenuto inoltre conto del fatto che il percorso summenzionato permette, sempre a mente dell'Autorità federale, di ottenere una maggiore sicurezza stradale e di ridurre l'impatto ambientale a livello generale e locale, ai sensi dell'articolo 109 cpv. 2 dell'ordinanza sulla segnaletica stradale e dell'art 6 cpv. 2 dell'ordinanza concernente le strade di grande transito, ha quindi accolto la richiesta del Dipartimento del territorio, osservando altresì che in occasione della prossima revisione procederà alle seguenti modifiche nell'allegato 2 lettera b dell'ordinanza concernente le strade di grande transito:

- 394 Gaggiolo (confine) - Stabio Est (TI)
- 395 Biso Balerna - Via Sottobisio - Chiasso - Pobbia Novazzano (TI)
- 396 Novazzano Boscherina - Marcetto (confine) (TI)
- 396.1 Mendrisio - Genestrerio - Croce Grande Boscherina - Brusata di Novazzano (confine) (TI)

e la segnaletica sui tratti in questione, a mente dell'Autorità federale, può pertanto essere modificata a partire da subito.

7.

Con lettera di data 6 settembre 2000 alla segreteria del Gran Consiglio il Municipio del Comune di Novazzano, "accertato che presso il preposto servizio segnaletica e insegne nessun ricorso è stato presentato avverso la decisione 159-2000/FU 30 giugno 2000 concernente la collocazione del segnale 2.09 "divieto di circolazione per gli autocarri" con tavole di eccezione al beneficio del servizio a domicilio sulla strada cantonale, tratta Pobbia - bivio Casate; ritenute sostanzialmente soddisfatte le aspettative comunali per quel che riguarda il disciplinamento del traffico pesante con la realizzazione del rinnovato raccordo della zona artigianale - industriale del Pian Faloppa con la N2", ha comunicato il ritiro del ricorso presentato. Il ricorso deve pertanto essere stralciato dai ruoli per desistenza dell'insorgente. Non si prelevano né tasse né spese e non si riconoscono ripetibili.

8.

Il Consiglio di Stato, in merito alle censure sollevate dal Comune di Chiasso nel suo ricorso, osserva che un nuovo ed esclusivo collegamento stradale diretto Pian Faloppa - svincolo autostradale Balerna Bisio, tale da indirizzare tutto il traffico stradale verso questo punto, collegamento che a mente del ricorrente giustificerebbe una sua partecipazione finanziaria, infrastruttura peraltro parzialmente realizzata, avvalorata la tesi dell'importanza regionale della ristrutturazione viaria proposta.

Il Consiglio di Stato ha inoltre ricordato che, in collaborazione con i Comuni, è chiamato a pianificare e a promuovere collegamenti atti a favorire uno sviluppo economico, e la sistemazione viaria riveste carattere promozionale (collegamento diretto autostrada - zona industriale) presenta vantaggi a livello regionale e locale.

La risoluzione del Consiglio di Stato del 3 giugno 1998 richiama espressamente la lettera del Dipartimento del territorio del 28 maggio 1998 nella quale si regolava che i possibili introiti da terzi (FFS/Huckepack) sarebbero stati ripartiti proporzionalmente tra gli enti interessati (Cantone e Comuni).

Il nuovo percorso per gli automezzi pesanti costituisce un'occasione da sfruttare, a livello comunale, per orientare in modo più consono il traffico pesante ed ottenere pertanto uno sgravio a favore della viabilità urbana e dell'abitato.

Il criterio di capacità finanziaria è stato tenuto in considerazione in modo assai favorevole a Chiasso grazie alla disponibilità di Balerna.

9.

Questo Gran Consiglio ha valutato con attenzione quanto sostenuto dal Municipio del Comune di Chiasso.

A titolo di premessa è opportuno sottolineare il fatto che un conto è decidere il presente ricorso alla luce delle disposizioni legali in vigore e della prassi sino ad oggi attuata e altro conto è riconoscere legittime aspettative di un Comune o di una intera regione, per quest'ultime infatti la commissione delle petizioni e ricorsi incaricata di esaminare il ricorso del Comune di Chiasso dal Gran Consiglio non è competente. Si tratta qui sostanzialmente di esaminare unicamente se le censure mosse dal contribuente alla risoluzione impugnata sono tali da giustificare una modifica di detta risoluzione, e non di esaminare, approfondire o decidere interventi quali quelli proposti dall'esecutivo di Chiasso (leggasi il fatto di realizzare il terminale per il trasporto combinato tale da giustificare, a mente del comune di Chiasso, il suo coinvolgimento finanziario).

Premesso quanto detto sopra va detto in primo luogo che la ristrutturazione viaria proposta permette di offrire un collegamento diretto dallo svincolo autostradale di Bisio alle zone industriali dei Comuni di Balerna, Chiasso e Novazzano, essa crea inoltre le premesse per una differente conduzione del traffico pesante – per esempio da e per le zone doganali e ferroviarie - a sgravio degli attuali tracciati. Non si dimentichi però che la precitata ristrutturazione viaria non concerne solo il traffico pesante ma tutto il traffico.

