



COMUNE DI VACALLO

## MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 37/2023

### CHIEDENTE UN CREDITO DI FR. 380'000.- PER IL NUOVO TRACCIATO STRADALE DI VIA FORNASETTE E RELATIVO INCROCIO CON VIA PIZZAMIGLIO

Vacallo, 9 gennaio 2023 / RM 2305

Lodevole  
Consiglio Comunale  
6833 Vacallo

Signor Presidente, Signore e Signori Consiglieri,

il presente messaggio riprende integralmente il MM 28/2022 che vi avevamo sottoposto per approvazione lo scorso 16 agosto 2022 e d era stato da voi approvato nella seduta del 20 ottobre 2022, senza però ottenere la maggioranza assoluta dei membri del Legislativo come stabilito all'art. 61.2 della LOC.

Rinnoviamo dunque la richiesta di un credito di Fr. 380'000.-- relativo al nuovo tracciato stradale di Via Fornasette e il relativo incrocio con Via Pizzamiglio, completando l'approfondimento del punto 7 inerente il prelievo di contributi di migliona, con un contributo della Sezione degli Enti locali, rilasciato su nostra richiesta.

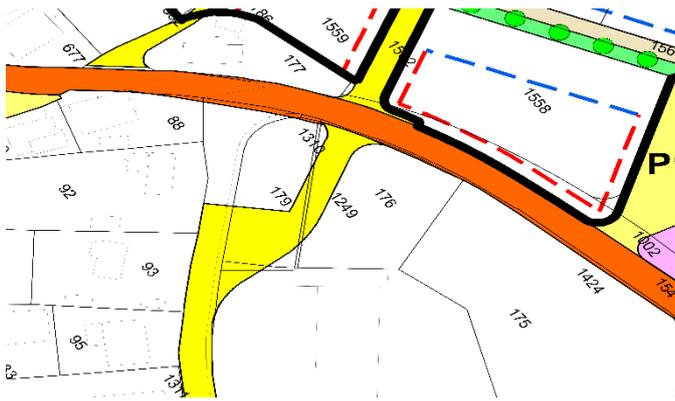
#### **1. PREMESSE**

Con l'approvazione 2 dicembre 1997 del Piano regolatore (PR) il Consiglio di Stato (CdS) proponeva il mantenimento dell'accesso veicolare alla parte bassa del quartiere S. Felice utilizzando la strada esistente (a monte del fondo no. 177) con il divieto di svolta a sinistra sulla Via Pizzamiglio per i veicoli in uscita, modificando l'art. 62 cpv. 7 NAPR con lo stralcio del nuovo accesso in corrispondenza dell'incrocio con Via Fornasette e imponendo la presentazione di una Variante di PR relativa alla definizione dell'accesso alla parte bassa del quartiere.

La soluzione proposta dal CdS, sia per motivi di sicurezza che a causa del volume di traffico in entrata e in uscita dal nuovo quartiere non veniva ritenuta idonea da parte del Municipio, che dopo ulteriore approfondimento proponeva un assetto dell'incrocio tra Via Pizzamiglio / accesso al quartiere S. Felice / Via Fornasette ubicato in un solo punto con condizioni ottimali per gli utenti.

Già allora la svolta a sinistra da Via Fornasette verso S. Simone risultava pericolosa per la scarsa visibilità.

La nuova soluzione prospettata, che aveva e che ha il vantaggio di concentrare in un solo punto gli accessi al quartiere S. Felice e a Via Fornasette, migliorando notevolmente le condizioni di visibilità, faceva parte della variante di PR approvata dal CdS il 7 dicembre 1999 con risoluzione no. 5230.



Se l'accesso al quartiere San Felice veniva eseguito con l'urbanizzazione dello stesso, per quanto concerne invece concerne la Via Fornasette, visto il relativo poco volume di traffico, si era deciso di posticipare l'opera. Considerate ora le nuove edificazioni già eseguite su Via Fornasette si ritengono oltremodo maturi i tempi per porre in essere il prospettato nuovo tracciato stradale e relativo raccordo con Via Pizzamiglio.

Estratto Piano del traffico

## **2. SITUAZIONE ESISTENTE**

Via Fornasette è una strada di servizio a fondo cieco che si immette in una strada di collegamento (Via Pizzamiglio – strada cantonale) avente un importante bacino di utenza (collegamento con valico doganale, servizio trasporto pubblico,...).

L'incrocio esistente non gode ad oggi, di una visibilità adeguata a garantire all'utenza un'uscita in sicurezza da Via Fornasette (visibilità verso monte di ca. 20 m). Per l'immissione su Via Pizzamiglio è attualmente presente uno specchio.

## **3. PROGETTO**

### **3.1 Coordinamento col progetto preliminare**

Le conclusioni scaturite dal progetto preliminare inerente il nuovo tracciato di Via Fornasette, elaborato dallo studio d'ingegneria Comal.ch di Morbio Inferiore, possono essere così riassunte:

- le caratteristiche tecniche generali previste dal PR vengono mantenute (calibri stradali, marciapiede,...);
- l'accesso su Via Pizzamiglio dal nuovo tracciato non garantisce una corretta visibilità verso sinistra. È pertanto necessario rimuovere circa 9 m<sup>2</sup> in corrispondenza del mappale no. 88 RFD di Vacallo, come già previsto dal PR;
- la variante prevista da PR non permette di garantire l'accesso al mappale no. 180 RFD di Vacallo (Condominio Bucaneve), a causa delle pendenze esistenti. Si prevede, pertanto, come discusso e condiviso dal nostro UTC con il progettista, di modificare leggermente il tracciato previsto da PR in modo da non modificare l'accesso al fondo no. 180 RFD.

L'incarto di progetto definitivo ha approfondito gli aspetti progettuali già discussi e condivisi in fase di progetto preliminare, integrando anche il nuovo marciapiede su Via Pizzamiglio e la nuova rampa dell'autorimessa dal mappale no. 175 RFD di Vacallo.

### **3.2 Descrizione generale del progetto definitivo**

Il nuovo tracciato stradale, oggetto del presente Messaggio, è finalizzato, come previsto dal PR, a spostare l'incrocio attuale con Via Pizzamiglio, al fine di collocare in un unico punto l'incrocio Via Pizzamiglio/Via S. Felice/Via Fornasette e garantire una corretta visibilità in uscita da Via Fornasette.

