

All'On.do
Consiglio comunale
Balerna

MM 2/2011 **Concernente la richiesta di un credito quadro di Fr. 1'450'000.-- quale quota di partecipazione comunale ai costi di realizzazione delle opere regionali previste dal Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM)**

1 PTM - BREVE CRONISTORIA

Nel corso del 1995 veniva stipulata fra i Comuni della Regione e l'Autorità cantonale la Convenzione per l'istituzione della locale Commissione intercomunale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (CIT). Il 13 dicembre 1995 aveva luogo a Mendrisio l'assemblea costitutiva della CIT.

Con l'entrata in vigore della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997 (in seguito LCPF) e del Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti del 25 novembre 1998, tale convenzione è stata abrogata; giusta l'art. 13 LCPF, la CIT è tuttavia rimasta in funzione, mutando il proprio nome in Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) ed operando conformemente alla nuova legislazione.

La CRTM ha quindi allestito il progetto di Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM). Dopo una fase di consultazione di tutti i Comuni del comprensorio, avvenuta nel 1999, il Rapporto finale del PTM è stato approvato dalla CRTM il 13 giugno 2001.

Il Consiglio di Stato adottava il 26 febbraio 2002 il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM).

2 FINANZIAMENTO OPERE REGIONALI PTM

2.1 Base giuridica

La legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997, all'art. 11 - ripartizione dei costi, recita:

¹Il Consiglio di Stato, sentite le CRT, stabilisce la quota globale del contributo a carico dei comuni, in funzione dei loro interessi e della loro capacità finanziaria.

²I comuni, coordinati dalle CRT, stabiliscono consensualmente il riparto interno della loro quota globale di partecipazione.

³In caso di mancato accordo, la ripartizione è stabilita dal Consiglio di Stato in base ai vantaggi, alla popolazione residente ed alla forza finanziaria.

⁴Contro la decisione del Consiglio di Stato, i comuni hanno la facoltà di ricorso al Gran Consiglio secondo la procedura di cui agli articoli 75 e segg. della legge di procedura per le cause amministrative.

L'iter per l'adozione della "chiave di riparto" è quindi il seguente:

- elaborazione di una proposta da parte della CRTM e consultazione presso i Comuni;
- esame da parte della CRTM di eventuali osservazioni ricevute dai Comuni e trasmissione al Consiglio di Stato (tramite il Dipartimento del Territorio);
- adozione di una risoluzione del Consiglio di Stato che definisce la partecipazione dei Comuni al finanziamento del piano (quota globale a carico dei Comuni e suddivisione tra di essi); in assenza di un accordo tra i Comuni la ripartizione è stabilita dal Consiglio di Stato;
- intimazione della risoluzione ai Comuni che hanno possibilità di inoltrare ricorso al Gran Consiglio;
- se del caso, evasione dei ricorsi da parte del Gran Consiglio.

2.2 Tappe d'adozione della chiave di riparto

Nel 2001 la CRTM ha incaricato l'Istituto di ricerche economiche (IRE) di formulare una proposta di chiave di riparto intercomunale degli oneri d'investimento del PTM a carico dei Comuni, sulla base di criteri oggettivi e metodologicamente fondati, riprendendo le esperienze degli altri piani regionali dei trasporti. L'IRE ha presentato il proprio rapporto finale il 14 marzo 2002.

Tale documento, dopo approvazione dei contenuti da parte della CRTM, è stato messo in consultazione presso i Comuni dall'8 aprile 2002. La quasi totalità dei Comuni ha aderito alla proposta della CRTM, accogliendo di fatto i criteri per stabilire la chiave di riparto. Nell'autunno del medesimo anno la procedura di consultazione è stata poi sospesa, perché era apparso evidente che il preventivato versamento delle quote comunali ripartite su dieci anni non sarebbe avvenuto nei tempi prospettati (2004), ma sarebbe stato procrastinato di alcuni anni.

La consultazione è stata ripresa il 27 luglio 2006, con decisione 21 giugno 2006 della CRTM, dopo aver aggiornato all'aprile 2006 lo stato dei Comuni – dopo le aggregazioni avvenute – i parametri di calcolo della misura di causalità e della forza finanziaria (IFF).

