

Municipio del Comune di Cevio

Messaggio municipale risoluzione municipale no. 149 / 2007		OGGETTO: Richiesta di un credito di fr. 18'000.- per la partecipazione ai costi di realizzazione delle opere regionali di priorità 1 previste dal Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia
no. 4	19.02.2007	

Gentile Signora Presidente,

Gentili Signore – Egregi Signori Consiglieri,

con il presente messaggio sottoponiamo la richiesta di un credito di fr. 18'000.- (arrotondamento riparto effettivo previsto in fr. 17'881.-) inerente la quota di partecipazione finanziaria del nostro Comune per i costi a carico dei Comuni della Regione relativi alla realizzazione delle opere stradali e per il trasporto pubblico di carattere regionale previste nei prossimi 10 anni e che saranno oggetto di decisione da parte del Gran Consiglio ticinese.

- **Introduzione**

La Commissione Intercomunale dei Trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) ed il Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM)

La CIT prende avvio il 10 novembre 1988 con la stipulazione di una convenzione tra i Comuni dei nostri due Distretti di Locarno e Vallemaggia e l'Autorità cantonale e, successivamente grazie al Regolamento cantonale sull'organizzazione e il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti del 25 novembre 1998, i suoi compiti vengono definitivamente determinati.

A quest'organo il Cantone ha delegato il compito di elaborare il PTLVM. Ciò è avvenuto negli anni successivi (1992) per poi essere in seguito consolidato politicamente a livello locale (1994), approvato dal Consigliato Stato, inserito quale scheda del Piano Direttore cantonale (scheda 12.25.1-4) con approvazione del Consiglio di Stato il 23 dicembre 2003 ed avvallo definitivo della Confederazione il 27 gennaio 2006.

A questo obiettivo occorre riferirsi per capire la struttura istituzionale della CIT, un'organizzazione intermedia tra il Cantone ed i Comuni la cui funzione è quella di rappresentare quest'ultimi per le problematiche della mobilità. Rappresentare non significa comunque sostituire le Autorità comunali limitandone l'autonomia. Essa è un gremio di lavoro e di coordinazione composto dai rappresentanti municipali dei Comuni dell'agglomerato e delle Associazioni dei Comuni per le Valli (v. schema ed organigramma allegato).

Il PTLVM ha la funzione di adeguare le infrastrutture per il traffico privato e pubblico alla dinamica socioeconomica auspicata per la regione, alla pianificazione degli insediamenti e dei grandi generatori di traffico. Esso stabilisce dunque le misure e le opere necessarie che dovranno essere realizzate nel corso degli anni ed al cui finanziamento, oltre che al Cantone e alla Confederazione, devono concorrere anche i Comuni della CIT.

La base legale

Il 22 maggio 1997 è entrata in vigore la legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto. Su questa normativa si fonda la base legale che permette l'elaborazione di un finanziamento unico e globale delle opere previste dal PTLVM.

La legge attribuisce al Consiglio di Stato le seguenti competenze:

- fissare la quota globale di partecipazione dell'insieme dei Comuni;
- determinare un tasso di contribuzione unico per tutte le opere previste dal Piano indipendentemente da criteri temporali e territoriali;
- coinvolgere in modo solidale, nella copertura dei costi di elaborazione e attuazione del Piano dei trasporti, tutti i Comuni situati nel comprensorio;
- decidere la chiave di riparto delle spese tra i singoli Comuni.

Spettano dunque chiaramente al Consiglio di Stato le decisioni ultime relative alle opere da realizzare ed alla partecipazione finanziaria dei Comuni.