Il tracciato planimetrico segue quanto previsto a PR e nel progetto preliminare e in particolare:

- l'uscita su Via Pizzamiglio è di fronte all'uscita del comparto ex clinica S. Felice, colme previsto a PR. La scelta è volta a garantire maggior sicurezza all'uscita dei due comparti. Al fine di garantire una corretta visibilità verso monte, vengono rimossi ca. 9 m<sup>2</sup> del mappale no. 88 RFD di Vacallo;
- il raccordo con il tratto di Via Fornasette esistente avviene in prossimità della rampa di accesso al mappale no. 180 RFD di Vacallo. Come definito al pto 3.1 la rampa non viene modificata in considerazione delle pendenze esistenti;
- In corrispondenza dell'uscita su Via Pizzamiglio viene mantenuto il nuovo marciapiede (passante).

Il nuovo calibro stradale, considerate le caratteristiche del comparto, si mantiene pari a 5.50 m, mentre in corrispondenza dell'intero tracciato viene realizzato un marciapiede rialzato di larghezza pari a 1.50 m. Viste la pendenza longitudinale di Via Pizzamiglio e quella trasversale di Via Fornasette esistente, viene mantenuta una pendenza trasversale sul nuovo tracciato di quest'ultima pari al 4% in direzione del marciapiede.

Per quanto concerne il tracciato altimetrico, viene mantenuta una pendenza del 2.8% fino alla rampa del mappale no. 175 e del 2% dalla rampa al raccordo col tratto di Via Fornasette esistente.

### 3.3 Visibilità incrocio Via Fornasette – Via Pizzamiglio

La verifica della visibilità dei pedoni da parte dei veicoli in uscita da Via Fornasette, effettuata conformemente alla norma VSS 640 273a, è illustrata nella figura seguente.



Verifica visibilità pedoni per i veicoli in uscita da Via Fornasette (secondo norma VSS 640 273a)

Per gli accessi su strade principali (con limite di velocità pari a 50 km/h) la norma VSS 640 273a stabilisce una distanza di visibilità minima variabile fra 50 e 70 m. Per i veicoli provenienti da sud è garantita una visibilità pari a 70 m, mentre per garantire una corretta visibilità per i veicoli provenienti da nord da parte dei veicoli in uscita da Via Fornasette è necessaria la rimozione di una superficie pari a ca. 9 m<sup>2</sup> in corrispondenza del mappale no. 88 RFD. Così facendo viene garantita una visibilità per i veicoli provenienti da nord pari a 55 m.

### 3.4 Progetto stradale e ripristino del terreno

Per quanto concerne il nuovo tracciato stradale è prevista la posa dei seguenti pacchetti bituminosi:

- 7 cm di miscela tipo ACT 16N in corrispondenza della nuova sede stradale;
- 5 cm di miscela tipo AC 11N in corrispondenza di marciapiedi non carrozzabili;
- 5 cm di miscela tipo AC 11N + 5 cm di miscela tipo ACT 16N in corrispondenza di marciapiedi passanti.

Sono definite le seguenti delimitazioni (bordure,...):

- Lato strada a monte (privo di marciapiede):
  - muretto altezza 30 cm a confine con i mappali no. 179 e 94
  - muretto altezza variabile presso la rampa di accesso al fondo no. 92
  - cordonetto SN 8/25 a sud dell'accesso al fondo 92
  - mocca 12/15/18 (resto)
- Lato marciapiede esterno (lato a valle):
  - mocca 12/15/18 ad eccezione degli accessi privati
- Lato marciapiede interno (delimitazione della strada):
  - bordura RN 12/25 ad eccezione degli accessi privati
  - bordura RN 12 S/20 (ribassata) a nord dell'accesso al mapp. 175
- In corrispondenza di accessi (mapp. 180 e 175):
  - bordura interna RN 12/25 a filo pavimentazione (solo accesso al mapp. 180)
  - bordura esterna RN 12 S/20 (ribassata)
- In corrispondenza dell'accesso al mapp. 92:
  - mocca 12/15/18
- In corrispondenza del marciapiede passante su Via Pizzamiglio:
  - bordura interna RN 12/25 a filo pavimentazione

La sistemazione dell'area all'interno dei mappali no. 179 e 94 (porzioni di mappale che diventeranno di proprietà dei sigg. Topi, cfr. cap. 4) è lasciata di competenza del proprietario privato; per quanto concerne il tratto di Via Fornasette che verrà dismesso, è prevista la rimozione della pavimentazione.

È previsto poi il ripristino a verde, per un totale di ca. 50 m<sup>2</sup>, di due porzioni di terreno limitrofe alla nuova strada che diventeranno di proprietà comunale (vedi area verde chiaro a pagina 3).

La scarpata presso il mappale no. 179, a valle del nuovo marciapiede, verrà opportunamente stabilizzata alla base con la posa di blocchi da scogliera. Inoltre la scarpata verrà riprofilata, seminata e ricoperta con telo di juta alfine di garantire una migliore stabilizzazione del terreno.

### 3.5 Evacuazione delle acque meteoriche

È prevista la posa di una canalizzazione acque meteoriche in PVC, diametro 250 mm, sviluppo di circa 50 m ed una profondità di posa di circa 1.30 m, collegata a 3 caditoie lungo il nuovo tracciato stradale, che convoglierà le acque nella canalizzazione acque miste esistente lungo Via Fornasette.

### 3.6 Infrastrutture

Le Aziende presenti in zona sono state contattate dal progettista alfine di individuare la presenza di proprie infrastrutture e definire eventuali interventi di potenziamento/sostituzione:

- Age SA è interessata al potenziamento delle proprie infrastrutture (AP, gas, elettricità);  
(Il potenziamento della condotta acqua potabile sarà oggetto di un separato messaggio municipale)
- Swisscom è interessata al potenziamento delle proprie infrastrutture;
- Cablecom non è interessata al potenziamento delle proprie infrastrutture.

Il progetto dell'illuminazione stradale del nuovo tracciato è inserito in quello della nuova illuminazione di tutta la Via Fornasette che verrà allestito da Age SA di Chiasso. Il preventivo di spesa tiene conto della quota parte per l'illuminazione stradale all'interno del limite d'opera.

#### **4. ESPROPRI E OCCUPAZIONI TEMPORANEE**

Il progetto stradale, oggetto del presente messaggio, prevede degli espropri (definitivi o temporanei) sui mappali no. 88, 94, 175, 179, 180 e 1249 RFD di Vacallo. I dettagli degli espropri e delle occupazioni temporanee previste per il progetto sono riportati nello specifico piano.

