

Rapporto 3

numero

6414 R3

data

28 febbraio 2011

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione delle petizioni e dei ricorsi
sull'opposizione inoltrata dal Comune di Canobbio, rappresentato dal
rispettivo Municipio, in data 30 luglio 2010 contro la risoluzione n. 3364
del 30 giugno 2010 con la quale il Consiglio di Stato ha emanato la
nuova offerta di trasporto pubblico urbano del luganese (OTPLu2) per le
linee urbane di importanza cantonale, postulata dal Piano dei trasporti
del Luganese (PTL) e prevista dal Piano della viabilità del Polo luganese
(PVP)**

(v. messaggio 9 novembre 2010 n. 6414)

Signor Presidente,
signore e signori Deputati,

in allegato vi trasmettiamo il testo del progetto di decisione approvato dalla Commissione delle petizioni e dei ricorsi nella seduta del 28 febbraio 2011, in merito al ricorso di cui sopra.

Per la Commissione petizioni e ricorsi:

Yasar Ravi e Giovanna Viscardi, relatori
Bagutti - Belloni - Canal - Boneff - Canal - Cavalli -
Corti - Franscella - Ghisolfi - Gobbi R. - Marcozzi -
Pan-Fassora - Pellanda - Poggi - Rusconi - Stojanovic

PROGETTO DI DECISIONE

In fatto e in diritto:

1. La Legge cantonale sui trasporti pubblici (LTP) del 6 dicembre 1994, in vigore dal 1° marzo 1995 ha quale scopo la realizzazione di una rete integrata di trasporto pubblico al servizio dei passeggeri, per permettere alla popolazione un'adeguata mobilità su tutto il territorio cantonale e migliorare il rapporto tra l'uso del trasporto pubblico e quello individuale motorizzato.

La legge si prefigge in particolare di definire le modalità per la messa in opera e la gestione attiva dei servizi di trasporto pubblico.

In particolare, essa permette di raggiungere un adeguato coordinamento fra l'offerta di trasporto per le linee d'importanza cantonale e la pianificazione dei trasporti elaborata a livello regionale, con particolare riferimento:

- alla rete delle linee e le fermate;
- ai punti di interconnessione con il traffico individuale e le relative infrastrutture;
- alle modalità d'esercizio, in particolare la frequenza dei collegamenti;
- al quadro tariffale;
- a i costi e la loro ripartizione tra Cantone e Comuni e fra i Comuni medesimi.

(cfr. art. 9 LPT)

Ad essere incaricato dell'allestimento dell'offerta di trasporto per ciascun comprensorio regionale è il Consiglio di Stato, che agisce su proposta delle Commissioni regionali ed in collaborazione con i Municipi e le imprese di trasporto interessate; il Consiglio di Stato è responsabile anche della coordinazione delle infrastrutture di trasporto per l'intero Cantone e ne verifica periodicamente l'efficacia (cfr. art. 10 LTP).

Una volta elaborata, l'offerta di trasporto viene adottata dal Consiglio di Stato e intimata ai Comuni interessati, i quali hanno facoltà - come è avvenuto nel caso concreto - di presentare opposizione al Gran Consiglio nel termine di 30 giorni dall'intimazione (cfr. art. 11 LTP).

Compito di codesto Gran Consiglio è conseguentemente l'approvazione dell'offerta di trasporto, lo stanziamento dei crediti necessari alla sua esecuzione e l'evasione delle opposizioni dei Comuni (cfr. art. 12 LTP).

Una volta che la nuova offerta è approvata dal Gran Consiglio, il Consiglio di Stato può procedere con la conclusione di mandati di prestazione nella forma del contratto di diritto pubblico con le imprese, conformemente all'offerta di trasporto (art. 16 LTP).

Allo scopo di porre in atto l'offerta di trasporto approvata, Cantone e Comuni, accordano alle imprese di trasporto o ad altri enti pubblici o privati, contributi finanziari per gli investimenti e la gestione (art. 22 LTP).

Per fare ciò, il Cantone contribuisce al finanziamento dell'offerta di trasporto pubblico per le linee d'importanza cantonale e richiede la partecipazione dei Comuni (cfr. art. 29 cpv. 1 LTP).

Nel caso specifico, i Comuni serviti dalle linee urbane d'importanza cantonale e dalle linee che servono i posteggi di corrispondenza per utenti provenienti prevalentemente dall'esterno (Park and Ride) partecipano al finanziamento del costo non coperto delle spese di gestione (cfr. art. 29 cpv. 2 LTP).

Per quanto attiene alle linee urbane di importanza cantonale, il costo non coperto va ripartito conformemente all'art. 30 cpv. 1 lett. b della LTP, e meglio:

- 50% Cantone;
- 50% Comuni.

