



COMUNE DI CAPRIASCA

Municipio

Piazza Motta, CP 165, 6950 Tesserete

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 11/2017

COMPLEMENTO D'INFORMAZIONE

concernente la realizzazione delle opere di risanamento della strada di quartiere Oldö a Bidogno e concessione del relativo credito di fr. 953'000.00

All'esame delle Commissioni della Gestione
e Edilizia e Opere pubbliche

6950 Tesserete, 5 dicembre 2017

AL LODEVOLE CONSIGLIO COMUNALE DI CAPRIASCA

Signor Presidente,

Signore e Signori Consiglieri,

vi sottoponiamo il complemento d'informazione al Messaggio municipale citato in epigrafe (MMN 11/2017) e ciò in particolare a seguito degli aspetti sollevati dalla Commissione della Gestione in merito alla percentuale di prelievo dei contributi di miglìoria.

1. Premessa

Nell'ambito dell'esame del MMN 11/2017 in oggetto la Commissione della Gestione ha formulato l'annessa presa di posizione del 23 ottobre scorso (allegato 1) sollevando alcune perplessità circa la possibilità di prelevare, come da dispositivo di risoluzione, i contributi di miglìoria in ragione del 70% e chiedendo altresì di rivedere o ritirare il messaggio.

Come giustamente rilevato dalla Commissione della Gestione l'art. 54 cpv. 7 delle NAPR di Bidogno (allegato 2) parrebbe essere in contrasto con il punto del dispositivo relativo al prelievo dei contributi.

Stando a tale articolo infatti, *le strade di urbanizzazione particolare (o di dettaglio) dei fondi sono a completo carico dei privati sia per ciò che concerne la costruzione che la manutenzione*. Dal tenore del capoverso sembrerebbe quindi che la volontà del Legislativo di Bidogno fosse quella di prelevare una percentuale del 100% per qualsiasi opera stradale nell'ambito di urbanizzazioni particolari e ciò prescindere che stando alla Legge sui contributi di miglìoria la valutazione sulla percentuale di prelievo deve essere fatta caso per caso.

Il 23 novembre scorso i relatori della Commissione della Gestione, a nome della stessa, hanno poi chiesto al Municipio di aggiornare il Messaggio municipale in oggetto, prendendo posizione in modo chiaro sulle divergenze tra NAPR, Piano del traffico e Legge sui contributi di miglìoria, al fine di informare nel dettaglio Legislativo e cittadinanza.

2. Considerazioni del Municipio

Dando seguito alla richiesta commissionale, dopo approfondita analisi di tutta la documentazione e delle norme legali applicabili nella fattispecie, lo scrivente formula le considerazioni seguenti.

Analizzando la Relazione tecnico-economica che accompagnava il PR ed in particolare il piano di finanziamento del Piano del traffico (allegato 3) risulta che per la strada N. 2 (strada di servizio di Oldö) era però previsto e chiaramente indicato un prelievo di contributi di miglìoria in ragione del 50%.

A ciò si aggiunge un altro aspetto particolarmente rilevante, vale a dire che la “nuova” Legge sui contributi di miglìoria è entrata in vigore il 1° novembre 1990 e quindi dopo l'allestimento del PR da parte del Municipio di Bidogno avvenuto nell'ottobre 1990.

La precedente legge del 1971 stabiliva invece che la misura complessiva dei contributi non poteva essere inferiore al 30% né superiore al 60% della spesa e che questo limite poteva essere superato unicamente quando si trattava di opere destinate ad attrezzare zone non urbanizzate.

In buona sostanza i concetti di urbanizzazione generale e particolare, con le rispettive forchette di prelievo sono stati introdotti unicamente nel 1990, ciò che permette di capire la confusione e la contraddittorietà sul concetto di urbanizzazione particolare che nelle NAPR di Bidogno viene utilizzato alla stregua di strada privata.