Anche da questa procedura di consultazione è emersa l'adesione della quasi totalità dei Comuni alla proposta della CRTM. Le osservazioni espresse in merito hanno quindi permesso di aggiornare il rapporto sulla chiave di riparto del PTM, che è stato approvato e trasmesso al Consiglio di Stato il 20 dicembre 2006 per l'adozione.

Con risoluzione n. 4423 del 4 settembre 2007 il Consiglio di Stato ha approvato la quota di ripartizione comunale dei costi di realizzazione delle opere del Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM); decisione intimata ai Comuni interessati conformemente ai vigenti disposti della LCPF..

Avverso tale decisione solo uno degli allora 30 Comuni della regione PTM (Ligornetto) ha interposto ricorso, contestando la quota di ripartizione a suo carico, così come il metodo di calcolo che ha portato a tale ripartizione. Con decisione del 20 ottobre 2008 il Gran Consiglio ha respinto il ricorso ed ha confermato la quota di ripartizione comunale

dei costi di realizzazione delle opere del PTM così come proposta dalla CRTM e approvata dal Consiglio di Stato il 4 settembre 2007.

2.3 La chiave di riparto

Come indicato al capitolo precedente la CRTM in data 8 aprile 2002, ha dato avvio alla procedura di consultazione sulla "chiave di riparto" dei costi realizzativi del PTM presso tutti i Comuni del comprensorio.

La documentazione inviata illustrava l'iter procedurale per l'adozione e i parametri di calcolo usati per elaborare la chiave di riparto e relativa quota a carico dei comuni per la realizzazione del PTM.

Le quote di partecipazione di ogni singolo Comune sono determinate tramite ponderazione di due fattori:

- una misura della causalità (quote di interessenza)
- una misura della forza finanziaria

La misura della causalità per ogni Comune viene definita calcolando la media tra:

- un indicatore di fruizione potenziale delle infrastrutture e dei benefici da parte della popolazione residente e dell'economia locale;
- un indicatore di causalità specifica legato ad una effettiva particolare generazione di mobilità;

dalla media tra i due indicatori si ottiene l'interessenza per ogni Comune

La misura della forza finanziaria di ogni singolo Comune è definita dall' IFF (indice di forza finanziaria).

Le quote di partecipazione comunali non sono stabilite una volta per sempre; una revisione sarà necessaria ogni qualvolta interverranno cambiamenti quali mutamenti sostanziali dei parametri, dell'indice di forza finanziaria o in seguito a fusioni tra Comuni del comprensorio.

Un primo aggiornamento dei parametri adottati risale al 2004, un secondo nel 2006 (fusione Castel San Pietro) a cui ha fatto seguito la rielaborazione nell'ottobre dello scorso anno a seguito delle recenti fusioni. In ogni caso l'aggiornamento dei dati derivanti dalla combinazione dei due indicatori di causalità non ha provocato stravolgimenti particolari rispetto alla chiave di riparto del 2002.

La chiave di riparto è stata ora aggiornata a seguito delle fusioni inerenti i Comuni di Mendrisio e Breggia (vedi allegata tabella aggiornata stato ottobre 2010).

2.4 Attuazione opere previste dal PTM

Conformemente ai disposti della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizio di trasporto del 1997, il PTM è stato integrato nelle schede di Piano direttore cantonale 12.24.1-4, 10.5 e 12.28.3, adottate dal Consiglio di Stato il 26 febbraio 2002, rispettivamente nella scheda 12.29 adottata il 5 novembre 2002.

Sulla base di una metodologia voluta dal Consiglio di Stato e applicata precedentemente nell'ambito degli altri Piani regionali dei trasporti, le opere del PTM sono state riunite in gruppi di oggetti (Gruppi funzionali).

Con l'approvazione del Messaggio governativo 5316 del 5 novembre 2002 il Gran Consiglio (GC) ha stanziato un primo credito quadro per gli approfondimenti e la progettazione di massima delle opere prioritarie del PTM. Il Messaggio illustrava in dettaglio i seguenti temi:

- la politica cantonale della mobilità;
- gli interventi già attuati e avviati;
- la strategia, gli obiettivi e gli indirizzi d'intervento che caratterizzano il PTM, come pure la descrizione dei gruppi funzionali che lo compongono;
- la definizione delle priorità nell'ambito della realizzazione del PTM;
- l'organizzazione del progetto;
- le indicazioni sul Piano Direttore cantonale (PD) e sul Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto (PRAM);
- il metodo di finanziamento;