Ai Comuni, tramite la coordinazione della CIT, l'Autorità cantonale ha demandato il compito di preparare queste decisioni. Ciò è stato fatto da parte della Commissione allestendo uno studio proponente una chiave di riparto tra i Comuni delle spese a loro carico ed indicante i progetti da realizzare prioritariamente. La proposta, elaborata dalla CIT ed avallata dai Municipi, è stata praticamente fatta sua dal Consiglio di Stato che in data 18 gennaio 2006 l'ha intimata ai Comuni (Risoluzione governativa no. 184 del 18 gennaio 2006). Nel Luganese e nel Bellinzonese queste modalità di finanziamento dei progetti sono già in vigore.

- **La chiave di riparto adottata per le spese a carico dei Comuni riguardanti le opere di importanza regionale.**

Le spese che riguardano la realizzazione di opere a livello intercomunale vengono generalmente ripartite tra i Comuni mediante quote proporzionali ai loro interessi e tenuto conto della loro capacità finanziaria. Alla base della determinazione delle quote di ripartizione degli oneri abbiamo quindi due componenti:

- il beneficio, l'interesse o il vantaggio di ogni Comune, chiamato "interessenza";
- la "forza finanziaria" che definisce la capacità contributiva.

L'interessenza

Per calcolare come imputare ai Comuni le spese per le opere da realizzare si è dovuto calcolare il traffico che le loro popolazioni generano. In linea di massima ciò consiste nel considerare gli spostamenti fra due località differenziando fra due tipi di mobilità, quella sistematica, ossia quella determinata dallo spostamento di pendolari che comporta interessenze per il Comune di uscita e di entrata, e la mobilità non sistematica che è quella ad esempio per gli acquisti, visite, tempo libero, trasporto di merci non regolari ecc.

La mobilità sistematica è conosciuta e definibile abbastanza bene poiché i dati relativi ai flussi di pendolari e le distanze percorse sono disponibili grazie a dati forniti dall'Ufficio di statistica.

Il relativo indice di mobilità sistematica (IMS) è il risultato di somme, moltiplicazioni e medie di questi dati.

Per calcolare l'indice di mobilità non sistematica IMNS vengono invece utilizzati dati riguardanti variabili generatrici di tale mobilità quali la popolazione residente, i pernottamenti turistici ed anche i posti di lavoro generatori di mobilità non sistematica. Le variabili sono addizionate per Comune, sommati per tutti i Comuni, calcolate le medie con i risultati finali espressi in % della media.

La media aritmetica tra IMS e IMNS è l'Indice di mobilità (IM) che esprime il grado di generazione/attrazione di mobilità totale di un determinato Comune rispetto a quello medio di tutti i Comuni della CIT.

L'espressione percentuale per ogni singolo Comune del suo IM rispetto alla somma degli IM di tutti i Comuni del comparto è la "quota di mobilità" (QM).

La forza finanziaria

Per questa valutazione si fa capo al “coefficiente di partecipazione” (CP) che è l’indice di regola utilizzato per determinare l’entità della partecipazione dei Comuni alle spese cantonali. Come per l’IM interessa non il valore assoluto bensì lo scostamento rispetto all’indice medio di tutti i Comuni.

La quota di ripartizione degli oneri

Le quote di ripartizione (QR) tra i Comuni, ossia la quota percentuale a carico di ogni singolo Comune rispetto alla spesa complessiva a carico di tutti i Comuni della CIT, sono così calcolate: si moltiplica l’IM (indice di mobilità) per il CP (coefficiente di partecipazione), si sommano i risultati di tutti i Comuni e si esprime il risultato di ogni comune in % della loro somma.

Il risultato finale e l’aggiornamento dei dati

L’allegata tabella 5 è il risultato finale dell’esercizio attuato grazie alle operazioni citate poc’anzi. I dati presi in considerazione sono aggiornati con frequenza diversa, si va dalla verifica annuale (popolazione) a quella decennale (pendolarità). Il Consiglio di Stato fissa la revisione dei dati e l’aggiustamento della quota di ripartizione degli oneri ogni 4 anni. In relazione alla scelta dei dati presi in considerazione si è dovuto in particolare porre attenzione alle problematiche di ufficialità e disponibilità nel tempo. Dati non ufficiali, non controllabili esattamente e non forniti dall’ufficio cantonale o federale di statistica non hanno potuto essere presi in considerazione.