Questa tesi è confermata dal tenore dell'art. 51 cpv. 2 delle NAPR di Bidogno, per cui ... *l'accesso diretto è permesso di regola solo su strada e comunali di raccolta e di servizio, rispettivamente private di urbanizzazione particolare.*

Sulla scorta di quanto sopra a mente dello scrivente appare evidente che con l'art. 54 cpv. 2 la volontà dell'Esecutivo e del Legislativo dell'allora Comune di Bidogno fosse in realtà quella di chiarire una questione a dire il vero ovvia, vale a dire che la costruzione e la manutenzione di strade private che si diramano dalle strade comunali dovevano essere completamente a carico dei proprietari.

Per queste ragioni la proposta municipale di procedere con un prelievo dei contributi in ragione del 70% non è messa in questione e ciò a prescindere dal fatto che nella citata Relazione tecnico-economica era prevista una percentuale del 50%. Da un lato poiché come detto, la redazione di tale documento è avvenuta a cavallo del cambiamento di legge, passaggio da un sistema che in pratica prevedeva un'unica forchetta (30%-60%) ad un altro che distingue le urbanizzazioni generali (30%-60%) da quelle particolari (minimo 70%). Dall'altro, in quanto è pacifico che stando al nuovo ordinamento la strada in questione, essendo di servizio, sia un'urbanizzazione particolare a tutti gli effetti.

Infine ed a sostegno della posizione dell'Esecutivo rileviamo pure come l'art. 54 NAPR nel paragrafo precedente a quello in questione, indichi che *il finanziamento delle opere comunali è definito secondo le disposizioni della legislazione sui contributi di miglioria*, legge che per inciso, secondo il principio della gerarchia delle leggi, in quanto tale è superiore alla regolamentazione comunale e quindi anche alle NAPR di Bidogno. Legge sui contributi di miglioria che come detto, conferisce il compito di decidere la percentuale di prelievo, di volta in volta, al Legislativo.

3. Conclusioni

In conclusione ed alla luce delle suesposte considerazioni lo scrivente non ravvisa impedimenti al proseguimento dell'usuale iter del Messaggio municipale, mantenendo il dispositivo di risoluzione così come presentato, resta ad ogni modo riservata la facoltà del Legislativo di proporre un'imposizione superiore, che in ambito di urbanizzazione particolare può raggiungere la totalità della spesa determinante.

A disposizione in Commissione e durante la seduta del Legislativo per fornire ulteriori chiarimenti, presentiamo i migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:
Andrea Pellegrinelli

Il Segretario:
Davide Conca

Risoluzione municipale no. 1074 del 4 dicembre 2017.

Allegati:

- Presa di posizione della Commissione della Gestione sul MMN 11/2017;
- Art. 54 NAPR di Bidogno,
- Finanziamento Piano del traffico.



Egregio signor Sindaco,
Egregi signori Municipali,

Con riferimento al messaggio municipale (MMN) 11/2017, concernente la realizzazione delle opere di risanamento della strada di quartiere Oldö a Bidogno e concessione del relativo credito di fr. 953'000.00, e dopo

- aver approfondito la documentazione richiesta, in particolare la documentazione del Piano regolatore (PR) dell'ex Comune di Bidogno e il progetto in discussione; come pure
- aver discusso delle perplessità emerse con il capo dicastero Opere pubbliche Michele Lepori, che ringraziamo, in occasione dell'incontro del 15 ottobre 2017,

la Commissione della gestione (CG) prende atto che:

- tenendo conto che secondo il capo dicastero l'opera in oggetto non è urgentissima e la strada non si trova in condizioni tali da dover essere totalmente rifatta a breve, se non eventualmente di una manutenzione ordinaria
- la strada di quartiere, denominata Oldö, rappresenta *"un'urbanizzazione particolare"* come del resto emerge dal Messaggio (pag. 8);
- le NAPR del Comune di Bidogno risalenti al 1993, ad oggi però ancora vincolanti per le autorità comunali, prevedono che per *"le strade di urbanizzazione particolare (o di dettaglio), dei fondi sono a completo carico dei privati sia per ciò che concerne la costruzione che la manutenzione"* (art. 54 cpv. 7 NAPR Bidogno);
- di questa norma non ne era a conoscenza praticamente nessuno prima della nostra richiesta di approfondimento in segreteria, e quindi non è stata considerata per la stesura del MMN 11/2017;
- interpellata telefonicamente dal vice segretario, la SEL non sembra abbia preso una posizione in merito alla norma di piano regolatore citata;
- se avessimo a disposizione il rapporto di Pianificazione dell'epoca (1993), che potrebbe informare dettagliatamente sulla questione, forse saremmo in grado di orientarci meglio

Ciò detto la CG, all'unanimità, ritiene di non potere entrare nel merito della redazione di un Rapporto, poiché nel MMN 11/2017 sono assenti riferimenti alle citate normative per affrontare lo stesso con cognizione di causa. La CG chiede quindi cortesemente al Municipio di voler rivedere o ritirare il messaggio secondo le proprie facoltà e far presente come vuole affrontare la/e norma/e vincolanti sopra esposte in funzione delle richieste dei contributi di miglora verso i privati, affinché la scrivente Commissione possa prendere posizione riguardo al messaggio.

Per la Commissione della Gestione:

Alessio Lo Cicero:

Marco Quadri:

Gian Antonio Baffelli:

Stefano Quadri:

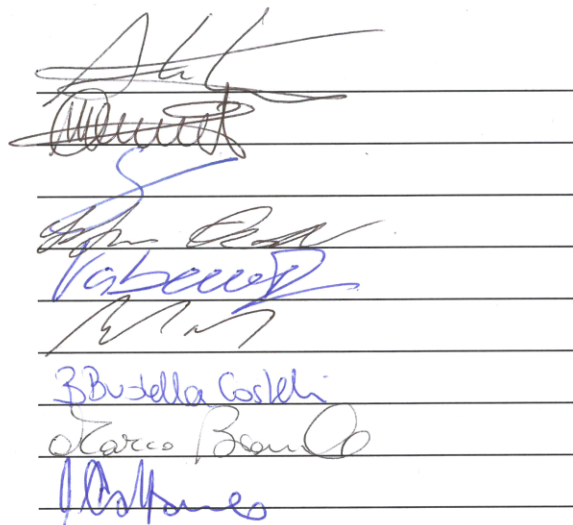
Moreno Vabanesi:

Manuel Borla:

Barbara Bindella Castelli:

Marco Bianchi:

Giacomo Cattaneo:



Handwritten signatures of the Commission members, each on a horizontal line. The signatures are in blue ink. From top to bottom: Alessio Lo Cicero, Marco Quadri, Gian Antonio Baffelli, Stefano Quadri, Moreno Vabanesi, Manuel Borla, Barbara Bindella Castelli, Marco Bianchi, and Giacomo Cattaneo.

Tesserete, il 23 ottobre 2017

b) Normative particolari

Art. 54

Strade

Le strade previste dal piano regolatore si suddividono, secondo la loro funzione e proprietà:

- strade di collegamento (Cantone)
principale
- strade di servizio (Comune, Cantone)
(o di quartiere)
- strade agricole o (Comune, Consorzi)
forestali

Il tracciato (planimetria) delle nuove strade ha carattere indicativo e l'esatta ubicazione sarà precisata nell'ambito dei progetti esecutivi. In ogni caso, fino all'adozione dei progetti esecutivi, il vincolo di PR esplica effetti verso i terzi (confinanti).

Il tracciato (planimetria e direzioni di allargamento) delle strade esistenti è vincolante sia per l'ente realizzatore delle opere sia per i terzi (confinanti).

Deroghe alle direzioni di allargamento (con modifica degli effetti del vincolo verso i terzi) potranno essere concesse solo in base ad un progetto esecutivo (allestito dal Municipio o da terzi) che permetta una diversa soluzione di quella prospettata dal PR.

