

M.M. no. 113 concernente alcune permuthe fondiarie tra il Comune di Locarno e le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi – FART – e la concessione di un diritto di superficie semplice a favore delle FART al mapp. No. 5686 RFD Locarno

Locarno, 17 febbraio 2004

Al Consiglio Comunale

Locarno

Signori Presidente e Consiglieri Comunali,

1. **Premessa**

Con MM no. 105 del 20 maggio 1986, no. 161 del 5 giugno 1987, no. 137 dell'8 febbraio 1991 vi si sottoponeva una richiesta complessiva di un credito di 5,5 Mio/fr. a valersi quale partecipazione del Comune per la messa in galleria della ferrovia sulla tratta da Sant'Antonio a Solduno S.Martino. Nei MM citati si evidenziavano gli impegni delle FART di cedere gratuitamente al Comune la superficie ferroviaria compresa tra Sant'Antonio e Solduno come pure quelli relativi alle sistemazioni dell'area occupata dalla stazione e dall'officina.

Con MM no. 160 del 5 giugno 1987 vi è stato richiesto lo stanziamento di un ulteriore credito di fr. 2'036'000.- per l'acquisto della part. No. 5686 RFD, ricavata dal frazionamento dell'originaria part. No. 2333 RFD, occupata dalla stazione e dall'officina di Sant'Antonio, che è stato concesso dal vostro consiglio il 28 settembre 1987. L'atto notarile relativo all'acquisto di quest'area è stato sottoscritto il 19 dicembre 1994 e unitamente alla cessione della proprietà ha pure contemplato la costituzione di un diritto di superficie semplice a favore del Comune di Locarno sulla parte sotterranea della part. No. 2333 RFD per la realizzazione di un autosilo sotterraneo. Gli accordi contrattuali prevedevano pure la concessione di un comodato a favore delle FART per l'utilizzazione della stazione e dell'officina fino al 31 dicembre 2000, successivamente prorogato fino al 31 dicembre 2003 susseguentemente ai ritardi nella realizzazione della nuova officina. Gli impegni contrattuali prevedono infine l'obbligo delle FART di procedere, a sue spese, alle demolizioni delle strutture ferroviarie (stazione e officina).

Il trasferimento dell'officina nel Comune di Tegna e più precisamente a Ponte Brolla è stato oggetto di un lungo contenzioso sfociato nella sentenza del Tribunale Federale del

10 agosto 2000 e nella successiva risoluzione di dissodamento del Consiglio di Stato del 25 settembre 2001, la quale, cresciuta in giudicato, ha dato luce verde per la realizzazione dell'opera.

La nuova officina ha potuto in seguito essere costruita dopo che il Gran Consiglio ha stanziato un contributo cantonale di fr. 2'485'000.-.

Tutto il resto è storia recente; la nuova officina FART di Ponte Brolla è stata ufficialmente inaugurata nel corso del mese di settembre dello scorso anno.

2. Le permutate fondiari

La messa in galleria della ferrovia ha comportato la liberazione di una vasta area in superficie alla quale è sembrato opportuno potere conferire una diversa utilizzazione. Pertanto, verso la fine degli anni '80 e nel corso degli anni '90 il Comune e le FART avevano raggiunto tutta una serie di accordi di massima relativi al nuovo assetto fondiario che tenesse conto della realizzazione della nuova officina a Ponte Brolla, che come noto confina con la part. No. 528 RFD Tegna, di proprietà del Comune di Locarno, e della situazione dopo la conclusione dei lavori relativi alla messa in galleria della tratta ferroviaria da Sant'Antonio a Solduno S. Martino, nonché delle altre situazioni derivanti dal fatto che le Vie Magistra e alla Sorgenti risultavano di proprietà delle FART.

