

ANNO 2005/2006

Seduta X: mercoledì 22 giugno 2005 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Consuntivo 2004 (seguito)
 - Messaggio del 6 aprile 2005 no. 5639
 - Rapporto di maggioranza del 7 giugno 2005 no. 5639 R1; relatore: Bruno Lepori
 - Rapporto di minoranza 1 del 7 giugno 2005 no. 5639 R2/1; relatore: Gianfranco Soldati
 - Rapporto di minoranza 2 del 20 giugno 2005 no. 5639 R2/2; relatore: Attilio Bignasca
2. Richiesta del credito di fr. 8'573'623.- per il sussidiamento delle opere di canalizzazione e di depurazione delle acque luride approvate nel 2004 e riguardanti 40 Comuni del Cantone
 - Messaggio del 3 maggio 2005 no. 5649
 - Rapporto del 31 maggio 2005 no. 5649 R; relatore: Bruno Lepori
3. Chiusura della seduta e rinvio

PRESIDENZA: Werner Carobbio, Presidente

Alle ore 14.05 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 81 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Adobati - Allidi-Cavalleri - Arigoni - Arn - Bacchetta-Cattori - Bagutti - Beretta Piccoli L. - Bergonzoli - Bignasca - Bobbià - Boneff - Bonoli - Bordogna - Brivio - Butti - Caimi - Calastri - Canonica G. - Canonica I. - Carobbio - Carobbio Guscetti - Cavalli - Celio - Colombo - Croce - Dafond - David - Del Bufalo - Dell'Ambrogio - De Rosa - Dominé - Duca Widmer - Ducry - Ferrari C. - Ferrari M. - Fiori - Foletti - Fornera - Gemnetti - Genazzi - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Isenburg - Jelmini - Lepori - Lepori Colombo - Lombardi - Lotti - Lurati - Maggi - Malandrini - Marra - Marzorini - Mellini - Menghetti - Merlini - Orelli Vassere - Orsi - Pantani - Pedrazzini - Pellanda - Pelossi - Pestoni - Piazzini - Pinoja - Quadri - Ravi - Ricciardi - Righinetti - Rizza - Salvadè - Soldati - Suter - Terrier - Torriani - Truatsch - Vitta

Si sono scusati per l'assenza:

Beltraminelli - Beretta-Piccoli F. - Poli - Regazzi - Rusconi - Savoia

Non si sono scusati per l'assenza:

Bertoli - Pini - Robbiani

1. CONSUNTIVO 2004 (seguito)

Messaggio del 6 aprile 2005 no. 5639

Continua la discussione sui singoli rendiconti dipartimentali.

Dipartimento del territorio

BERGONZOLI S. - In questi ultimi anni, si fa un gran piangere a causa del calo del turismo nel nostro Cantone, e in particolare nel Locarnese, che è sempre stato in pole position. Purtroppo non serve a niente versare lacrime, quando non si sanno cogliere le opportunità che ci vengono date, per di più senza impiego di denaro pubblico. La scuola di golf esiste da nove anni, è una realtà sportiva della Città di Locarno, e ha un'importanza turistica cantonale, essendo l'unica struttura pubblica di golf di tutto il Ticino. La realizzazione del progetto di illuminazione creerebbe nuovi posti di lavoro e offrirebbe alla comunità una nuova, originale, attrattiva turistica. L'illuminazione della scuola sarebbe una prima svizzera di forte impatto turistico e godrebbe del sostegno dell'Ente turistico Lago Maggiore, di Ticino Turismo e della Città di Locarno.

Mi è dato sapere che in questi ultimi mesi l'unica istituzione cantonale ad avere sollevato perplessità è stata la Commissione delle bellezze naturali e del paesaggio (CBN). Sembra che in un primo tempo la CBN si fosse dichiarata favorevole alla realizzazione del progetto. In un secondo tempo, avrebbe però cambiato parere, decidendo di opporsi, per una "questione di principio", che non comprendo e mi lascia allibito. Il miglioramento dell'offerta della scuola di golf, con l'inserimento di un impianto d'illuminazione, renderebbe questa parte del delta la zona di svago privilegiata della Città, e il suo progetto si inserisce perfettamente in questo concetto. A detta della CBN, l'illuminazione sarebbe un pugno nell'occhio nel paesaggio. Per niente: caso mai il pugno nell'occhio sono le due ville a cubo costruite a Cardada con la benedizione della CBN, per non parlare del traliccio a metà montagna della funivia.