La larghezza minima del campo stradale prevista dalle sezioni-tipo è in ogni caso vincolante sino a quando un progetto esecutivo non permetta di adottare delle soluzioni diverse da quelle prospettate dal PR.

Deroghe possono essere concesse solo in casi eccezionali giustificati da particolarità tecniche o costruttive.

Il finanziamento delle opere comunali è definito secondo le disposizioni della legislazione sui contributi di miglitoria.

Le strade di urbanizzazione particolare (o di dettaglio) dei fondi sono a completo carico dei privati sia per ciò che concerne la costruzione che la manutenzione.

Per le strade cantonali sono riservati i disposti della legislazione in materia.

5.2. Piano del traffico

Oggetto	Costi complessivi	Sussidi						Spesa restante	Contributo complessivo sulla spesa restante		Resto a carico del Comune
		Federali		Cantonali		Enti o privati			%	Fr.	
		%	Fr.	%	Fr.	%	Fr.				
Strade di PR											
Strada di servizio N.1	33'750.--	-	-	-	-	-	-	33'750.--	50	16'875.--	16'875.--
Strada di servizio N.2	519'990.--	-	-	-	-	-	-	519'990.--	50	259'995.--	259'995.--
Strada di servizio N.3	30'000.--	-	-	-	-	-	-	30'000.--	-	-	30'000.--
Strada di servizio N.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strada di servizio N.5	14'000.--	-	-	-	-	-	-	14'000.--	-	-	14'000.--
Strada di servizio N.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale strade di PR	597'740.--	-	-	-	-	-	-	597'740.--	-	276'870.--	320'870.--
Percorsi ped. interni											
Perc.ped.cantonale	2'400.--	-	-	-	-	-	-	2'400.--	-	-	2'400.--
Perc.ped.nucleo Bidogno	41'000.--	-	-	-	-	-	-	41'000.--	50	20'500.--	20'500.--
Totale perc.ped.interni	43'400.--	-	-	-	-	-	-	43'400.--	-	20'500.--	22'900.--
Posteggi pubblici											
Posteggio pubblico P1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Posteggio pubblico P2	136'725.--	-	-	-	-	-	-	136'725.--	30	41'017.--	95'708.--
Posteggio pubblico P3	30'000.--	-	-	-	-	-	-	30'000.--	30	9'000.--	21'000.--
Posteggio pubblico P4	113'400.--	-	-	-	-	-	-	113'400.--	30	34'020.--	79'380.--
Posteggio pubblico P5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Posteggio pubblico P6	98'350.--	-	-	-	-	-	-	98'350.--	30	29'505.--	68'845.--
Totale post.pubblici	378'475.--	-	-	-	-	-	-	378'475.--	-	113'542.--	264'933.--
Totale piano traffico	1019'615.--	-	-	-	-	-	-	1019'615.--	-	410'912.--	608'703.--

Il finanziamento delle opere inerenti al piano del traffico è stato così concepito:

- strade di PR : - nessun sussidio
 - contributi: secondo la legge sui contributi di miglitoria dell'8 marzo 1971 (LCM) ed a dipendenza del tipo di strada e del comprensorio di servizio.
In particolare per le diverse strade si è valutato quanto segue:
 - N. 1; N. 2 : 50%
 - N. 3; N. 5 : non si prevede di prelevare un contributo di miglitoria

Prudenzialmente non vengono prese in considerazione eventuali possibilità di ricevere crediti agevolati da parte della LIM (legge sullo aiuto agli investimenti nelle regioni di montagna)

- percorsi pedonali : - nessun sussidio
 - contributi:
 - percorso pedo- : nessun contributo
nale cantonale
 - percorso pedo- : 50%
nale nucleo

- posteggi pubblici : - nessun sussidio
 - contributi: si prevede di prelevare un contributo di miglitoria pari al 30% del costo dell'opera.
A sostituzione dei contributi di miglitoria i posteggi potranno essere finanziati (previa approvazione del C.d.S.) in altro modo ad es. come affitto, parchimetri, ecc.