

Chiasso, 27 aprile 2011
Ris. mun. 668 / 19 aprile 2011

Municipio
Piazza Col C. Bernasconi 1
6830 Chiasso

Tel. +41 (91) 695 08 20
Fax +41 (91) 695 08 49
municipio@chiasso.ch

**MESSAGGIO MUNICIPALE N. 4 / 2011 -----
CONCERNENTE LA RICHIESTA DI UN CREDITO QUADRO DI FR. 3'514'000.-
(TREMILIONICINQUECENTOQUATTORDICIMILA) QUALE QUOTA DI PARTE-
CIPAZIONE COMUNALE AI COSTI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE RE-
GIONALI PREVISTE NEL PIANO DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO E
BASSO CERESIO (PTM) -----**

Al lodevole
CONSIGLIO COMUNALE
6830 C h i a s s o

Egregio signor Presidente,
Gentili signore, egregi signori Consiglieri comunali,

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), la cui Assemblea costitutiva ha avuto luogo il 13 dicembre 1995.

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), nonché del Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti del 25 novembre 1998, la convenzione di cui sopra è stata abrogata, mentre giusta l'art. 13 LCPF, la CIT è rimasta in funzione, mutando il proprio nome in "Commissione Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio" (CRTM) ed operando conformemente alla nuova normativa.

La CRTM ha quindi allestito il progetto di Piano Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM). Dopo una fase di consultazione che ha coinvolto 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 ha quindi adottato 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 inoltrate 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 facoltà di inoltrare ricorso al Gran Consiglio;
- evasione degli eventuali 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.

Il rapporto finale del 14 marzo 2002, presentato dall'IRE, dopo approvazione dei contenuti da parte della CRTM, è stato messo in consultazione presso i Comuni nell'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, previa decisione del 21 giugno 2006 da parte della CRTM, la quale ha tenuto conto del nuovo assetto dei Comuni, scaturito a seguito delle aggregazioni intervenute nel tempo, con particolare riferimento ai 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 d'aggiornare il rapporto sulla chiave di riparto del PTM, che è stato approvato e trasmesso al Consiglio di Stato il 20 dicembre 2006 per adozione.

Mediante 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); la decisione è stata 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, i parametri di calcolo utilizzati per elaborare la chiave di riparto e la 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:

- misura della causalità (quote di interessenza);
- 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'indice di forza finanziaria (IFF).

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

Un primo aggiornamento dei parametri adottati risale al 2004, un secondo è intervenuto nel 2006 (fusione Castel San Pietro), e quindi è subentrata una rielaborazione nell'ottobre dello scorso anno a seguito delle recenti aggregazioni dei Comuni di Mendrisio e Breggia (vedi allegata tabella aggiornata stato ottobre 2010).

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 adottata nel 2002.

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 (PD) 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 PD e sul Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto (PRAM);
- il metodo di finanziamento.

Il successivo Messaggio n. 6043, approvato dal Gran Consiglio con Decreto legge del 2 giugno 2008, presentava lo stato d'avanzamento del PTM e richiedeva un credito di fr. 3'000'000.-- per la progettazione definitiva delle opere prioritarie del PTM e del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

Infine, il Messaggio 6253, approvato dal Gran Consiglio con Decreto legge del 10 novembre 2009, contempla lo stanziamento di fr. 63'440'000.-- per le opere prioritarie del Piano Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM), nonché di un credito quadro di fr. 10'000'000.-- a favore delle opere di piano di pronto intervento (PPI). Il citato Messaggio illustra nel dettaglio il contenuto dei vari gruppi funzionali (GF) e lo stato di avanzamento dei lavori di progettazione e realizzazione.

In particolare la richiesta dei crediti riguarda le seguenti opere:

- 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.

Gli interventi regionali a Chiasso (GF4) prevedono le seguenti misure:

- I.10 Adeguamento della gerarchia stradale ed interventi lungo l'asse via Como – via Comacini – Piazza Elvezia;
- C.10 Interscambio trasporti pubblici (bus e P&R) presso la stazione FFS Chiasso;
- I.50 Curva via 1° Agosto – via Milano (finanziamento PTM al 50 % vedi Messaggio Municipale 6/2010).