Attualmente tutte le attività sportive presenti sul delta dispongono già di una propria illuminazione artificiale: a partire dal campo da tennis sul lungolago, al minigolf, allo stadio e ai rispettivi campi di allenamento, dal campo da basket nel Piazzale dei canottieri, al porto regionale e a quello della Lanca degli Stornazzi, per terminare con l'impianto di depurazione. Paradossalmente tutte queste infrastrutture fanno parte del sito pittoresco in cui si trova il golf, sito che la CBN sostiene non possa essere alterato dalla luce, perché marcherebbe il paesaggio notturno in modo squalificante. Ma se la luce notturna del golf è squalificante per il sito pittoresco, perché è stata permessa l'illuminazione di ben nove differenti infrastrutture presenti nello stesso perimetro? Il campo da golf sarebbe illuminato solo per tre mesi all'anno e per poche ore. Inoltre il golf è compreso tra due boschi, con alberi alti sino a 30 metri. E che dire dell'impianto luci del depuratore comunale, ubicato al lato di un terreno agricolo e visibile da ogni punto da ogni punto della Città e dalla collina?

A quanto pare la CBN lamenta il fatto che dalla Madonna del Sasso l'impianto luci acceso avrebbe evidenziato la posizione disordinata dei pali e avrebbe marcato il paesaggio notturno. Ma la CBN non ha dato il suo beneplacito per l'illuminazione della funivia? Non si è accorta che quello, sì, è un pugno nell'occhio, che fa sparire la Madonna del Sasso. Ma vi è di più, da un sopralluogo effettuato alla Madonna del Sasso, ho constatato che l'area del golf non è neppure visibile: la si può al massimo intuire. Inoltre il bosco a nord, con le piante alte sino a 30 metri, nasconderebbe in gran parte i pali alti 10 metri e probabilmente anche la luce stessa: al massimo si vedrebbe una macchia illuminata.

Ora, alla luce di queste considerazioni, se il Consiglio di Stato è veramente intenzionato a migliorare l'offerta turistica, e per di più a costo zero, è giunto il momento di sconfessare una volta per tutte la CBN e magari, come già chiesto da più parti, abolirla, lasciando ai Comuni il compito della gestione del loro territorio. L'abolizione della CBN potrebbe essere un ulteriore punto da aggiungere alla revisione dei compiti dello Stato, che farebbe risparmiare più di un milione di franchi.

BOBBIA E. - Vorrei sfruttare i cinque minuti che mi sono concessi per porre in pratica tre domande al Direttore del Dipartimento del territorio.

Innanzitutto in merito agli investimenti, per sottolineare – l'hanno detto ieri i colleghi Bruno Lepori, Attilio Bignasca e Gianfranco Soldati – che il Parlamento nel suo insieme è favorevole a un'attiva politica degli investimenti, un dato politico, che non si riferisce solo al settore delle costruzioni, di cui il Consiglio di Stato deve prendere atto. Il risparmio rappresentato dal continuo rinvio degli investimenti nel settore della costruzione non è che un risparmio fittizio e declamatorio, come ha fatto osservare il collega Lepori e come conferma la stessa Divisione delle costruzioni nel Rendiconto del Consiglio di Stato. La riduzione degli investimenti a Piano finanziario 2004-2007 di 25 milioni di franchi netti nel settore delle strade cantonali provoca il posticipo di molte opere. Ci si muove su un terreno friabile e abbastanza inaffidabile, non tanto per cattiva volontà politica, ma per l'insicurezza che questa prassi di provvisorietà ingenera tra gli alti funzionari, che non dispongono di quadri di riferimento finanziari affidabili. L'effettiva riduzione della flessibilità operativa pone le imprese, e con queste l'occupazione, a dura prova, in ragione dell'impossibilità di programmare quantomeno a medio termine. Già si parla di licenziamenti probabili di 30 dipendenti di imprese di Lugano.

Chiedo pertanto al Direttore del Dipartimento del territorio come crede di poter migliorare l'attuale situazione di disagio. Mancando l'elemento di riferimento importante del credito quadro su più anni, si commette un grosso errore che la collettività pagherà in termini di mobilità e di occupazione, oltre che in termini finanziari. Rendo tuttavia atto al Governo di aver adottato nel passato recente una buona politica degli investimenti: è giusto perseverare.