Di seguito la stima dei costi d'esproprio previsti dal progetto:

N° mappale	Esproprio	m <sup>2</sup>	Costo (fr./m <sup>2</sup> )	(fr.)	Osservazioni
88	definitivo	9	---	0.00	Vedi accordo con sig. Topi (propr.)
94	definitivo	289	---	0.00	Propr. comunale, vedi accordo con sig. Topi
175	definitivo	147	---	0.00	Cessione gratuita a compenso indici edificatori utilizzati (vedi copia licenza edilizia)
179	definitivo	342	---	0.00	Vedi accordo con sig. Topi (propr.)
179	temporaneo	316	5.00	1'580.00	Area di cantiere
180	definitivo	1	400.00	400.00	
1249	definitivo	7	---	0.00	Propr. comunale, Vedi accordo con sig. Topi
Spese notarili e catastali				8'000.00	
<b>Totale (arrotondato)</b>				<b>10'000.00</b>	

#### **5. PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE**

Per quanto concerne il programma di realizzazione, specifichiamo che il Municipio, se codesto lodevole Consiglio comunale concederà il relativo credito d'opera, dovrà intraprendere i seguenti passi:

- allestimento dei documenti per la pubblicazione;
- procedura di pubblicazione del progetto secondo i disposti della legge sulle strade e, in subordine, di quelli della Legge di espropriazione (Lespr);
- allestimento capitolati di appalto e moduli di offerta, messa in appalto e attribuzione delle delibere per l'esecuzione dei lavori;
- organizzazione della direzione dei lavori ed esecuzione.

Tutte queste procedure devono sottostare ai disposti di legge, con particolare riferimento alla Legge sulle strade e alla Legge sulle commesse pubbliche (con il rispetto dei relativi tempi di pubblicazione e dei rimedi giuridici).

È ipotizzabile quindi prevedere l'inizio dei lavori per l'inizio dell'estate del prossimo anno.

## 6. PREVENTIVO DI SPESA

Il preventivo dei costi dell'intervento, allestito dallo studio d'ing. Comal.ch di Morbio Inferiore, è stato elaborato sulla base del codice delle posizioni normalizzate (CPN), con un grado di approssimazione del +/- 10% (norma SIA).

Nel preventivo viene inserito l'importo relativo al rifacimento parziale, dove necessario, della pavimentazione della parte esistente di Via Fornasette.

CPN	DESCRIZIONE	IMPORTO (fr.)
113	Impianto di cantiere	21'750.00
181	Costruzione di giardini ed opere paesaggistiche	11'875.00
211	Fosse di scavo e movimenti di terra	41'300.00
222	Selciati, lastricati e delimitazioni	56'050.00
223	Pavimentazioni	60'675.00
223	Rifacimento parziale pavimentazione Via Fornasette esistente	20'000.00
237	Canalizzazioni e opere di prosciugamento	27'290.00
241	Opere di calcestruzzo eseguite sul posto	24'705.00
	Illuminazione pubblica	10'000.00
	<b>TOTALE OPERE COSTRUTTIVE (IVA ESCLUSA)</b>	<b>273'645.00</b>
	Imprevisti (ca. 10%)	28'000.00
	Oneri di progettazione e D.L.	36'000.00
	D.L. opere non incluse nel preventivo Comal.ch (15% su 30'000)	4'500.00
	Espropri	10'000.00
	<b>TOTALE IMPORTO (IVA ESCLUSA)</b>	<b>352'145.00</b>
	IVA (7.7%)	27'115.20
	<b>TOTALE ARROTONDATO (IVA INCLUSA)</b>	<b>380'000.00</b>

Grado di approssimazione del preventivo norma SIA +/- 10%

Base costi: giugno 2022

## 7. CONTRIBUTI DI MIGLIORIA

L'esecuzione di nuove opere di urbanizzazione, non pone nessun problema di interpretazione nell'ambito del prelievo dei contributi di miglioria. Più problematico risulta il problema del miglioramento di impianti esistenti, che va compreso nella nozione di opere di urbanizzazione (Legge sui contributi di miglioria, art. 3 e 4).

Secondo la prassi, sono da comprendere nella nozione di opere di urbanizzazione, soggette a contributo, in quanto destinate a migliorare la situazione esistente, gli interventi fra gli altri per il miglioramento della rete viaria esistente (cfr. A. Scolari, Tasse e contributi di miglioria, note no. 192 e 193)

Esaminando quindi il progetto è scaturita la necessità legale di considerare il principio dell'imposizione dei contributi di miglioria a carico dei privati, il tutto sulla base della relativa legge, nonché sulla scorta di commentari di applicazione.

In effetti l'art. 3 cpv. 1 della Legge sui contributi di miglioria (LCM) del 24.04.1990 sancisce:

*Danno luogo a contributo, in particolare:*

- a) le opere di urbanizzazione generale e particolare dei terreni;
- b) le opere di premunizione e di bonifica, come ripari contro le alluvioni, le frane, le valanghe, i rimboschimenti e le piantagioni;
- c) le ricomposizioni particellari.

La formulazione del richiamato articolo non lascia dubbi sul fatto dell'applicabilità dei contributi per le opere previste nel presente messaggio municipale.

La presunzione che queste opere procurano automaticamente a qualsiasi terreno circostante un vantaggio effettivo è data dal fatto che l'urbanizzazione viene migliorata secondo uno standard minimo.

Secondo l'art. 4 LCM, la presunzione del vantaggio particolare per le opere pubbliche è così stabilita:

1Un vantaggio particolare è presunto specialmente quando:

- a) l'opera serve all'urbanizzazione dei fondi ai fini dell'utilizzazione prevista, oppure l'urbanizzazione viene migliorata secondo uno standard minimo;
- b) la redditività, la sicurezza, l'accessibilità, la salubrità e la tranquillità dei fondi, tenuto conto della loro destinazione sono migliorate in modo evidente;
- c) sono eliminati o ridotti inconvenienti e oneri.

2Nella determinazione del vantaggio particolare si devono considerare gli inconvenienti connessi all'opera ed eventuali restrizioni di diritto pubblico gravanti i fondi.

In sintesi si può affermare che il contributo è imponibile quando l'opera procura un vantaggio particolare ad una determinata cerchia di persone; non è invece sufficiente che la persona imponibile tragga un vantaggio generico, cioè un vantaggio che, in maniera più o meno analoga, derivi alla globalità dei cittadini.