Pure il Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, anche se la sua elaborazione si situa in una fase iniziale di ricerca e di analisi, sottolinea l'importanza di questo collegamento attribuendogli un alto grado nella gerarchia stradale: strada di collegamento principale.

Inoltre, è utile far rilevare che la chiave di riparto proposta è stata discussa ripetutamente con i Comuni interessati, modificando le proposte cantonali iniziali a loro favore. Vuolsi a tal proposito osservare.

- In data 12 febbraio 1996 i rappresentanti del Dipartimento del territorio si sono incontrati con i rappresentanti dei Municipi dei Comuni di Balerna, Chiasso e Novazzano e i primi hanno informato le Autorità locali in merito alle opere regionali per i tre Comuni che si intendevano intraprendere. La ripartizione del finanziamento, secondo i funzionari cantonali intervenuti, doveva essere per il 60% a carico del Cantone e per il restante 40% a carico dei comuni.

- Il 14 febbraio 1996 la Divisione delle costruzioni del dipartimento del territorio comunicava ai tre Comuni interessati la futura esecuzione delle opere e confermava la precitata chiave di ripartizione del finanziamento, pagamento da effettuarsi sull'arco di cinque anni a partire dal 1997. Quanto alla ripartizione intercomunale veniva sottoposta una proposta secondo la quale Balerna si assumeva dal 15 al 16%, Chiasso dal 15 al 16% e Novazzano dal 10 all'8%, ritenuto altresì che eventuali altre partecipazioni finanziarie (contributi di miglioria/FFS) potranno essere valutate separatamente.

- Con lettera di data 13 marzo 1997 la Divisione delle costruzioni confermava ai tre Comuni interessati i risultati delle trattative, fra le quali citiamo che il comune di Chiasso si sarebbe assunto l'onere di partecipazione finanziaria per la ristrutturazione dell'incrocio in zona Crocione, e la partecipazione finanziaria fra Cantone e Comuni veniva rivista nel senso che il Cantone si sarebbe assunto il 70% di fr. 9'400'000.-- e i comuni il 30%, ritenuto che "tale riparto corrisponde a quello applicato nei piani regionali di trasporto (Locarnese e Luganese) e mette in evidenza un impegno cantonale maggiore rispetto della valenza regionale dell'opera. Rimaneva da discutere e risolvere la ripartizione interna fra i tre Comuni e l'Autorità cantonale.

- In data 8 settembre 1997 il Dipartimento del territorio notificava ai tre comuni interessati un'ulteriore proposta di finanziamento; complessivamente per tutte le opere in oggetto Chiasso avrebbe dovuto prevedere, escluso l'importo di fr. 200'000.— per il Crocione, l'importo di fr. 687'500.-- .

- In data 6 ottobre 1997 il Dipartimento del territorio comunicava l'importo a carico del comune di Chiasso in fr. 670'000.-- .

- Con lettera di data 28 maggio 1998 il Dipartimento del territorio comunicava al Municipio di Chiasso che l'importo veniva ridotto a fr. 645'000.-- ritenuto che "preventivi e programmi operativi hanno potuto essere ulteriormente affinati",

pagamento entro 4 anni, con rate annue dal 1998 al 2001.

- Il Consiglio di Stato, con risoluzione di data 3 giugno 1998, fissava il contributo a carico del Comune di Chiasso in fr. 645'000.--, decisione poi impugnata dal qui insorgente.

Si può quindi ritenere che Chiasso non è stato messo di fronte al fatto compiuto ma il suo esecutivo è stato tenuto al corrente. La proposta di contributo iniziale era del 60% a carico del Cantone e 40% a carico dei Comuni. La decisione impugnata prevede invece un rapporto favorevole ai comuni di ca. il 27% al posto del 40%.

Confrontando a livello regionale la percentuale a carico dei comuni per interventi simili la stessa è stata dal 28 al 30% a carico dei comuni per il piano viario del Locarnese, dal 25 al 30% a carico dei comuni per il piano dei trasporti del Bellinzonese, del 25% per il piano dei trasporti del Luganese con l'assunzione del rischio in caso di aumento di inflazione, rispettivamente diminuzione del sussidio federale, circostanza quest'ultima che non è stata posta a carico dei tre Comuni interessati. Nella concreta fattispecie si tratta quindi di importi fissi con modalità di pagamento dilazionata su quattro anni.

Il carattere regionale dell'opera, visto che con la ristrutturazione viaria proposta si crea un collegamento diretto tra lo svincolo autostradale A2-Bisio con le zone industriali, non può essere contestato. Appare giustificato un paragone a livello cantonale delle percentuali di partecipazione finanziaria comunale applicate per opere di interesse regionale, e ciò per motivi di equità di trattamento, la medesima varia infatti per simili opere tra il 25 e il 30%. Nel caso specifico su un preventivo di fr. 9'300'000.--, come detto sopra, il Consiglio di Stato ha chiesto un contributo pari al 27,4 %.