Gli interventi regionali riguardanti la nuova gerarchia stradale (misura I.10) e l'interscambio dei trasporti pubblici presso la stazione FFS di Chiasso in via Motta (misura C.10), unitamente alle altre opere di PTM, sono stati inseriti nel Programma d'agglomerato di 1° generazione PAM1, trasmesso dal Cantone alla Confederazione a fine dicembre 2007.

Nel rapporto d'esame della Confederazione del 30 ottobre 2009 sul PAM1, si rilevano i punti forti del progetto, riassumibili come segue:

- ✦ riorganizzazione della gerarchia stradale allo scopo di ridurre il flusso veicolare nel centro di Chiasso e di migliorarne l'accessibilità;
- ✦ le immissioni dovute al rumore e all'inquinamento atmosferico saranno ridotte localmente soprattutto grazie agli interventi previsti a Chiasso e a quelli per l'attraversamento dei centri urbani.

Le misure I.10 inerenti alla nuova gerarchia stradale, e le C.10 relative al nodo intermodale FFS a Chiasso sono state riconosciute e cofinanziate dalla Confederazione con un'aliquota di contributo pari al 35 % fissata dalla Confederazione stessa (vedi tabella allegata elenco opere regionali).

2.5 Modalità di finanziamento

Al finanziamento delle opere di interesse regionale devono concorrere, oltre alla Confederazione ed al Cantone, tutti i Comuni facenti parte del comprensorio PTM. Dei circa fr. 380'000'000.-- previsti per l'intero PTM, la quota stimata a carico della regione era di circa fr. 80'000'000.--.

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

L'importo complessivo a carico dei Comuni, indicato dalla CRTM in fase di consultazione, è stimato nel 2002 a fr. 20'174'250.-- (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 la messa in opera delle misure di interesse regionale. Il versamento della quota comunale avverrà sull'arco di dieci anni, a contare dal 2011.

3. ONERE A CARICO DEL COMUNE DI CHIASSO

Dall'allegata tabella "Riassunto dei risultati", la quota a carico del Comune di Chiasso, aggiornata all'ottobre 2010 è pari al 17.57 %.

Come già indicato, le quote di partecipazione comunali saranno aggiornate ogni qual volta 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.

Il calcolo dell'onere a carico del Comune di Chiasso è il seguente:

$$\text{fr. } 20'000'000.-- \times 17.57 \% = \text{fr. } 3'514'000.--$$

4. PIANO DEGLI INVESTIMENTI

L'investimento di cui si discute è incluso nel Piano degli investimenti del Comune di Chiasso al punto 5.08: contributo Comune per opere PTM per fr. 3'800'000.--, investimenti diversi 2011/2012.

5. CONCLUSIONI

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

Restando a vostra disposizione per ulteriori ragguagli, che riterrete utili e necessari, vi invitiamo a voler

r i s o l v e r e :

1. È CONCESSO UN CREDITO QUADRO DI FR. 3'514'000.-- (TREMILIONICINQUECENTOQUATTORDICIMILA) PER LA PARTECIPAZIONE AL FINANZIAMENTO DELLE OPERE REGIONALI DI PTM. -----
2. L'IMPORTO È DA RIPARTIRE SULL'ARCO DI 10 ANNI A CONTARE DAL 2011. --
3. IL CREDITO CONCESSO È ADEGUATO AGLI AUMENTI REALI E ALLE VARIAZIONI DELL'INDICE DEI COSTI DI COSTRUZIONE. -----
4. L'IMPORTO È DA ADDEBITARE AL RAMO INVESTIMENTI, CONTO 562. -----
5. IL CREDITO È DA UTILIZZARE ENTRO IL 31 DICEMBRE 2012. -----

Vogliate gradire, egregio signor Presidente, gentili signore ed egregi signori Consiglieri comunali, l'espressione della nostra stima.