a) La situazione a Ponte Brolla

La realizzazione della nuova officina ferroviaria di Ponte Brolla ha comportato la necessità di utilizzare complessivamente 1'593 m² provenienti dalla part. No. 528 RFD di proprietà del Comune di Locarno che sono stati oggetto anche di una domanda di dissodamento da parte delle FART. Questa superficie dovrà essere integrata e conglobata nella part. No. 476 RFD già di proprietà delle FART. Con questa operazione la nuova officina FART trova un assetto fondiario definitivo. Informiamo che l'attuazione del dissodamento ha comportato delle misure di compensazione (rimboschimento sostitutivo, gestione delle piantagioni ecc.) che hanno avuto luogo sulla proprietà comunale dell'adiacente stand di tiro; tutti gli oneri relativi a questa piantagione e alla sua manutenzione resteranno comunque a carico delle FART.

b) La situazione a Locarno

Premettiamo che in passato il vostro legislativo, sulla base del MM no. 28 dell'11 gennaio 2001, ha stanziato i crediti per la realizzazione della terza corsia bus in Via Franzoni tra Via Passetto e Via Vigizzi. Contestualmente a questa operazione le FART hanno ceduto l'area ferroviaria in superficie compresa tra Via Vigizzi e Via Passetto.

Da un punto di vista della tecnica del registro fondiario, tenuto conto della presenza della galleria ferroviaria sotterranea, si è dovuto procedere alla costituzione di una

servitù personale di galleria ferroviaria a favore delle FART e a carico delle part. No. 5827 e 2334 RFD Locarno che è stata iscritta a RF il 21 novembre 2001 (vedi dg. 17437/40). Tale servitù dovrà ovviamente essere estesa a tutte le altre tratte oggetto di cessione al Comune e che hanno la galleria ferroviaria nel sottosuolo.

La regolarizzazione della situazione fondiaria comporta pertanto da una parte la cessione delle FART al Comune di una superficie complessiva di 7'694 m² che interessa le tratte di Via Franzoni tra Via Passetto e l'attuale stazione ferroviaria, l'area tra Via Vigizzi e Via Vallemaggia e infine la superficie stradale dall'inizio di Via Magistra fino alla parte terminale di Via alle Sorgenti. Facciamo notare che sino a questo momento Via Magistra e l'ex Via alle Sorgenti erano aree di proprietà delle FART gravate da una servitù di passo pubblico con veicoli a favore del Comune di Locarno.

L'operazione comporta pure la cessione dal Comune alle FART di una superficie di 626 m² derivante dalla necessità di procedere alla correzione dell'assetto stradale in Via Galli e dell'area della fermata dei treni a Solduno S. Martino

c) *Gli aspetti finanziari*

L'attuazione di queste cessioni e permuta al Comune di Locarno ha formato oggetto di particolare attenzione da parte nostra anche perché in un primo momento le FART intendevano includere nella trattativa gli importi da essa pagati per gli allargamenti stradali in Via Magistra. In effetti la costruzione della galleria ha comportato la necessità di espropriare sedimi privati assolutamente necessari per mantenere il transito veicolare lungo questa strada di servizio. L'importo in gioco e prospettato a suo tempo era cifrato in fr. 750'000.-, come vi era già stato accennato in passato (vedi MM no. 137 dell'8 febbraio 1991 pag. 4).

Alla luce di questa situazione, che avrebbe anche potuto comportare l'insorgere di un contenzioso di non facile soluzione, il Comune, con l'accordo delle FART, ha dato incarico all'arch. Giampiero Orsi, già perito del Tribunale d'espropriazione, di verificare la situazione e di determinare i valori immobiliari da attribuire ai diversi fondi oggetto della permuta globale che tenesse conto delle precipue particolarità delle situazioni e dei diversi valori in gioco e potesse facilitare di conseguenza la conclusione degli accordi.

Questo importante referto peritale, consegnato il 2 giugno 2003, ha analizzato in dettaglio la situazione attribuendo precisi e ponderati valori immobiliari dei sedimi interessati all'operazione di cessione e di permuta, vale a dire quelli ubicati a Ponte Brolla e quelli situati sul territorio giurisdizionale comunale tenendo conto della situazione di fatto, dell'utilizzazione come pure dell'azonamento secondo le disposizioni del piano regolatore.