Il successivo Messaggio nr. 6043, approvato dal GC con Decreto legge del 2 giugno 2008, presentava lo stato d'avanzamento del PTM e richiedeva un credito di 3 mio per la progettazione delle opere prioritarie del PTM e del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

Si giunge così al Messaggio 6253, approvato dal GC con Decreto legge del 10 novembre 2009, che contempla lo stanziamento di fr. 63'440'000.-- per le opere prioritarie del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) e di un credito quadro di fr. 10'000'000.-- a favore delle opere di piano di pronto intervento (PPI). Il citato Messaggio offre una chiara visione dei vari Gruppi Funzionali (GF) e lo stato di avanzamento dei lavori di progettazione e realizzazione.

In particolare la richiesta dei crediti riguarda:

- la realizzazione delle opere regionali legate al GF 3 (opere fiancheggiatrici alla riorganizzazione dello svincolo A2 di Mendrisio);
- la realizzazione delle opere regionali legate al GF 4 (interventi regionali a Chiasso);
- la progettazione e la realizzazione di interventi puntuali a favore del trasporto pubblico;
- la progettazione e la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali;
- la progettazione e la realizzazione dello Stazionamento Zone Centrali (PSZC);
- la progettazione e la realizzazione di opere previste dal PPI.

2.5 Modalità di finanziamento

Al finanziamento delle opere di interesse regionale devono concorrere, oltre alla Confederazione e al Cantone, tutti i Comuni facenti parte del comprensorio PTM. Dei circa 380 milioni di franchi previsti per l'intero PTM, la quota stimata a carico della regione era di circa 80 milioni di franchi.

La quota globale da ripartire tra i singoli Comuni è fissata al 25% dei costi delle opere di interesse regionale contenute nell'elenco allegato al Rapporto finale PTM – febbraio 2002 (vedi allegato) – dedotti i sussidi federali e/o partecipazione di terzi.

L'importo complessivo a carico dei Comuni, indicato dalla CRTM in fase di consultazione, è stimato nel 2002 a ca. 20 mio di franchi (prezzi base aprile 2001). Esso verrà aggiornato sulla base dello stato d'avanzamento degli studi di approfondimento e progettazione come pure del rincaro.

Il PTM è ora entrato nella sua fase operativa con la progettazione e messa in opera delle misure di interesse regionale. Il versamento della quota comunale avverrà in dieci anni a partire dal 2011.

3 ONERE A CARICO DEL COMUNE DI BALERNA

Considerato che il costo totale delle opere regionali del PTM a carico dei Comuni del comprensorio PTM è di fr. 20'000'000.--, dall'allegata tabella "Riassunto dei risultati" la quota a carico del nostro Comune (aggiornata ottobre 2010) è pari al 7.24 %, importo da ripartire sull'arco di 10 anni

Come già detto le quote di partecipazione comunali saranno aggiornate ogni qualvolta interverranno cambiamenti quali mutamenti sostanziali dei parametri, adeguamento delle opere, dell'indice di forza finanziaria o in seguito a fusioni tra i Comuni del comprensorio.

I Comuni sono chiamati a versare la loro quota di partecipazione in 10 anni. Il calcolo della quota per Balerna è il seguente:

$$\text{fr. 20'000'000} \times 7.24 \% = \text{fr. 1'448'000.--}$$

4. CONCLUSIONI

Il finanziamento degli interventi regionali del PTM concordato tra il Dipartimento del territorio e la CRTM dopo consultazione dei Comuni, è definitivo secondo le modalità e la chiave di riparto approvata dal Gran Consiglio il 20 ottobre 2008.

Per questo motivo richiamata la Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto del 12 marzo 1997;

Vi invitiamo a voler

risolvere:

1. E' concesso un credito quadro di fr. 1'450'000.-- per la partecipazione delle opere regionali del Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM);
2. La quota annuale di fr. 145'000.-- è posta a carico del conto investimenti del Comune;
3. Il credito è concesso per la durata di 10 anni a partire dalla sua crescita in giudicato e dal versamento del primo acconto.

Con perfetto ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Allegati:

- tabella aggiornata con la percentuale di partecipazione di ogni Comune, aggiornata ottobre 2010;
- tabella elenco opere regionali, stato marzo 2011.

Messaggio demandato alla Commissione della Gestione e delle Opere pubbliche.