

# Rapporto allegato

numero	data	Dipartimento
<b>5761 R all.</b>	15 maggio 2006	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione delle petizioni e dei ricorsi  
relativamente all'opposizione presentata il 19 dicembre 2005 dal  
Comune di Chiasso avverso l'approvazione della nuova linea di  
trasporto pubblico di importanza cantonale del Basso Mendrisiotto  
postulata dal Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso  
Ceresio e concessione di un credito di fr. 400'000.- per interventi  
infrastrutturali e per lo sviluppo di ulteriori misure previste dal Piano  
(v. messaggio 7 marzo 2006 n. 5761)**

1. Il messaggio 7 marzo 2006 del Consiglio di Stato propone l'approvazione della nuova linea di trasporto pubblico di importanza cantonale del Basso Mendrisiotto postulata dal Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM) e la concessione di un credito di fr. 400'000.- per interventi infrastrutturali e per lo sviluppo di ulteriori misure previste dal PTM.  
Si tratta di un ulteriore potenziamento mirato del trasporto pubblico in ambito urbano, nel rispetto degli indirizzi di gestione della mobilità perseguiti a medio e lungo termine dal PTM.
2. Con risoluzione n. 5531 del 22 novembre 2005 il Consiglio di Stato aveva intimato la nuova offerta di trasporto pubblico d'importanza cantonale sulla linea circolare del Basso Mendrisiotto a partire dal 1° settembre 2006 ai Comuni di Chiasso, Balerna, Morbio Inferiore e Vacallo. Nei termini di legge previsti per interporre opposizione al Gran Consiglio, giusta l'art. 11 cpv. 2 LTP, solamente il Comune di Chiasso, con scritto del 19 dicembre 2005, ha impugnato la citata intimazione.
3. Il Comune di Chiasso, nella sua tempestiva opposizione (ris. mun. 1645 del 6 dicembre 2005), non mette in discussione la qualità del nuovo progetto di linea circolare. Condivide il presupposto che il progetto vada realizzato nel suo insieme, «poiché attraverso molti accorgimenti quali l'istituzione di un nuovo percorso che collega un territorio sinora servito, ma oggi non ancora in modo unitario come previsto per il prossimo futuro, l'incremento dei collegamenti diretti e l'uso di mezzi pubblici dalle dimensioni contenute e su cui è possibile salire con carrozzine per invalidi, mira a facilitare al massimo il contatto fra l'utente ed il servizio pubblico messo a disposizione, in misura tale da renderlo più attrattivo. Si tratta inoltre di un ulteriore passo in vista del raggiungimento degli obiettivi del PTM, che mira al potenziamento del trasporto collettivo pubblico fra quattro Comuni formanti un agglomerato, sempre più compatto da un punto di vista edilizio, al cui interno i rispettivi confini costituiscono un elemento con sempre minore importanza».

4. Il Comune di Chiasso sostiene invece, sulla base del deficit di gestione preventivato per il 2006, di non essere in condizione di ampliare l'offerta dei servizi pubblici e di assumersene i relativi costi, e meglio come segue: «Dal 2006 il Comune di Chiasso torna a presentare un deficit di gestione che diventa strutturale: il disavanzo 2006 preventivato si attesta a fr. 1'200'000.--. A breve non si dispone quindi delle risorse finanziarie necessarie per coprire la quota di costi supplementare, che vi verrebbe addebitata a seguito dell'introduzione della linea circolare». Concludendo: «Nel contesto del progetto di fusione 2008 in atto fra i Comuni di Chiasso, Morbio Inferiore e Vacallo, ci adopereremo per trovare le risorse necessarie a finanziare questo significativo aumento dell'offerta del trasporto pubblico».
5. La Segreteria del Gran Consiglio, con lettera del 10 gennaio 2006, ha richiesto al Consiglio di Stato le osservazioni in merito all'opposizione. Esse sono integrate nel punto 2.4. del Messaggio n. 5761, cui si rimanda integralmente. Il Consiglio di Stato conclude per la reiezione dell'opposizione.
6. L'esame dell'opposizione è stato demandato alla Commissione delle petizioni e dei ricorsi, che nella sua seduta del 27 marzo 2006 ha nominato una delegazione per procedere all'audizione dei rappresentanti del Comune di Chiasso, composta dai deputati Carlo Luigi Caimi, Moreno Colombo e Marco Rizza.  
Il 3 maggio 2006 la delegazione ha proceduto all'audizione dei rappresentanti del Comune di Chiasso (On.le Sindaco Claudio Moro e On.le Municipale Roberta Pantani Tettamanti). In occasione dell'audizione il Comune ha precisato oralmente le argomentazioni contenute nell'opposizione, aggiungendone altre di natura sostanziale. Tenuto conto - alla luce della caratterizzazione tecnica della tematica e della legislazione applicabile - della necessità di disporre di indicazioni in forma scritta, impregiudicato il giudizio sulla tempestività e la portata dei nuovi argomenti allegati dal Comune, il Presidente della Commissione delle petizioni e dei ricorsi ha assegnato all'opponente un termine scadente il 10 maggio 2006 per inviare in forma scritta le argomentazioni presentate oralmente. Il Comune ha dato seguito alla richiesta con scritto 9 maggio 2006 (ris. mun. 562 in stessa data).  
Nella sua presa di posizione il Municipio ribadisce l'importanza del trasporto pubblico e condivide il PTM, per cui sottolinea nuovamente che non è sua intenzione ostacolarne in alcun modo la realizzazione. Aggiunge quanto segue:

*«Il problema consiste nel fatto che attualmente le aziende di trasporto pubblico del Mendrisiotto non perseguono una strategia di sviluppo dello stesso e non riescono nell'intento di renderlo attrattivo per l'utenza. Durante la giornata gli autoveicoli circolano con grande frequenza, ma per lo più vuoti, causando un importante disavanzo annuo, che solo per il Comune di Chiasso ammonta a oltre fr. 300'000.--. Questa posizione sarà inoltre aggravata dalla costruzione della nuova autorimessa dell'Autolinea Mendrisiense, che causerà un aumento significativo dello scoperto annuo a carico del Comune di Chiasso. Con la linea circolare il disavanzo annuo globale a carico di Chiasso ammonterebbe a circa 700'000.-- franchi. Ciò senza che nel contempo si possa ravvisare una disponibilità a prendere in considerazione nuove strategie da attuare per la promozione del trasporto pubblico, e senza una reale apertura alle innovazioni tecnologiche ed ambientali. In sostanza, pur con nuovi investimenti strutturali e maggiori costi, si marcia sul posto.*

*In questo senso nell'opposizione era stato detto che, a queste condizioni, il Comune di Chiasso non è disposto a sostenere un ampliamento dell'offerta dei servizi pubblici, a fronte dell'importante incremento dei costi di nostra competenza.*

*Il Comune di Chiasso vede la possibilità di realizzare la nuova linea circolare unicamente nel contesto di un progetto di aggregazione. In questa veste la stessa*

*rappresenterebbe il collegamento fra i diversi quartieri del nuovo Comune ed i Comuni limitrofi. Si ritiene quindi importante coordinare la realizzazione della linea circolare con il "Progetto fusione 2008", che al momento coinvolge i Comuni di Chiasso, Morbio Inferiore e Vacallo».*

*«In questo contesto la linea circolare risulta inserita nella lista degli investimenti straordinari che il nuovo Comune si propone di realizzare, con l'intervento del Cantone.*

*Nel medesimo documento chiediamo poi che la realizzazione della linea circolare sia accompagnata dalla messa in circolazione di veicoli a emissioni zero, ossia a idrogeno oppure elettrici, e di dimensioni ridotte. In questo senso si potrà affermare che lo scopo del nuovo servizio è quello di migliorare la qualità della vita, potenziando i collegamenti tra i quartieri e collegando le zone non servite dalle linee attuali.*

*In conclusione, si propone quindi di spostare la realizzazione del progetto di linea circolare, alle condizioni suesposte, nel 2008, in concomitanza con la nascita del nuovo Comune».*

7. Giusta l'art. 29 cpv. 1 e 3 LTP, i Comuni sono tenuti a partecipare al costo non coperto delle spese di gestione delle linee di trasporto d'importanza cantonale. In particolare, va posto a carico dei Comuni il 50% del costo non coperto lordo (art. 30 cpv. 1 lett. b LTP).