- **Le opere previste dal PTLM**

Opere di carattere regionale

La chiave di riparto si applica a tutte le opere di importanza regionale previste dal PTLVM e riprese nelle scheda di Piano direttore cantonale nonché ad altri progetti di carattere regionale. La tabella numero 8 allegata riporta tali opere con i relativi preventivi di spesa ed ammontare della quota complessiva a carico dei Comuni.

Priorità di realizzazione

La tabella numero 8 indica pure le priorità accordate ai singoli progetti. Con i responsabili degli Uffici cantonali competenti sono state stabilite due categorie: priorità 1 e priorità 2

- Priorità 1, sono i progetti da eseguire a breve-medio termine, suddivisi in A e B.
Nel gruppo priorità 1 A sono raggruppate le opere prioritarie ma con tempi realizzativi difficili da definire. In particolare gode, secondo i Comuni della CIT di priorità assoluta, la strada di collegamento alla A13 sul Piano di Magadino; la seconda opera iscritta è la galleria di Moscia.
Fanno parte del gruppo di progetti di priorità 1B : il sottopasso ed i progetti stradali di Riazzino, i lavori per la sicurezza nella galleria Mappo-Morettina (in corso di realizzazione), le infrastrutture di interscambio FFS/FART e NLM, ed i due collegamenti di emergenza in caso di acqua alta nel Gambarogno e nel Locarnese.
- Priorità 2, sono i progetti da eseguire successivamente, comprende le gallerie di Camedo e Brissago, le circonvallazioni di Losone ed Intragna e il ponte Ingiustria ad Intragna.

Entrano in considerazione per il finanziamento nei prossimi dieci anni le opere indicate con priorità 1 B.

Le opere di miglioria e di manutenzione delle strade cantonali sono per contro a carico del Cantone. I percorsi ciclabili d’interesse cantonale e regionale saranno finanziati secondo le modalità già definite per interventi analoghi realizzati o in fase di realizzazione in tutto il Cantone. Le opere di interesse locale vengono finanziate di volta in volta tramite l’allestimento di chiavi di riparto concordate fra il Cantone ed il Comune interessato.

- **Costi e quota a carico dei Comuni**

Le cifre riportate relative ai costi previsti sono indicative ritenuto il grado di approfondimento assai diversificato tra opera ed opera. Sono più precise per i progetti di priorità 1B, meno per i progetti di priorità 2.

Per le opere di priorità 1 B, quelle considerate per il contributo richiesto ai Comuni nei prossimi anni, sono previsti investimenti per 44 mio di Fr.

La parte di contributo a carico dei Comuni è stata fissata dal Consiglio di Stato al 25% dopo aver dedotto i sussidi federali, pari a 9 mio di Fr., da pagare nei prossimi dieci anni in rate annuali.

Per le opere di priorità 2 l'investimento previsto supera i 350 mio di Fr.

La strada di aggancio del Locarnese alla A2

Questo progetto è stato indicato quale progetto di priorità assoluta. Il suo costo è stato valutato in Fr. 300'000'000.-. Non è però al momento ancora deciso definitivamente se il finanziamento sarà a carico del Cantone/Comuni o se sarà per intero assunto dalla Confederazione. Le ultime informazioni disponibili sembrano avvalorare l'assunzione del finanziamento da parte della Confederazione. In ogni caso la CIT ed i Comuni si sono detti disposti, ed è stato così convenuto, di modificare il presente piano di finanziamento delle opere qualora dovesse divenire attuale la sua realizzazione e se saranno richiesti contributi ai Comuni. In questo caso la nuova impostazione sarà oggetto di nuove trattative tra Comuni ed il Cantone nonché di una nuova intimazione ai Comuni.