Il rapporto peritale conclude nel senso di attribuire un valore globale di fr. 163'592.- ai terreni ceduti dal Comune alle FART, e un valore di fr. 449'226.- ai terreni delle FART ceduti al Comune di Locarno con la conseguenza che il conguaglio a favore delle FART ammonta a fr. 285'634.-, arrotondato per difetto a fr. 285'000.-, a cui si aggiungono fr. 6'000.—di onorari notarili e spese di trapasso.

Con il presente messaggio vi chiediamo pertanto, a norma degli art.li 13 cpv. 1 lett. e) e h) LOC, di autorizzare le operazioni di cessione e di permuta.

3. **L'area di Sant'Antonio**

Nell'attesa che si concludesse il lungo iter procedurale relativo alla nuova officina di Ponte Brolla, le FART hanno messo in atto la sistemazione dell'area della vecchia stazione di S. Antonio, realizzando un posteggio pubblico e un'area di parcheggio per i suoi dipendenti. I posteggi vengono utilizzati anche dai dipendenti del vicino Ospedale (notoriamente carente di posti auto) e da altre persone che gravitano intorno alla parte ovest di Città Vecchia. Il posteggio pubblico è stato realizzato seguendo le precise indicazioni del nostro Ufficio tecnico.

Come già anticipato, le FART sono tenute ad eseguire, a loro spese, la demolizione dei manufatti esistenti. Tuttavia, sarebbe poi compito del Comune dare una sistemazione adeguata all'intero sedime. Ricordiamo infatti che il piano regolatore cittadino assegna quest'area ad una zona per attrezzature pubbliche, con destinazione stazione FART, autosilo, parco ed edificio pubblico, ma appare evidente che per questi contenuti bisognerà attendere che si sviluppino le condizioni favorevoli alla loro realizzazione.

Il Municipio ha quindi accolto con interesse la proposta delle FART di ampliare il parcheggio attuale, dando un disegno unitario all'intero comparto. La trattativa è avvenuta parallelamente alla discussione relativa alle permuta di terreno, per cui viene presentata contemporaneamente.

I termini dell'accordo sono:

- le FART realizzano il posteggio pubblico e lo gestiscono autonomamente;
- le FART si assumono la spesa relativa all'ampliamento che è stimata in ca. fr. 880'000.—e comprende pure l'adeguamento dell'incrocio tra via Simen e via Franzoni.
- Le FART rinunciano al versamento dell'indennizzo per la permuta dei terreni, oltre alle pretese per le espropriazioni e sistemazioni in via Magistra.
- Il Comune concede alle FART un diritto di superficie semplice per la costruzione e la manutenzione del parcheggio pubblico per la durata di 20 anni e a titolo gratuito.

La durata del diritto di superficie tiene conto del fatto che si stimano circa 15 anni per ammortizzare l'investimento summenzionato, a cui bisogna aggiungere l'importo relativo alle permuta (altri 2-3 anni) e un certo reddito sul capitale. La Città si riserva ovviamente la facoltà di rientrare in possesso del terreno anticipatamente, per provate necessità, versando il valore residuo dell'investimento. Riteniamo che si tratti di un accordo soddisfacente, che permette alla Città di dotarsi di un buon numero di posteggi

pubblici a ridosso di un quartiere che ne è notoriamente carente, senza assumersi importanti investimenti.

4. Il parcheggio

La tabella sottostante indica sinteticamente la suddivisione del numero di parcheggi, tra esistenti e previsti:

No di posteggi	Disabili	FART	Comune	Totale
I Fase	1	46	17	64
II Fase	<u>2</u>	<u>0</u>	<u>75</u>	<u>77</u>
Totali	3	46	92	141

I nuovi posteggi sono dunque 77 e vanno in parte a rimpiazzare gli attuali stalli che sono a disposizione del personale FART (circa una quarantina).