La ripartizione tra i singoli Comuni è poi stata fissata sulla base delle decisioni della Commissione regionale dei trasporti, secondo i disposti dell'art. 32 LTP.

2. Con la risoluzione n. 3364 del 30 giugno 2010, il Consiglio di Stato ha fissato la chiave di ripartizione delle quote di partecipazione a carico dei singoli Comuni del comprensorio interessato dall'OPTLu2.

Contro la citata risoluzione, il Comune di Canobbio, rappresentato dal suo Municipio, ha interposto opposizione in data 30 luglio 2010.

Sostanzialmente, il Comune di Canobbio chiede di essere stralciato dalla chiave di riparto, così da non dover partecipare in alcun modo ai costi non coperti della rete di linee urbane, in particolare della linea 4, e ciò poiché:

- la linea 4 porterebbe benefici limitati a Canobbio e alla sua popolazione, in particolare poiché serve solo una porzione limitata del comprensorio comunale e viene di regola utilizzata unicamente per giungere sino allo Stadio di Cornaredo (circa 1,8 km), dopodiché gli utenti che desiderano raggiungere il centro città sono costretti a cambiare linea;
- la linea 4 avrebbe rilevanza cantonale poiché serve principalmente il Centro studi di Trevano, l'Ospedale civico e la stazione FFS di Lugano, con la conseguenza che andrebbe finanziata come linea regionale da tutti i Comuni del Cantone secondo l'art. 29 cpv. 2 LTP, invece che solo dai Comuni serviti giusta l'art. 29 cpv. 3 LTP;
- anche ammettendo l'utilità per la propria popolazione, la percentuale posta a carico del Comune sarebbe in ogni caso eccessiva e sproporzionata se si tiene conto della popolazione;

Infine, a mente del Comune di Canobbio, la sua importante partecipazione finanziaria non si giustificerebbe anche perché non sarebbero previsti alcuni interventi collaterali, quali il prolungamento della linea 4 per servire meglio l'intero comprensorio del Comune (sino in località Ganna) e la formazione di una corsia preferenziale, che permetta di ridurre concretamente i tempi di percorrenza dal capolinea sino allo Stadio di Cornaredo in particolare negli orari di punta.

Dall'opposizione e dalle seguenti osservazioni, si deduce che qualora questi due interventi venissero realizzati, il Comune di Canobbio non si opporrebbe alla sua partecipazione finanziaria all'OPTLu2.

3. Con il Messaggio n. 6414 concernente l'approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico del Luganese (OTPLu2), il lodevole Consiglio di Stato, al p.to 7.2, prende posizione in merito all'opposizione del Comune di Canobbio ritenendo che la stessa andrebbe respinta per le seguenti ragioni:

- La linea 4 non può essere caratterizzata quale linea d'importanza cantonale al servizio di servizi centrali in ragione anzitutto della frequenza delle corse (ogni 15 minuti) e del servizio serale (fino a mezzanotte) tipici di una linea urbana. Inoltre, se da un lato sia l'Ospedale civico (e in particolare il Cardiocentro) che il Centro studi di Trevano possono essere considerati alla stregua di servizi centrali d'interesse cantonale, questi ultimi sarebbero serviti, in particolare negli orari di maggiore frequenza, da linee speciali cofinanziate da tutti i Comuni del Cantone. Non sarebbe dunque corretto chiedere ai Comuni del Cantone di partecipare anche ai costi della linea 4 che, per sua stessa natura, ha quale principale finalità quella di servire un comparto urbano;
- Non corrisponderebbe poi al vero che il Comune di Canobbio non abbia interesse nella linea 4 per la quale è chiamato a contribuire in quanto nel dicembre 2008, proprio su richiesta del Comune, che aveva espresso l'esigenza di essere collegato alla rete di trasporto pubblico urbana, il capolinea della linea 4 è stato spostato da Cornaredo prolungandolo sino a Canobbio, in accordo con la CRTL e il Municipio ora opponente;
- Contraddittorio sarebbe poi richiedere ulteriori ampliamenti della linea, per servire altri comparti del Comune, ma non voler partecipare al finanziamento della stessa;
- L'onere a carico del Comune di Canobbio non è affatto sproporzionato anche se si tiene conto della popolazione residente. Anzi, se il parametro decisionale fosse quest'ultimo, il costo per il Comune sarebbe addirittura superiore (oltre il doppio);

Il lodevole CdS vede invece di buon occhio le richieste del Comune di Canobbio di estendere il percorso della linea 4 per meglio servire il comprensorio comunale, rispettivamente l'istituzione di una corsia preferenziale. Tali richieste sarebbero all'esame della CRTL e del DT, ma una decisione in merito sarebbe al momento attuale prematura.