Per il calcolo di questi contributi facciamo riferimento all'art. 9 LCM che testualmente cita:

*I beni imponibili sono individuati mediante un piano del perimetro, con l'eventuale suddivisione in classi di vantaggio.*

La fissazione e determinazione del piano del perimetro, indicante i fondi o la parte di essi sottoposti a contribuzione, avverrà in un secondo tempo, ed è per legge di stretta competenza dell'Esecutivo comunale. La fissazione del perimetro di prelievo dipende da un apprezzamento di fatto, di natura prevalentemente tecnica. Occorre quindi fissare un perimetro d'imposizione, comprendente tutti i fondi che si presume traggano un vantaggio dall'opera. La suddivisione interna della quota di spesa votata avverrà per fasce o classi di vantaggio.

Per definire la percentuale a carico dei privati sul costo dell'opera, l'art. 7 cpv. 1 LCM prescrive:

*Per le opere di urbanizzazione generale la quota a carico dei proprietari non può essere inferiore al 30% nè superiore al 60% e per le opere di urbanizzazione particolare inferiore al 70% della spesa determinante; se la distinzione tra opere di urbanizzazione generale e particolare non è agevole, può essere stabilita una percentuale media. La natura dell'urbanizzazione è di regola dedotta dai piani regolatori.*

Sul principio della distinzione fra urbanizzazione generale e urbanizzazione particolare possiamo far riferimento a quanto indicato nel *Messaggio governativo 2826 del 13.6.1984 – Legge sui contributi di miglioria - Approvata 24.4.1990 in vigore dal 1.1.1990.*

- a) *Per urbanizzazione generale si intende l'allacciamento di un territorio edificabile ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, segnatamente alle condotte dell'acqua, dell'approvvigionamento energetico e delle acque di rifiuto, nonché a strade e accessi che servono direttamente il territorio edificabile (Zaugg art. 73 N 1). L'urbanizzazione particolare comprende il raccordo dei singoli fondi ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, nonché alle strade di quartiere aperte al pubblico e alle canalizzazioni pubbliche (Zaugg art. 73 N 1). Le condotte e gli accessi sui singoli fondi non fanno invece parte dell'urbanizzazione particolare.*

Nella fattispecie si potrebbe dunque già concludere che l'opera sia da considerare come urbanizzazione generale, perché non si tratta di servire solo un fondo, ma un piccolo quartiere.

Sulla scorta di quanto sopra si può indicare che l'opera di Via Fornasette è una miglioria che porta vantaggi particolari e limitati a una cerchia di proprietari relativamente ristretta, per cui s'impone il prelievo dei contributi secondo il criterio d'urbanizzazione generale, quindi con percentuale di contributi fra il 30% e il 60% delle opere assoggettabili.

Sulla base di questa "forchetta" il Municipio ritiene opportuno, nel caso specifico, in consonanza con decisioni già prese in passato, utilizzare e proporre la percentuale minima del 30%.

Per il calcolo dei contributi sono determinanti le spese totali d'esecuzione o di acquisto dell'opera, comprese quelle dei terreni necessari, le indennità, i progetti, la direzione dei lavori e gli interessi di costruzione. Sono escluse le opere di manutenzione.

Le parti d'opera soggette a prelievo di contributi di miglioria sono valutate in fr. 353'000.- circa.

Secondo i disposti dell'art. 9 LCM il Municipio procederà ad individuare i beni imponibili, allestendo un piano del perimetro e l'eventuale suddivisione in classi di vantaggio.

Sulla base quindi di quanto sopra indicato e sull'importo sul quale si andranno a prelevare i contributi di miglioria, pari a fr. 353'000.--, l'importo a carico dei privati risulta pari a fr. 105'900.-- .

Come ricordato in entrata lo scorso 20 ottobre 2022, il vostro consesso, dopo aver scelto di proseguire l'esame del messaggio come proposto a fronte di un emendamento che proponeva di prelevare contributi di miglioria, si ha approvato il MM 28/022, che però non ha ottenuto la maggioranza assoluta dei voti.

Il Municipio, convinto della proprio anali per tutto quanto sin qui esposto, ha tuttavia chiesto il parere della Sezione degli enti locali, che il 24 novembre 2022 si è espressa, confermando la conformità della scelta. Il documento è allegato.

## 8. RILEVANZA FINANZIARIA

Il piano finanziario si presenta pertanto nel modo seguente:

<i>Costi esecutivi nuovo tracciato stradale di Via Fornasette dedotti</i>	<i>fr.</i>	<i>380'000.--</i>
<i>- contributi di miglioria</i>	<i>fr.</i>	<i>-105'900.--</i>
<b><i>Totale netto a carico del Comune</i></b>	<b><i>fr.</i></b>	<b><i>274'100.--</i></b>

L'esecutivo reputa che non vi siano conseguenze finanziarie rilevanti (art. 174 cpv. 4 LOC).

L'investimento è inserito a piano finanziario.

Quale impatto sulla gestione corrente segnaliamo unicamente l'ammortamento economico da effettuare conformemente ai tassi prescritti dalla LOC.

L'ammortamento previsto deve essere effettuato sulla durata di utilizzo del bene finanziato. Nella fattispecie si tratta di una strada la cui durata viene stimata in 40 anni.

L'onere per interessi passivi è teorico e valutato in media sulla base del tassi dell'1.50% annuo, pari a fr. 2'104.50, attualmente inserito nel piano finanziario.

Ne consegue un ammortamento lineare annuo del 2.5%, pari a fr. 6'852.50, e quindi annualmente l'investimento graverà sulla gestione corrente per un importo di fr. 8'957.-

L'incarto del progetto definitivo accompagnato dall'intera documentazione è a disposizione presso l'Ufficio tecnico comunale.

Il messaggio è demandato per esame alle commissioni edilizia e gestione.

Rimanendo a disposizione per fornire, in sede di discussione, tutte le necessarie informazioni che riterrete utili chiedere, il Municipio vi invita a voler

**r i s o l v e r e :**

- 1. È approvato il progetto definitivo** per il nuovo tracciato stradale di Via Fornasette e relativo incrocio con via Pizzamiglio.
- 2. È concesso un credito di fr. 380'000.—** necessari al nuovo tracciato stradale di Via Fornasette e relativo incrocio con via Pizzamiglio.
- Si conferma che il Municipio è chiamato a procedere all'imposizione dei **contributi di miglioria** ai privati, secondo i disposti della legge in vigore, nella misura del **30% della spesa determinante**.
- Il credito va iscritto nel conto "Investimenti" del Comune, secondo i disposti della LOC.
- L'importo dovrà essere utilizzato entro il 31.12.2024, caso contrario esso decade.