Una domanda ora in ordine alla Commissione della concorrenza per chiedere se non ritiene opportuno intervenire, dopo quanto accaduto nel 2004, presso la stessa per tentare di ridurre i tempi di decisione, pronosticati in 2 anni. Si deve sapere che per gli imprenditori stradali, ancorché non miei associati, l'essere in qualche modo tutti iscritti nel registro degli indagati, che in Italia sarebbe come essere raggiunti da un avviso di garanzia, non è per nulla piacevole. Credo sia giusto arrivare presto a individuare eventuali scorrettezze e responsabilità e confermare la fiducia a chi la merita. In Svizzera manca ancora il ritmo che si richiede anche a queste Commissioni.

Infine un'ultima considerazione in merito alle assegnazioni degli appalti cantonali. Viste le preoccupazioni riferite appunto a questo settore, la Società svizzera impresari costruttori

(Sezione Ticino) ha ritenuto di dover esercitare pressione sulle imprese affinché guardassero oltre i confini cantonali, con maggiore spirito di apertura e competitività. Siamo stati in parte ascoltati. Infatti su quattro lotti nel Canton Uri un consorzio ticinese ne ha vinti due con la migliore offerta. Abbiamo allora creduto in una rivoluzione storica, visto e considerato che quello urano, come del resto quello grigionese, sono sempre stati mercati praticamente impenetrabili. Ma l'illusione è durata poco. Gli Urani devono aver pensato che due lotti, per 15 milioni di franchi cadauno e lavoro per due volte tre anni, dovesse rimanere ad Altdorf. Così, malgrado la differenza di prezzo di oltre 2.5 milioni di franchi per ogni lotto, la delibera è rimasta nel Cantone urano. Dico questo affinché Governo, Gran Consiglio e il Ticino sappiano che ogni Cantone, malgrado le molte normative, si arrangia a modo suo. E lo dico anche a futura memoria per il Consiglio di Stato nell'imminenza di parecchie delibere di lavori pubblici.

GIUDICI A. - Non ho nulla di personale contro il Direttore del Dipartimento del territorio, che anzi stimo, ma come Locarnese, prima di votare il suo rendiconto dipartimentale, mi aspetto qualche risposta in ordine a tre argomenti all'ordine del giorno. L'Aeroporto di Magadino innanzitutto, il cui potenziamento – parlo dell'allungamento della pista – avrebbe dovuto essere deciso dal Consiglio di Stato in queste settimane, ma per ora non si è ancora saputo niente.

Il secondo punto riguarda il Museo del territorio, che finalmente dopo 50 anni di attesa è stato assegnato alla Città di Locarno. Si tratta indubbiamente di un passo importante che deve però essere seguito da una rapida realizzazione del progetto. Chiedo dunque al Direttore a che punto si trova il progetto.

Da ultimo, il collegamento autostradale sul Piano di Magadino, anch'esso fortemente voluto da tutti i Locarnesi, ma fermo da parecchi anni, benché sia più che mai necessario per il rilancio turistico di una regione che soffre da tempo. Anche su questo aspetto chiedo dunque a che punto sono le procedure.

MARRA U. - L'analisi delle posizioni di spesa delle varie Divisioni del Dipartimento del territorio rivela che in linea generale si è provveduto a qualche risparmio, anche se a ben guardare le Divisioni delle costruzioni, costruzioni strade nazionali e manutenzione delle strade nazionali hanno subito un notevole rincaro rispetto al Preventivo 2004: per le costruzioni di circa 500 mila franchi, per le costruzioni delle strade nazionali di circa 1 milione e 600 mila franchi e per la manutenzione delle strade nazionali di circa 1 milione di franchi. Se consideriamo poi la Divisione della manutenzione delle strade cantonali l'aumento è di circa 10 milioni di franchi e di circa 5 milioni rispetto al Consuntivo 2003. I costi delle Divisioni ambiente, trasporti e costruzioni strade cantonali sono anch'esse notevolmente aumentate rispetto al Consuntivo 2003: per l'ambiente sono raddoppiati, per i trasporti si registra un incremento di circa 2 milioni di franchi, mentre per le costruzioni strade cantonali l'aumento è stato di circa 4 milioni di franchi.

Come premesso, sono stati effettuati dei risparmi rispetto al Preventivo 2004. Ad esempio le Divisioni protezione aria, la Sezione forestale, conservazione strade cantonali e nazionali, e più specificatamente rispettivamente circa 2 milioni e mezzo, 1 milione e mezzo, 1 milione e mezzo e 1 milione di franchi.