PER IL MUNICIPIO,

il Sindaco:

il Segretario:

Moreno Colombo

Umberto Balzaretti

Allegate:

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

RIASSUNTO DEI RISULTATI (OTTOBRE 2010)

Comune	quote di partecipazione variante IFF (ponderazione con il coefficiente di partecipazione)
Arogno	0.73%
Balerna	7.24%
Besazio	0.76%
Bissone	1.26%
Breggia*	1.49%
Brusno-Arsizio	0.49%
Castel San Pietro	3.00%
Chiasso	17.57%
Coldrerio	3.95%
Ligornetto	1.74%
Maroggia	0.80%
Melano	1.34%
Mendrisio*	32.81%
Meride	0.25%
Morbio Inferiore	5.56%
Novazzano	4.44%
Riva San Vitale	2.94%
Rovio	0.74%
Stabio	10.02%
Vacallo	2.87%
PTM	100.00%

* 2006: somma degli ex-Comuni

CRTM - Opere di PTM - Tabella elenco opere regionali

Opera	Crediti approvati					Uscite		Altre opere		Riassunto costi per ripartizione			
	M 5316 Pmax	M 6043 Pdef	M 6253 Costruzione	M 6253 E diverse	Lordo PTM	M 6233 PAM 2	Lordo	PAM	Entrate	Da ripartire	Cantone	CRTM	
								Comuni, FFS					
GF 1	Collegamento ferroviario Mendrisio-Varese						72'800'000			72'800'000		0	
GF 2	Nodo di interscambio di Stabio						2'970'000			800'000	0	800'000	
	Riorganizzazione svincolo A2 di Mendrisio	430'000											
GF 3	- Comparto S. Martino		850'000	21'200'000						30'425'000	22'818'750	7'606'250	
	- Comparto Campagna Adorna		650'000	7'975'000						70'000	52'500	17'500	
	Intersc. trasp. pubbl. Genestrierio (ex GF 6)	70'000		-180'000	28'995'000								
GF 4	Interventi regionali a Chiasso												
	Nuova gerarchia stradale	700'000	600'000	13'380'000						18'518'000	13'888'500	4'629'500	
	Interscambio trasporti pubblici			15'755'000	24'218'000								
	Via Fontanelle-Via Bellavista - Morbio Inf		150'000	2'100'000						2'250'000	1'687'500	562'500	
GF 7	Maroggia e accessi ad Arognio		30'000							430'000	322'500	107'500	
	Rete ciclabile cantonale e regionale		70'000	1'000'000						7'970'000	5'977'500	1'992'500	
	Rete ciclabile cantonale e regionale - fase 1												
	Percorsi pedonali									3'500'000	2'625'000	875'000	
	Studi per adattamento offerta TP		50'000							50'000	37'500	12'500	
	Interventi puntuali a favore TP			2'000'000						1'400'000	1'050'000	350'000	
	Nuova fermata TIL O in zona S. Martino		400'000							5'364'000	4'023'000	1'341'000	
	Interscambio Mendrisio									1'300'000	975'000	325'000	
	Stazionamento PSZC			30'000						1'230'000	922'500	307'500	
	Studi tecnici e progettazioni puntuali		100'000							100'000	75'000	25'000	
	Coordinamento CRTM		100'000							300'000	225'000	75'000	
	Programma d'agglomerato PAM 2									250'000	187'500	62'500	
	Verifiche tecniche su aspetti specifici									840'000	630'000	210'000	
	Riserva	840'000								3'500'000	2'625'000	875'000	
	Totali	2'040'000	3'000'000	63'440'000	-5'097'000	58'343'000	250'000	107'234'000	-15'580'000	-4'990'000	150'297'000	130'122'750	20'174'250
											150'297'000		

Volume di lavoro totale 175'964'000

controllo 150'297'000

- GF 5 Completamento SPA 394 Mendrisio-Gaggliolo, finanziamento Confederazione 100%
- Finanziamento Cantone, FFS, Confederazione (solo contributo Cantone, M. 5902, esclusi nodo di interscambio Stabio e preinvestimenti PA.394)
- Entrate PAM decise successivamente al messaggio 6253
- Entrate FFS decise successivamente al messaggio 6253 (partecipazione sottopasso Via Penale)

Aggiornato 22.3.2011