Con ossequio.

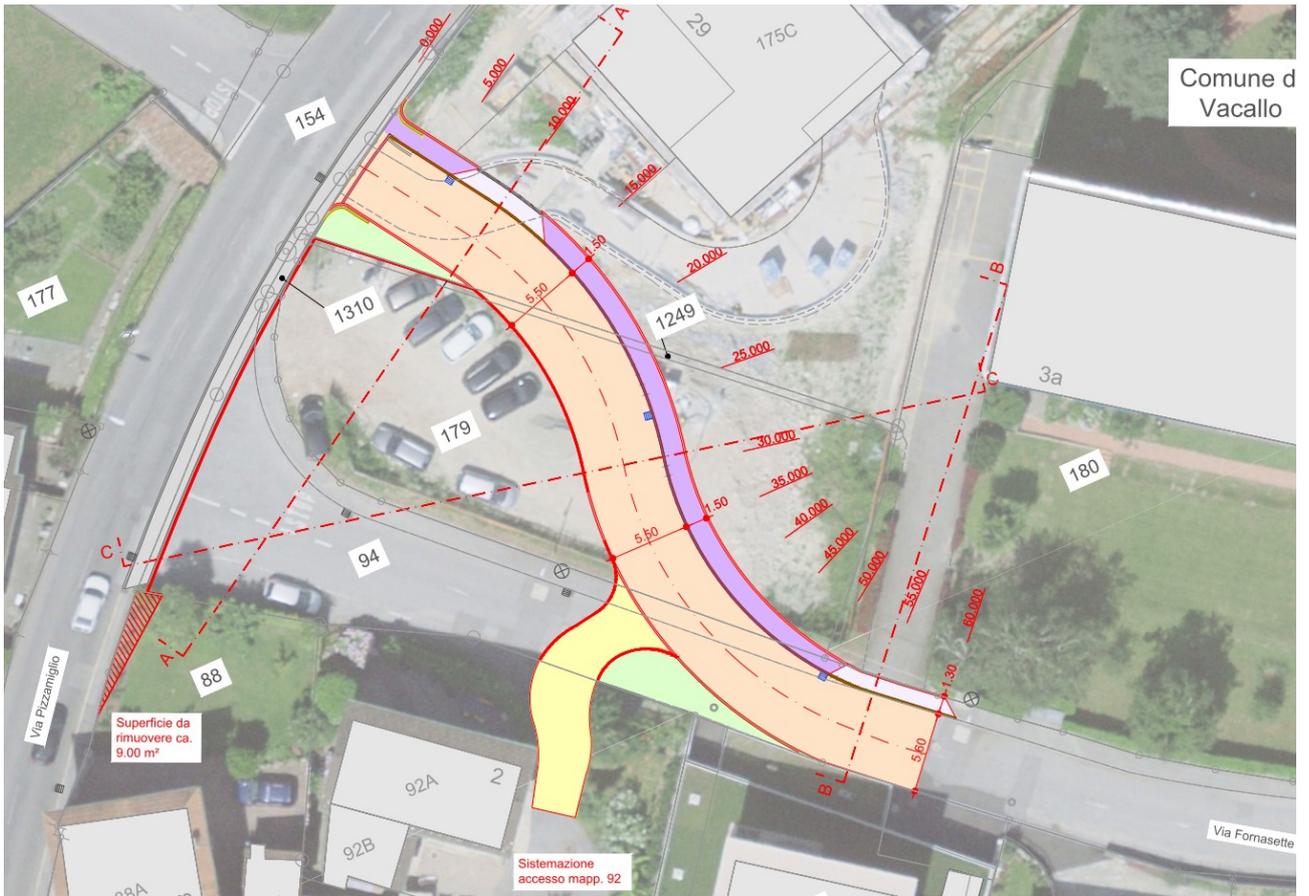
**PER IL MUNICIPIO**

Il Sindaco:  
Marco Rizza

Il Segretario:  
Filippo Pezzati

Modalità decisionale: maggioranza assoluta dei membri del Consiglio Comunale.

Allegati: - planimetria di progetto  
- parere della SEL del 24.11.2022



telefono  
e-mail  
web

Via Carlo Salvioni 14  
6501 Bellinzona

+41 91 814 17 11  
di-sel@ti.ch  
www.ti.ch/sel

Repubblica e Cantone Ticino  
Dipartimento delle istituzioni

Incarti.

Incarto003988

24-11-2022 11:18:41



persona  
incaricata

Alan Lancetti

**Sezione degli enti locali  
6501 Bellinzona**

telefono  
e-mail

+41 91 814 17 25  
alan.lancetti@ti.ch

Al  
Municipio del Comune di Vacallo  
Piazza Municipio  
6833 Vacallo

Bellinzona 24 novembre 2022

## Contributi miglioria – Obbligo di prelievo

Signor Sindaco e Signori municipali,

ci riferiamo alla vostra richiesta di parere del 28 ottobre 2022 inerente i contributi di miglioria (obbligo di prelievo) per la modifica del tracciato all'intersezione fra via Fornasette e via Pizzamiglio a Vacallo e rispondiamo come segue.

Si premette innanzitutto che i Comuni ticinesi dispongono di grande libertà nell'applicazione della legislazione cantonale sui contributi di miglioria, segnatamente nella determinazione del perimetro d'imposizione e nel riparto dell'onere complessivo tra le varie proprietà. In tale ambito essi godono pertanto di autonomia protetta (STF 2P.75/2006 del 19 ottobre 2006 consid. 2.2 e rinvi).

Nel Canton Ticino la Legge sui contributi di miglioria stabilisce che i Comuni sono tenuti a prelevare contributi siffatti per le opere che procurano vantaggi particolari (art. 1 cpv. 1 LCM). Danno luogo a contributo, segnatamente, le opere di urbanizzazione generale e particolare dei terreni (art. 3 cpv. 1 lett. a LCM).

Il contributo è imponibile anche per il miglioramento o ampliamento di un'opera esistente, esclusi i lavori di manutenzione (art. 3 cpv. 4 LCM).