La linea circolare di trasporto del Basso Mendrisiotto costituisce senza dubbio una linea d'importanza cantonale ai sensi dell'art. 3 cpv. 1 LTP. Pertanto, esiste un obbligo legale che impone a Chiasso, come pure agli altri Comuni serviti da tale linea, di partecipare al finanziamento nei limiti stabiliti dalla legge.

Ne consegue che il Cantone non ha la facoltà di esentare il Comune di Chiasso dal corrispondere la quota parte che gli è stata chiesta con l'impugnata decisione 22 novembre 2005 del Consiglio di Stato.

Si nota pure che la ripartizione fra i Comuni tiene conto (fra gli altri) del criterio della forza finanziaria dei Comuni.

8. Il Comune di Chiasso spera di poter far rientrare la propria quota-parte della spesa della nuova linea di trasporto tra quelle finanziate dal Cantone nell'ambito della prospettata aggregazione tra i Comuni di Chiasso, Morbio Inferiore e Vacallo. Senza volersi esprimere sulla possibilità che detta aggregazione venga realizzata e possa avvenire nei tempi indicati dall'Esecutivo dell'opponente, e cioè entro il 2008, la Commissione ritiene che la soluzione prospettata da Chiasso non potrà verosimilmente essere concretata per motivi di parità di trattamento. Questione analoga riguardante il finanziamento del trasporto pubblico, infatti, si era posta nell'ambito dell'aggregazione del nuovo Comune di Lugano (Messaggi n. 5372 e 5372A del 18 marzo 2003 e del 26 agosto 2003; Rapporto 16 settembre 2003, punto 11) e fu decisa altrimenti.

Con la revisione dell'art. 3 della Legge sui trasporti pubblici del 25 febbraio 2003, in vigore dal 25 aprile 2003 (cfr. BU 2003, 154), si è già voluto tener conto esplicitamente delle aggregazioni e inteso garantire il sussidio cantonale del 50% anche all'interno degli agglomerati. Il nuovo cpv. 1 dell'art. 3 stabilisce infatti: «Sono d'importanza cantonale le linee regionali secondo le normative federali o quelle che servono località periferiche o servizi centrali, le linee transfrontaliere, le linee urbane d'interesse regionale e le linee che servono i posteggi di corrispondenza per utenti provenienti prevalentemente dall'esterno (impianti Park and Ride)».

L'art. 11 del DL concernente l'aggregazione dei Comuni di Breganzona, Cureggia, Davesco-Soragno, Gandria, Lugano, Pambio-Noranco, Pazzallo, Pregassona e Viganello statuisce di conseguenza:

*«Il sussidio cantonale a beneficio delle linee esterne al traffico urbano facenti parte del comprensorio TPL SA sarà mantenuto in ragione dell'attuale aliquota del 50%».*

Una partecipazione in misura maggiore alle spese da parte del Cantone non è quindi prevista. Pur comprendendo le difficoltà espresse (del resto riguardanti solo il breve periodo), si ritiene - in sintonia con il Messaggio governativo - che la forza finanziaria e il capitale proprio accumulato dal Comune negli anni scorsi permetta a Chiasso di far fronte anche agli impegni connessi con la nuova linea.

9. La Commissione ritiene che le perplessità in seno al Municipio riguardo al passaggio dei mezzi pubblici su Corso S. Gottardo, ricordate durante l'audizione e già segnalate all'Autorità cantonale, dovranno venir tenute nella debita considerazione. Le soluzioni di dettaglio relative dovranno essere concordate con il Comune. Al riguardo si segnala che il Cantone ha già provveduto a studiare una variante al percorso inizialmente previsto. Anche la variante dovrà però tenere conto che si tratta comunque di zona densamente abitata e caratterizzata da infrastrutture di tipo sociale, quali la casa per anziani, il centro diurno, l'oratorio, la mensa per i ragazzi delle scuole dell'obbligo.
10. La Commissione postula pertanto che l'opposizione del Comune di Chiasso venga respinta.

Per la Commissione petizioni e ricorsi:

Carlo Luigi Caimi, relatore  
Bagutti - Bergonzoli - Brivio - Butti -  
Calastri - Cavalli - Colombo - De Rosa -  
Fornera - Giudici - Gobbi N. -  
Orelli Vassere - Pellanda - Ravi - Rizza