L'accesso carrozzabile è quello esistente da via Franzoni e già servito dalla barriera d'entrata. Le uscite carrozzabili sono 2: la prima è quella esistente in uscita su via Galli in vicinanza di via Bianchetti, la seconda è quella nuova in uscita su via Rinaldo Simen, con corsie preferenziali in direzione del centro e in direzione di Ascona. Gli accessi e le uscite pedonali principali si trovano in corrispondenza dell'entrata e delle uscite carrozzabili, sulla direzione di via Castelrotto e in corrispondenza della fermata BUS S. Antonio in via Franzoni. Altri passaggi sono realizzati lungo le aree verdi posando lastre di beola integrate nel verde stesso.

I dati tecnici ricalcano quelli della fase I, con la sola differenza che per la fase II l'intera area adibita a posteggio sarà sistemata a verde tramite grigliati in PE riciclato. Un'adeguata manutenzione (irrigazione durante i mesi caldi) potrà trasformare questa pavimentazione in un'area completamente verde. Le dimensioni degli stalli e degli accessi si basano sulla norma VSS 640'291.

Come per la I fase, anche nella II fase si convoglierà l'acqua dei sedimi pavimentati sui posteggi: a una prima dispersione superficiale seguirà un'infiltrazione in pozzi perdenti durante periodi di intense piogge, previo passaggio in caditoie sifonate.

All'incrocio tra via Galli e via Simen sarà realizzata una piccola area di servizio che accoglierà:

- 2 contenitori per rifiuti tipo MOLOK;
- l'armadio SES per la distribuzione dell'energia agli stabili adiacenti;
- una cabina telefonica SWISSCOM;
- una seconda biglietteria per il pagamento del posteggio e
- una parete adibita a vetrina o spazio espositivo.

La cabina telefonica e la seconda biglietteria si trovano al coperto sotto una soletta in cemento armato debitamente illuminata.

La domanda di costruzione, completa della perizia fonica che attesta la conformità del posteggio alle normative in materia, è in fase di allestimento e sarà presentata dalle FART ancora nel corso del corrente mese.

4. **Conclusioni**

Le questioni presentate con questo messaggio sono state oggetto di discussioni e trattative sull'arco di diversi anni. Il Municipio si è sforzato di ricercare una soluzione conforme agli interessi della Città, risolvendo in modo definitivo anche l'annoso problema delle proprietà fondiari delle FART sul nostro territorio. Le rivendicazioni espresse dall'associazione La Rada, interessata al mantenimento dello stabile che ospitava l'officina, hanno avuto il pregio di sollevare un dibattito intorno alla questione degli spazi culturali, dove, a nostro avviso, la Città si è sempre mostrata attiva e aperta a varie forme di collaborazione. Nel caso concreto, ci siamo mossi per cercare delle soluzioni alternative agli spazi che saranno presto demoliti, evitando così che si instaurasse una situazione di conflitto che non avrebbe giovato a nessuno.

Nell'attuale situazione finanziaria del Comune, il Municipio ha optato per una scelta molto pragmatica che non vincola comunque in alcun modo le future scelte in merito alla destinazione dell'intera area.

Alla luce di quanto precede vi invitiamo pertanto a voler risolvere quanto segue:

1. È autorizzata la permuta tra Comune e FART relativa alle part. No. 746 e 528 RFD Tegna e part. No. 2890, 2653, 2891, 2747, 2738, 3594, 5474, 2743, 2744, 2916, 2653, 5828, 2333, 2335, 2414, 2835 e 2419 RFD Locarno.
2. È accordato alle FART un diritto di superficie semplice a carico della particella no. 5686 RFD Locarno per la costruzione e la manutenzione di un parcheggio per la durata di 20 anni e a titolo gratuito.

Con la massima stima.

Per il Municipio

Il Sindaco:

Il Segretario:

Allegati: piano di situazione e dettagli progetto
foto situazione attuale
piani di permuta