Secondo l'art. 4 cpv.1 LCM un vantaggio particolare è presunto specialmente quando: l'opera serve all'urbanizzazione dei fondi ai fini dell'utilizzazione prevista, oppure l'urbanizzazione viene migliorata secondo uno standard minimo; la redditività, la sicurezza, l'accessibilità, la salubrità e la tranquillità dei fondi, tenuto conto della loro destinazione sono migliorate in modo evidente; sono eliminati o ridotti inconvenienti e oneri.

Il fatto che le infrastrutture siano già presenti o meno non è decisivo, dal momento che un vantaggio particolare è presunto non solo quando l'opera attua una prima urbanizzazione, ma anche quando migliora l'urbanizzazione secondo uno standard minimo, rispettivamente quando migliora in modo evidente la situazione generale dei fondi. Dunque, anche un fondo che già era servito può trarre vantaggio nella misura in cui ne viene migliorata l'urbanizzazione. Determinante è la situazione oggettiva del fondo, non la visione soggettiva del contribuente (TE 30.2016.28 consid. 2, Manuale Tributi pubblici e contributi di miglioria, L. Ponti Broggin, nota 4 art. 3 LCM).

Nel caso di specie, secondo le motivazioni del messaggio municipale 28/2022, si tratterebbe di migliorare l'accesso e la sicurezza da Via Fornasette - quale strada di servizio a fondo cieco del quartiere interessato (cfr. mess. mun. 28/2022 in particolare pagg. 2 e 7) - su via Pizzamiglio tramite un nuovo tracciato; sempre secondo il messaggio in tal modo si garantirebbe una corretta visibilità verso sinistra per gli utenti della strada residenziale in parola; ciò spostando l'incrocio attuale, al fine di collocare in un unico punto l'incrocio via Pizzamiglio/via S. Felice/via Fornasette, e rimuovendo 9 m2 del mappale no. 88 RFD di Vacallo.

Come visto, giusta l'art. 4 cpv. 1 LCM il miglioramento dello standard minimo, rispettivamente dell'accessibilità e della sicurezza dell'opera, giustificano il prelievo dei contributi di miglioria. La giurisprudenza in materia conferma che sono soggetti al prelievo anche opere *che migliorano una strada esistente, segnatamente che ne agevolano l'uso* (TE 30.2011.04 del 13.10.2011, Manuale Tributi pubblici e contributi di miglioria, nota 4, art. 4 LCM).

Pertanto, stante lo scopo dell'intervento proposto con il messaggio in questione e gli elementi ivi esposti, la conclusione del Municipio concernente la sussistenza dei criteri per il prelievo dei contributi di miglioria con una percentuale del 30% al minimo di legge (art. 7 cpv. 1 LCM) non appare in contrasto con la legislazione e neppure con la giurisprudenza in materia, migliorando e agevolando le opere prospettate l'urbanizzazione generale, in particolare la sicurezza e l'accessibilità di via Fornasette, con il suo quartiere, su via Pizzamiglio.

Allegato un estratto del manuale Tributi pubblici e contributi di miglioria con riportati i due esempi giurisprudenziali citati di applicazione degli artt. 3 e 4 LCM da parte del Tribunale delle espropriazioni.

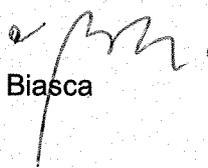
Beninteso, resta riservato un giudizio diverso dell'Autorità superiore eventualmente adita.

L'occasione è gradita per porgere i nostri migliori saluti.

#### SEZIONE DEGLI ENTI LOCALI

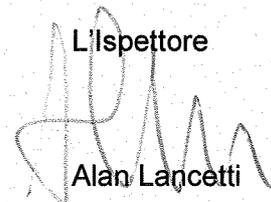
La Capoufficio amministrativo  
e del contenzioso

Carla Biasca



L'Ispettore

Alan Lancetti



Allegato:  
Estratto sentenze del Manuale Tributi pubblici e contributi di miglioria

CFPG

12

12

Studi e  
monografie

CFPG

Lorenza Ponti Brogгинi  
Tributi pubblici e contributi di miglioria

# Tributi pubblici e contributi di miglioria

(giurisprudenza 2000-2020)

Lorenza Ponti Brogгинi



9 788881 530724

### Art. 3 - Opere che danno luogo a contributo

- <sup>1</sup> Danno luogo a contributo, in particolare:
    - a) le opere di urbanizzazione generale e particolare dei terreni;
    - b) le opere di premunizione e di bonifica, come ripari contro le alluvioni, le frane, le valanghe, i rimboschimenti e le piantagioni;
    - c) le ricomposizioni particellari.
  - <sup>2</sup> Per urbanizzazione generale si intende l'allacciamento di un territorio edificabile ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, segnatamente alle condotte dell'acqua, dell'approvvigionamento energetico e delle acque di rifiuto nonché a strade ed accessi che servono direttamente il territorio edificabile.
  - <sup>3</sup> L'urbanizzazione particolare comprende il raccordo dei singoli fondi ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, nonché alle strade di quartiere aperte al pubblico e alle canalizzazioni pubbliche.
  - <sup>4</sup> Il contributo è imponibile anche per il miglioramento o ampliamento di un'opera esistente, esclusi i lavori di manutenzione.
- 
1. L'art. 3 LCM definisce i **concetti di urbanizzazione generale** (cpv. 2) e di **urbanizzazione particolare** (cpv. 3), impiegando gli stessi termini utilizzati dal Legislatore federale all'art. 4 LCAP. Con urbanizzazione generale si intende l'allacciamento di un territorio edificabile ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, segnatamente alle condotte dell'acqua, dell'approvvigionamento energetico e delle acque di rifiuto nonché a strade ed accessi che servono direttamente il territorio edificabile (art. 3 cpv. 2 LCM = art. 4 cpv. 1 LCAP). L'urbanizzazione particolare comprende invece il raccordo dei singoli fondi ai rami principali degli impianti di urbanizzazione, nonché alle strade di quartiere aperte al pubblico ed alle canalizzazioni pubbliche (art. 3 cpv. 3 LCM = art. 4 cpv. 2 LCAP). La legge cantonale definisce pertanto in maniera completa e precisa i concetti di urbanizzazione generale e di urbanizzazione particolare. Essa indica altresì il metodo che le autorità comunali

devono seguire per procedere alla classificazione di determinate opere nell'una o nell'altra di queste due categorie: bisogna far capo, in principio, alle scelte effettuate in sede di piano regolatore (art. 7 cpv. 1 ultima frase LCM; inoltre, RDAT I-1998 n. 53, ove il Tribunale amministrativo ha comunque ulteriormente proceduto ad una verifica puntuale delle caratteristiche intrinseche dell'opera). L'art. 7 cpv. 1 LCM istituisce poi ancora una terza ipotesi: quella in cui la distinzione tra opere di urbanizzazione generale e opere di urbanizzazione particolare non è agevole. Ai fini della sussunzione di singole, specifiche fattispecie nei concetti appena definiti di urbanizzazione generale e di urbanizzazione particolare oppure nella categoria delle opere di incerta classificazione, il Comune non dispone pertanto di importanti spazi di determinazione (STA 52.1999.12 del 15.6.1999 consid. 3.2).