- **Conclusioni**

Alimentazione del fondo

I Comuni saranno chiamati ad alimentare il fondo a partire dal 2007 per dieci anni per un ammontare complessivo di 9,2 mio di Fr., ossia Fr. 920'000.- annui.

L'onere netto a carico dei Comuni per i progetti di seconda priorità, dunque dopo il 2016, sarà oggetto di discussioni tra CIT, Cantone ed i Comuni tra sette-otto anni.

I versamenti saranno effettuati sul conto corrente Stato-Comuni ai sensi del punto 3 della decisione governativa (RG 184 del 18 gennaio 2006), previa informazione ai Comuni interessati tramite la CIT.

Le quote versate dai Comuni saranno strettamente correlate all'avanzamento del programma dei lavori.

Variazioni di rilievo dei tassi di sussidiamento federale o dei costi di costruzione delle opere previste porteranno a nuove trattative tra il Cantone e la CIT.

Procedure adottate

L'iter procedurale adottato è stato il seguente:

- elaborazione di una bozza di proposta da parte di una Commissione interna della CIT
- discussione nel plenum della CIT ed elaborazione del documento per la consultazione
- trasmissione ai Comuni per consultazione
- presentazione del documento ai Municipi
- osservazioni da parte dei Comuni
- discussione all'interno della CIT delle osservazioni pervenute dai Comuni ed elaborazione del documento finale
- trasmissione del rapporto finale al CdS comprensivo di tutte le osservazioni dei Comuni
- intimazione da parte del Consiglio di Stato ai Comuni della chiave di riparto e dell'ammontare delle quote a loro carico

- possibilità di inoltro di ricorsi da parte dei Comuni; in tempo utile sono stati presentati due ricorsi (Comuni di Gerra Verzasca e Losone). La decisione del Consiglio di Stato non viene sospesa a causa dei ricorsi e rimane quindi effettiva
- il Gran Consiglio deciderà se accogliere o meno i ricorsi
- in linea di principio i pagamenti dovrebbero iniziare nel 2007.

In conclusione la procedura adottata e i risultati ottenuti hanno permesso di far convergere le attenzioni dei Comuni del Locarnese e della Vallemaggia verso dei progetti d'intervento d'interesse regionale e con una partecipazione finanziaria nei termini indicati dal presente messaggio.

L'esito positivo dei risultati ottenuti è di buon auspicio per richiedere al Cantone una costante attenzione ai problemi viari presenti nella regione.

Per tutti i motivi illustrati in precedenza e tenuto conto della risoluzione governativa no. 184 del 18 gennaio 2006, il Municipio invita quindi il Consiglio comunale a voler

RISOLVERE :

- 1. È stanziato un credito di Fr. 18'000.-, pari alla quota del 1.94% dell'importo totale a carico dei Comuni ammontante a Fr. 920'000.-, valido per i primi dieci anni di attuazione delle opere di prima priorità del PTLVM.**
- 2. Il contributo comunale in oggetto è suddiviso in dieci rate annuali di cui la prima versata nel corso del 2007. Il quinto ed il nono anno la quota parte di ogni Comune sarà ricalcolata sulla base degli indicatori statistici aggiornati.**
- 3. Il credito votato è automaticamente adattato alle oscillazioni dipendenti dall'adattamento dei parametri costituenti la chiave di riparto.**
- 4. Il contributo annuo è iscritto nel conto degli investimenti, conto "Contributo opere Piano dei Trasporti del Locarnese e Vallemaggia".**

Con ogni ossequio.

per il Municipio di Cevio:

il Sindaco
Alfredo Martini

il segretario a.i.
Fausto Rotanzi

Allegati:

1. Schema/organigramma CIT
2. Tabella no. 5: Quote di riparto (QR) degli oneri dei Comuni
3. Tabella no. 8: Opere previste d'interesse regionale e relativa valutazione dei costi e del finanziamento