La capacità finanziaria è sicuramente un criterio importante, preso a sé stante anche più definitivo ed oggettivo, ma la sua applicazione deve tener conto di aspetti più complessi, quali i vantaggi derivanti da un'opera e che non sempre possono essere concretizzati. Nella concreta fattispecie questo tipo di considerazioni sono state applicate nel commisurare in particolare il contributo di Chiasso.

La base legale per richiedere un contributo comunale è data dalla Legge sulle strade ai suoi articoli 26 e 27. La nuova Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto (LCPF), entrata in vigore il 12 marzo 1997, ha unificato in un unico testo la pianificazione direttrice e di indirizzo delle vie di comunicazione, come pure la politica dei trasporti in generale. La nuova legislazione permette in particolare di fissare o imporre un sistema unico di finanziamento per le opere previste da un piano dei trasporti regionale. Essa rafforza dunque la nozione di partecipazione finanziaria per opere di importanza regionale, indipendentemente da aspetti meramente territoriali e giurisdizionali; determinante è il beneficio comune di una infrastruttura viaria e/o di trasporto.

Dopo aver esaminata la documentazione agli atti, e sulla base di quanto scaturito dagli incontri con i rappresentanti dei Comuni ricorrenti, il ricorso del Comune di Chiasso, per quanto ricevibile, non può essere accolto. Infatti, la valenza regionale dell'opera è data. Lo sviluppo di tutta la zona del Pian Faloppia può trarre beneficio da questo collegamento opportunamente ristrutturato. La sua funzione promozionale per tutta l'area industriale e la sua adeguatezza quale eventuale percorso obbligatorio per il traffico pesante, e non solo pesante (tutto il traffico), da e per nuovi importanti generatori di traffico – per esempio terminale FFS/Huckepack – rappresentano elementi sufficienti per suffragare l'importanza regionale di quest'opera stradale. Non va infine dimenticato che la chiave di riparto fra i tre Comuni interessati non può dirsi sfavorevole per il Comune di Chiasso.

Infine vuolsi osservare che non può essere la realizzazione del servizio huckepack, realizzazione peraltro dipendente dalle FFS, a condizionare o modificare la precitata chiave di riparto fra Comuni e Cantone. Risulta infatti che il volume di traffico giornaliero (giugno 1989) - totale veicoli in 24 ore nei due sensi – era di 5'000 veicoli in Via Sottobisio (Balerna), 13'300 veicoli in Via Soldini (Balerna-Chiasso) e 10400 veicoli in Via Interlenghi (Chiasso), dei quali è stato stimato il 12% dovuto al traffico pesante (cfr. Comune di Balerna, Piano regolatore particolareggiato Pian Faloppa, rapporto di pianificazione, Planidea SA e conteggi effettuati nell'ambito dello studio "ing. Luigi Brenni, il traffico intermodale strada – ferrovia in Ticino, allegato 12, giugno 1988). Con l'allargamento di Via Sottobisio si suppone un aumento del traffico su questa via e un alleggerimento del volume su Via Interlenghi in favore di Chiasso (fonte Ufficio federale dei trasporti, decisione di approvazione dei piani del 31 marzo 1998 concernente il progetto di terminale Chiasso - Balerna per trasporto combinato secondo progetto FFS). La condizione ammessa era la limitazione del numero delle spedizioni giornaliere (nei due sensi) a 120. Ne consegue che al massimo 120 autocarri la giorno contro $13300 \times 0.12 = \text{ca. } 1600$ autocarri giorno circolanti su Via Soldini, equivalente all'8%.

La partecipazione comunale resta dunque quella fissata nella risoluzione governativa impugnata del 3 giugno 1998, visto

il carattere del presente ricorso non vengono prelevate spese e tasse, come pure non si assegnano indennità.

La Commissione è dell'avviso che le richieste del Comune di Chiasso, per quanto giustificate e degne di considerazione, e ci si augura possano essere in un prossimo futuro sostenute dall'Esecutivo cantonale, non possano di per sé in questa sede rappresentare un argomento ricevibile nella presente procedura.

Per questi motivi

visti gli art. 26 e 27 della Legge sulle strade, 11 e ss. della LCPF e 75 e ss. della LPAm, nonché ogni altra norma applicabile,

decide:

I.

1. Il ricorso del Comune di Chiasso è respinto

2. Non si prelevano né tasse né spese.

II.

1. Il ricorso del Comune di Novazzano è stralciato dai ruoli per desistenza dell'insorgente.

2. Non si prelevano né tasse né spese.

III.

Intimazione:

- ai ricorrenti (raccomandata)

- al Consiglio di Stato

- al Dipartimento del territorio

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente: Il Segretario:

L. Brenni R. Schnyder