2. Il contributo è imponibile anche per il miglioramento o l'ampliamento di un'opera esistente, esclusi i lavori di manutenzione (art. 3 cpv. 4 LCM). La costruzione di posteggi viene generalmente considerata come opera di urbanizzazione in senso lato e quindi tale da giustificare il prelevamento di contributi (STA 52.2006.110 del 14.11.2006 consid. 2 con rinvio a SCOLARI, Diritto amministrativo, parte speciale, n. 486).
3. In generale gli **interventi stradali e le opere annesse** sono un esempio emblematico di opere di urbanizzazione soggette a contributi di miglioria; è infatti opinione comunemente ammessa che la costruzione e la sistemazione di strade, marciapiedi e piazze conferiscano vantaggi particolari alle proprietà servite, poiché creano le premesse per l'edificazione dei fondi o ne migliorano lo stato di urbanizzazione (Messaggio del Consiglio di Stato n. 2826 del 13.6.1984 concernente la nuova Legge sui contributi di miglioria, ad art. 5 del disegno di legge; CRESPI, pag. 66 e 70; REITTER, pag. 65, 67, 70; BLUMER, pag. 38, 45, 47, 48; MARANTELLI-SONANINI, pag. 93; RDAT II-1998 n. 29 consid. 6b; RtiD II-2005 n. 25 consid. 5.3; TE 30.2016.28 del 27.5.2020 consid. 4.1).
4. La **presenza di infrastrutture pregresse** non è decisiva, dal momento che un vantaggio particolare è presunto non solo quando l'opera attua una prima urbanizzazione, ma anche quando migliora l'urbanizzazione secondo uno standard minimo, rispettivamente quando migliora in modo evidente la situazione generale dei fondi. Dunque, anche un fondo che già era servito può trarre vantaggio nella misura in cui ne viene migliorata l'urbanizzazione. Determinante è la situazione oggettiva del

fondo, non la visione soggettiva del contribuente (TE 30.2016.28 del 27.5.2020 consid. 4.2).

5. I ricorrenti sostengono che l'intervento stradale non sia un'opera che dà luogo a contributi di miglioria, poiché costituisce una semplice manutenzione su una strada di transito e non può che essere considerato di interesse generale vista l'ampiezza del perimetro nel quale sono stati incassati i contributi.

Tali argomenti tendono sostanzialmente a contestare il principio stesso dell'imposizione trascurando, tuttavia, che il tema sfugge al sindacato del TE, al quale spetta di statuire con pieno potere cognitivo solamente sul prospetto dei contributi (art. 11 e 13 cpv. 2 LCM). In effetti è compito esclusivo del Legislativo comunale – nel quadro della competenza espressamente attribuitagli di approvare i progetti per l'esecuzione di opere pubbliche e di accordare i crediti necessari (art. 13 cpv. 1 lett. g LOC) – stabilire il principio del prelievo, la natura dell'urbanizzazione e la quota imponibile (RDAT II-1998 n. 29 consid. 4b). Eventuali obiezioni sul principio dell'imposizione vanno dunque sollevate impugnando la risoluzione del Legislativo dinanzi al Consiglio di Stato nelle forme ed entro i termini sanciti dagli art. 208 segg. LOC (RDAT II-1995 n. 46 consid. 3b, II-1998 n. 29 consid. 4b; RtiD II-2005 n. 26). Una volta definito il principio, la fase successiva di elaborazione del prospetto a norma dell'art. 11 LCM rientra invece nelle competenze del Municipio (RDAT I-1994 n. 7) così come l'incasso dei contributi (TE 30.2010.86 del 22.4.2015 consid. 4).

6. **Allargamento di una strada con un calibro inferiore alle norme VSS** – L'opera avrebbe dovuto essere contestata impugnando la decisione del Consiglio comunale nelle forme e nei termini sanciti per i ricorsi contro le decisioni degli organi comunali giusta gli art. 208 segg. LOC (RDAT II-1995 n. 46 c, 3b, II-1998 n. 29 c, 4b; RtiD II-2005 n. 26). Al più tardi essa andava contestata nell'ambito della procedura di pubblicazione del progetto (TE 30.2007.103 del 29.10.2009 consid. 4.3).

#### *Art. 4 - Vantaggio particolare*

<sup>1</sup> Un vantaggio particolare è presunto specialmente quando:

- a) l'opera serve all'urbanizzazione dei fondi ai fini dell'utilizzazione prevista, oppure l'urbanizzazione viene migliorata secondo uno standard minimo;
- b) la redditività, la sicurezza, l'accessibilità, la salubrità e la tranquillità dei fondi, tenuto conto della loro destinazione sono migliorate in modo evidente;
- c) sono eliminati o ridotti inconvenienti e oneri.

<sup>2</sup> Nella determinazione del vantaggio particolare si devono considerare gli inconvenienti connessi all'opera ed eventuali restrizioni di diritto pubblico gravanti i fondi.

