Messaggio

---

numero   **4795**
data   **7 ottobre 1998**
dipartimento   **Territorio**

Osservazioni ai ricorsi dei Comuni di Chiasso e Novazzano del 23 giugno 1998, rispettivamente 10 luglio 1998, presentati contro la risoluzione del Consiglio di Stato del 3 giugno 1998 no 2565 che determina la partecipazione finanziaria dei Comuni di Balerna, Chiasso e Novazzano per opere di sistemazione stradale nel Mendrisiotto

Onorevole signora Presidente,
onorevoli signore e signori Consiglieri,

nel merito si presentano le seguenti osservazioni:

1. Considerazioni generali

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. Al Consiglio di Stato era data competenza di suddividere il credito quadro in singoli crediti d'opera e di stabilire le partecipazioni finanziarie comunali.

In tale ambito è prevista la ristrutturazione viaria comprendente:

- la sistemazione di Via Sottobisio-Polus;
- la sistemazione di Via Sottobisio-Via Passeggiata, e
- la sistemazione dell'incrocio alla Pobbia.

L'investimento complessivo è di fr. 9'300'000.--.

La trattativa per definire la partecipazione finanziaria dei Comuni interessati è iniziata nell'ottobre 1997 e si è conclusa con la risoluzione governativa no 2565 del 3 giugno 1998, nella quale venivano fissate le aliquote, dopo aver adattato i progetti delle sistemazioni citate con relativo adeguamento degli importi di preventivo.

I Comuni di Chiasso e Novazzano hanno interposto ricorso contro la partecipazione finanziaria.

2. Partecipazione finanziaria comunale

La base legale per richiedere un contributo comunale è data dalla Legge sulle strade, art. 26 e 27. Inoltre la nuova Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto introduce la nozione di partecipazione su scala regionale (Piani regionali di trasporto), peraltro già applicata a più riprese nell'ambito del Piano viario del Locarnese e del Piano dei trasporti del Luganese.

Nel commisurare l'importo proposto si è tenuto conto:

- del carattere regionale dell'opera;
- del vantaggio che ne può derivare ai singoli Comuni;
- delle capacità finanziarie dei Comuni coinvolti.

a) Il carattere regionale dell'opera è evidente, visto che con la ristrutturazione viaria

proposta si crea un collegamento diretto tra lo svincolo autostradale A2-Bisio con le zone industriali dei Comuni di Balerna, Chiasso e Novazzano. Inoltre la gestione del traffico pesante per i Comuni menzionati può essere organizzata diversamente, sgravando il centro di Chiasso e diverse zone abitate.

Visto il carattere regionale dell'opera si impone un paragone a livello cantonale delle percentuali di partecipazione finanziaria comunale applicate per opere di interesse regionale; ciò per motivi di equità di trattamento. Essa varia tra il 25 e il 30% sull'importo di preventivo (PVL, PTL). Nel caso specifico su un preventivo di fr. 9'300'000.-- si chiede un contributo totale di fr. 2'550'000.--, pari al 27.4%.

- b) Per i singoli Comuni si possono citare i seguenti vantaggi:
- per Balerna, oltre alla formazione dell'accesso principale alla sua zona industriale, il collegamento permette un riordino viario a livello locale;
  - per Chiasso, oltre alla formazione di un ulteriore accesso dall'autostrada alla sua parte nord della zona industriale, il collegamento permette di sgravare la sua rete urbana; in particolare si fa rilevare che con l'ampliamento del sottopasso di Via Bisio si è creato un collegamento diretto dalle zone doganali a quelle industriali, che permette percorsi obbligatori per il traffico pesante;
  - per Novazzano, oltre all'accesso alla sua zona industriale, la sistemazione dell'incrocio alla Pobbia rappresenta un importante elemento di moderazione e di sicurezza del traffico in entrata sul suo territorio.
- c) La capacità finanziaria è un criterio importante, preso a sé stante anche più definito ed oggettivo. La sua applicazione deve però tener conto di aspetti più complessi, quali i vantaggi derivanti da un'opera e che non sempre possono essere concretizzati. Nel caso particolare questo tipo di considerazioni sono state applicate nel commisurare in particolare il contributo di Chiasso.

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 ed il Comune di Balerna ha sempre dimostrato un'alta disponibilità.