Il lodevole CdS propone dunque al Parlamento di decidere per la reiezione integrale dell'opposizione del Comune di Canobbio e di approvare l'offerta di trasporto pubblico così come presentata nel Messaggio n. 6414.

4. Il Municipio del Comune di Canobbio, con osservazioni 13 dicembre 2010, si riconferma nelle sue posizioni, precisando che la reale finalità della linea 4 sarebbe quella di servire l'Ospedale civico e il Centro studi di Trevano a partire dalla Stazione FFS. La linea 4 è dunque soltanto in minima parte a vocazione urbana, la sua vera funzione essendo invece quella di linea di importanza regionale, se non addirittura cantonale, con particolare riferimento al Centro studi di Trevano.

Inoltre, a detta del Comune, la linea 4 sarebbe prevalentemente utilizzata dagli studenti del Centro studi e soltanto marginalmente dagli abitanti del Comune, che utilizzerebbero la linea solo per due fermate (fino allo Stadio) quando devono recarsi in centro città, dovendo poi cambiare autobus, poiché la linea 4 risale a quel punto verso l'Ospedale civico e la Stazione FFS.

La maggior parte degli abitanti del Comune non farebbero comunque capo alla linea 4 poiché, vista la morfologia del territorio comunale, solo una piccola parte del Comune è effettivamente servita (a meno di realizzare il chiesto prolungamento sino in località Ganna) e dunque questa preferirebbe raggiungere a piedi Cornaredo anche perché negli orari di maggior traffico la corsia preferenziale attuale non sarebbe atta ad evitare lunghi tempi di attesa.

In definitiva, il servizio offerto al Comune di Canobbio non sarebbe paragonabile a quello offerto agli altri Comuni interessati dall'OPTLu2 e in ragione di ciò, in via subordinata, il Comune di Canobbio chiede di vedere ridotta la sua partecipazione ai costi della linea 4.

5. La Commissione delle petizioni e dei ricorsi, competente per istruire la causa e preavvisare la decisione sull'opposizione in esame, ha incontrato il 23 febbraio 2011 una rappresentanza del dipartimento competente e del comune di Canobbio (presente anche il relatore della Commissione della Gestione e delle finanze sul messaggio 6414) ed ha proposto alle parti, da un lato, il prolungamento della linea 4 sino alla località Ganna (comune di Canobbio) con entrata in funzione prevista contestualmente con l'introduzione delle nuove linee di trasporto previste dall'OTPLu2; dall'altro, ha proposto al Comune di Canobbio di ritirare l'opposizione menzionata in oggetto entro il 1° marzo 2011 e di riconoscere la sua partecipazione alla chiave di ripartizione dei costi dell'OTPLu2 (ipotizzabile in un maggior costo di circa 30'000 franchi a carico del comune di Canobbio). La proposta transativa è stata formalizzata seduta stante tramite una raccomandata a mano consegnata alla delegazione del comune di Canobbio.
6. I relatori hanno aggiornato i commissari durante la riunione del 28 febbraio 2011.
7. Con comunicazione del 1° marzo 2011, il comune di Canobbio ha preannunciato la propria adesione al compromesso affinato durante l'audizione del 23 febbraio 2011. Esso ha tenuto conto delle proposte di accordo contenute nella lettera del 23 febbraio 2011 e preso atto delle condizioni elencate in tale scritto. Il Municipio ha quindi deciso di ritirare l'opposizione in questione. Nella missiva il comune ha poi auspicato, nell'ottica di rendere maggiormente attrattivo il trasporto pubblico, che in tempi brevi venga realizzato anche l'ultimo tratto della corsia preferenziale fino alla zona "Canvetto". Visto quanto precede, l'opposizione, priva di oggetto in quanto ritirata, dev'essere stralciata dai ruoli.

**per questi motivi il Gran Consiglio del Cantone del Ticino,
visto l'art. 12 LTP e ogni altra norma applicabile alla fattispecie,
su proposta della Commissione delle petizioni e dei ricorsi,
pronuncia:**

1. L'opposizione del Comune di Canobbio all'OPTLu2 è stralciata dai ruoli ai sensi del considerando 7 della presente decisione.
2. Contro la presente decisione, in applicazione dell'art. 35 cpv. 5 LTP, è dato ricorso al Tribunale cantonale amministrativo nel termine di 30 giorni dall'approvazione dell'offerta da parte del Gran Consiglio.
3. Contro la presente decisione, negli altri casi, è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale entro 30 giorni dalla sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.
4. Non si prelevano tasse e spese né si attribuiscono ripetibili.
5. Intimazione al Municipio del Comune di Canobbio e al Consiglio di Stato.
6. Comunicazione alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese.

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

D. Ghisletta

Il Segretario:

R. Schnyder