1. **Contributi di miglioria per la realizzazione di una strada, fondi confinanti con la strada ma inseriti in zona forestale o comunque non sfruttabili da un punto di vista edificatorio.** Il Tribunale federale ha ritenuto che non è manifestamente insostenibile, e quindi non arbitrario, ritenere, come la Corte cantonale, che tali mappali non abbiano tratto alcun beneficio patrimoniale dal nuovo tratto stradale (sulla nozione di arbitrio, cfr. DTF 131 I 217 consid. 2.1; DTF 129 I 173 consid. 3.1, DTF 129 I 49 consid. 4, DTF 129 I 8 consid. 2.1). Di per sé non è escluso che fondi situati in zona agricola o forestale acquistino attrattiva, e quindi valore, grazie alla creazione di un accesso carrozzabile. Nel caso specifico, non è però d'altro canto nemmeno infondato negare che i sedimi, i cui valori di stima sono tra l'altro di poche centinaia di franchi, si prestino ora ad un miglior sfruttamento da un punto di vista economico. Le argomentazioni ricorsuali sulla facilità di accesso con macchinari per giustificare il prelievo di contributi anche per tali fondi appaiono invero poco realistiche, se rapportate alle concrete possibilità d'uso dei fondi. Nel senso del giudizio impugnato si esprime del resto in genere anche la dottrina (OTZENBERGER, pag. 50; LINDENMANN, pag. 63 e 65; BLUMER, pag. 52 seg.; BUFFAT, pag. 250). L'annullamento dei contributi a carico delle particelle per assenza di vantaggio

economico particolare resiste quindi alle critiche sollevate nel ricorso (sentenza 2P.76/2006 del 19.10.2006 consid. 4.3.2).

2. La strada non solo è percorribile a piedi per raggiungere l'ufficio postale, i servizi comunali ed i commerci, ma può essere utilizzata liberamente anche in automobile, indipendentemente dalla segnaletica stradale. E questo basta per ammettere un vantaggio particolare poiché quest'ultimo è dato già dalla sola possibilità di fruire dell'opera non essendone necessario l'uso effettivo (RtiD II-2008 n. 31 consid. 4.4 in fine; RDAT II-2000 n. 50 consid. 4.2; TE 30.2010.86, 22.4.2015 consid. 5.2 in fine).
3. In effetti il vantaggio non deriva solo dalla fluidità del traffico veicolare bensì anche dal **miglioramento generale della qualità dello spazio pubblico**. L'opera va quindi considerata nell'ambito del piano regolatore con il quale verranno creati dei collegamenti pedonali (TE 30.2010.86 del 22.4.2015 consid. 7.4).
4. Anche il **miglioramento di una strada esistente** può rappresentare un vantaggio particolare ai sensi dell'art. 4 LCM. Nel caso discusso dal TE il progetto stradale proponeva non solo di sopperire alle carenze di natura tecnica dettate dalla vetustà delle strade, ma anche di agevolarne l'uso per tutti gli utenti, risolvendo le problematiche legate al traffico intenso ed introducendo misure di moderazione che concorrono a garantire la velocità massima auspicata di 30 km/h. È dunque stato ritenuto che l'opera influisce sulla viabilità, sulle condizioni di sicurezza per i pedoni e gli automobilisti ed è anche un deterrente al traffico parassitario. Di conseguenza essa migliora l'urbanizzazione delle proprietà servite ubicate nel quartiere conferendo loro un vantaggio particolare (TE 30.2011.04 del 13.10.2011).
5. Per **lavori di manutenzione** si intendono gli interventi prevalentemente intesi a conservare lo stato e l'uso di un'opera o di un impianto, prevenendone il degrado e mantenendone inalterato lo stato e l'efficienza, senza comportare ampliamenti o cambiamenti di destinazione apprezzabili (Messaggio del Consiglio di Stato n. 2826 del 13.6.1984 concernente la nuova Legge sui contributi di miglioria, cap. XI ad art. 4b, pag. 16; SCOLARI, Tasse, n. 197; RDAT I-2001 n. 36 consid. 4 e rinvii) (TE 30.2010.11 del 30.06.2011 consid. 2).

6. **Gli interventi stradali e le opere annesse** sono un esempio emblematico di opere di urbanizzazione soggette a contributi di miglioria; è infatti opinione comunemente ammessa che la costruzione e la sistemazione di strade, marciapiedi e piazze conferiscano vantaggi particolari alle proprietà servite poiché creano le premesse per l'edificazione dei fondi o ne migliorano lo stato di urbanizzazione (Messaggio del Consiglio di Stato n. 2826 del 13.6.1984 concernente la nuova Legge sui contributi di miglioria, ad art. 5 del disegno di legge; CRESPI, pag. 66 e 70; REITTER, pag. 65, 67, 70; BLUMER, pag. 38, 45, 47, 48; MARANTELLI-SONANINI, pag. 93; SCOLARI, Tasse, pag. 95; RDAT II-1998 n. 29 consid. 6b; RtiD II-2005 n. 25 consid. 5.3; TE 30.2011.25 del 29.10.2013 consid. 4.1; TE 30.2016.37 del 27.5.2020 consid. 5.1).
7. La **presenza di infrastrutture pregresse** non è decisiva, dal momento che un vantaggio particolare è presunto non solo quando l'opera attua una prima urbanizzazione, ma anche quando migliora l'urbanizzazione secondo uno standard minimo, rispettivamente quando migliora in modo evidente la situazione generale dei fondi, specie l'accessibilità e la sicurezza (art. 3 cpv. 3, 4 cpv. 1 lett. a, b LCM). Dunque, anche un fondo che già era servito può trarre vantaggio da un'opera stradale (TE 30.2011.25 del 29.10.2013 consid. 4.4 e TE 30.2011.68 del 26.05.2011 consid. 3.3; TE 30.2016.39 del 25.10.2019 consid. 5.2).
8. Il **marciapiede** va a beneficio anche dei terreni industriali dal momento che i proprietari, così come i fornitori e i dipendenti delle aziende, possono usufruirne, e questo è sufficiente per ammettere un vantaggio particolare (RtiD II-2008 n. 31 consid. 4.4).
9. L'inclusione di un fondo o di un comparto nel piano del perimetro (art. 9 LCM) dipende dall'esistenza di un vantaggio. Quest'ultimo deve adempiere due requisiti fondamentali: essere particolare e di natura economica. Il vantaggio è particolare quando concerne una cerchia ben determinata di interessati, i quali traggono un beneficio specifico decisamente maggiore rispetto a quello derivante alla collettività grazie all'esecuzione dell'opera; è poi economico quando è realizzabile, e cioè convertibile in denaro (RtiD I-2007 n. 29 consid. 4.2). Il vantaggio particolare dev'essere valutato secondo criteri oggettivi; non sono considerati, invece, gli aspetti soggettivi come l'uso effettivo dell'opera, essendo sufficiente che sia data la possibilità di usufruirne (RtiD II-2008 n. 31 consid. 4.4; TE 30.2011.25 del 29.10.2013, consid. 6.2; STA 52.2013.106 del 23.7.2013 consid. 3.1).