3. Nel merito dei ricorsi di Chiasso e Novazzano

3.1 Ricorso del Comune di Chiasso

Chiede l'esonero totale non ravvedendo alcun vantaggio per il Comune. In particolare sottolinea che solo la realizzazione del nuovo terminale Huckepack in territorio di Balerna-Novazzano e la relativa esigenza di un nuovo ed esclusivo collegamento stradale diretto Pian Faloppia-svincolo autostradale Balerna-Bisio, che indirizzi tutto il traffico pesante verso questo punto, avrebbe potuto giustificare una partecipazione finanziaria del Comune di Chiasso.

si osserva:

- La presenza di questa infrastruttura di trasbordo, peraltro parzialmente realizzata, avvalorata la tesi dell'importanza regionale della ristrutturazione viaria proposta.
- Il Cantone, con la collaborazione dei Comuni, è chiamato a pianificare e promuovere collegamenti atti a favorire uno sviluppo economico evitando, se possibile, di dover correggere ed eliminare inconvenienti a posteriori. La sistemazione viaria riveste chiaramente un carattere promozionale (collegamento diretto autostrada-zona industriale), arrecando vantaggi a livello regionale e locale.
- Senza entrare nel merito del mancato o presunto tale interessamento cantonale per la problematica del terminale Huckepack, si rileva solo che la risoluzione

governativa 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 (per esempio FFS/HUPAC) sarebbero stati ripartiti proporzionalmente tra gli Enti interessati (Cantone e Comuni).

- La formazione di un percorso nuovo ed adeguato per gli automezzi pesanti in provenienza dall'Italia e diretto ai magazzini ferroviari, rispettivamente alle zone industriali del Pian Faloppia, rappresenta 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. Se tale vantaggio non viene recepito, ciò non toglie che la possibilità di una migliore gestione del traffico pesante è data tramite la ristrutturazione viaria proposta.
- Si richiama quanto citato al punto 2 c) sull'applicazione del criterio di capacità finanziaria che, nel caso specifico, è stato tenuto in considerazione in modo assai favorevole a Chiasso grazie alla disponibilità di Balerna.

si chiede:

- di respingere il ricorso e di confermare integralmente la partecipazione finanziaria proposta di fr. 645'000.--.

3.2 Ricorso del Comune di Novazzano

Condiziona il pagamento del contributo comunale ad una regolamentazione restrittiva del traffico pesante sul suo territorio. In caso contrario chiede una forte riduzione dello stesso motivandola dall'assenza di vantaggi più ampi.

si osserva:

- In via di principio non si ritiene ammissibile un condizionamento di questo genere, abbinato a proposte operative (nuova segnaletica per il traffico pesante), legate a differenti procedure, istanze decisionali e ricorsuali. L'imposizione del contributo è infatti fissato dalla Legge e non è il risultato di un accordo contrattuale.
- Nel merito il Consiglio di Stato, tramite il Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni, si può impegnare a promuovere la procedura per una nuova definizione delle strade principali - Ordinanza federale del 18 dicembre 1991 concernente le strade di grande traffico, introducendo delle limitazioni al transito del traffico pesante attraverso il nucleo di Novazzano. Infatti con la ristrutturazione viaria proposta si crea un'alternativa per la conduzione del traffico pesante, che per ora non è disponibile, e pertanto obbliga a tollerare la situazione attuale.
- Considerazioni di carattere ambientale, ed in particolare aspetti di sicurezza, possono essere invocati in sede di procedura di modifica della segnaletica per giustificare una limitazione di transito del traffico pesante, ma unicamente per la tratta attraversante il nucleo (incrocio per Ronago- nucleo-incrocio per Coldrerio) e non in modo così esteso come richiesto dal ricorrente.
- Ritenuto che in caso di ricorso l'istanza ultima per la decisione è il Tribunale amministrativo, questo impegno non può essere vincolante e comportare una riduzione della partecipazione finanziaria.
- Tale riduzione inoltre non si giustifica poiché l'opera, anche senza le limitazioni al traffico pesante richieste, mantiene la sua importanza regionale come già ampiamente descritto e richiamato.
- La richiesta (punto 2) di fissare il contributo indipendentemente dalla soluzione definitiva, da concordare, per la sistemazione dell'incrocio della Pobbia (incrocio tradizionale o rotonda) può essere accolta.

si chiede:

- di respingere il ricorso e di confermare integralmente la partecipazione finanziaria proposta di fr. 672'500.--, quale importo fisso (punto 1) indipendentemente dalla soluzione definitiva, da concordare, della sistemazione dell'incrocio della Pobbia (incrocio tradizionale o rotonda - punto 2).

Vogliate gradire, onorevole signora Presidente, onorevoli signore e signori Consiglieri, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, M. Masoni

Il Cancelliere, G. Gianella