Analizzando il Consuntivo 2003 rispetto al Consuntivo 2004 in diverse Divisioni si sono verificati alcuni risparmi, anche se fusionando alcune divisioni e gestendo meglio diverse

voci di bilancio, i margini di risparmio sarebbero sicuramente più importanti e inciderebbero in modo significativo sul prossimo Consuntivo.

L'UDC, ancora una volta, rende attento chi di competenza che le forme di risparmio potrebbero essere sicuramente più incisive, ribadendo il concetto che nell'Amministrazione pubblica si verificano costi superflui: i risparmi, se centellinati, non servono a nulla, devono essere fatti con convinzione.

BIGNASCA A. - Attiro l'attenzione su tre questioni, per sapere se in questo Cantone c'è una guida politica o è l'Amministrazione a fare il bello e il cattivo tempo. La prima riguarda l'occupazione da parte degli autocarri in transito TIR della corsia autostradale a Nord di Biasca, caso unico in Svizzera, dove invece gli autocarri sono incolonnati sulla corsia di emergenza. Si dice che si tratta di una misura di sicurezza per gli autisti, ma così facendo a essere messa in pericolo mi sembra piuttosto la sicurezza degli automobilisti, che per un lungo tratto dispongono di una sola corsia. Vorrei dunque sapere se si tratta di una decisione della Confederazione – e allora dovrò muovermi a Berna per reclamare a titolo compensativo una riduzione della vignetta autostradale per il 2006 – oppure se si tratta di una decisione del Cantone o, meglio, di una decisione presa autonomamente dall'Amministrazione in barba alla direzione politica.

La seconda questione riguarda i lavori per la messa in sicurezza della strada cantonale della Forca di San Martino. Sappiamo tutti, vista la precarietà in cui versano le gallerie tra Melide e Grancia, si tratta di un importante collegamento tra Sopra e Sottoceneri, il Mendrisiotto e il Luganese. Proprio per tale ragione, nel 1999 o nel 2000, il Gran Consiglio, su precisa richiesta della Commissione della gestione e delle finanze, ha votato un credito per lo studio di progettazione della messa in sicurezza di questa tratta. Effettivamente sono state posate alcune reti di protezione, ma la decisione di rinunciare alla copertura della strada non può essere stata presa a livello politico – perché avremmo dovuto esserne informati –, ma molto probabilmente ancora una volta dall'Amministrazione, che evidentemente conta più del Consiglio di Stato e decide le priorità dei cantieri e delle spese da effettuare. E non ci si stupisca: sono cose che si sono già viste, nei casi delle gallerie di Mergoscia e quelle in Valle Maggia ad esempio, che malgrado non rientrassero nelle priorità chiaramente indicate dalla Commissione della gestione e delle finanze, sono state realizzate a tambur battente. Evidentemente anche in questo caso vale quanto già detto ieri: l'Amministrazione comanda e il Governo litiga.

Da ultimo, vorrei rinnovare i miei auguri al Consigliere di Stato per l'impianto di termodistruzione dei rifiuti! Ne avrà bisogno, visto che, come ho già avuto occasione di dire da questa tribuna – ma si è trattato di una facile profezia –, la soluzione scelta non appare affatto convincente, così come le procedure e le persone che devono occuparsene: non vorrei essere stato troppo facile profeta.

PANTANI R. - Stamani mi è stato presentato un documento che dà da pensare in merito alla serietà di coloro i quali sono delegati all'amministrazione della cosa pubblica. Il Consigliere di Stato ricorderà la diatriba tra i cacciatori e un tale guardiacaccia accusato di occuparsi di tutt'altre faccende e in particolare della costruzione di un proprio capanno. La smentita dell'Ufficio caccia e pesca mise tutto a tacere, ma venerdì scorso sul Foglio ufficiale è stato pubblicato un avviso di pubblicazione per una domanda di costruzione in sanatoria, riguardante un capanno del quale si intende rifare la copertura. Ora, ritenuta senz'altro la buona fede dell'Ufficio caccia e pesca, chiedo al Consigliere di Stato, non già

di respingere la domanda di costruzione, ma di intimare a questo tale di riportare il fondo allo status quo ante, perché cose di questo genere sono deleterie per l'opinione pubblica e per coloro che seguono pedissequamente la legge.

CELIO F. - Vorrei sollevare un problema che spero e penso non sia ignoto al Governo. Mi riferisco ai perenni cantieri stradali e autostradali. Non so quanti cantieri di questo genere vi siano in tutto il Cantone, ma posso garantire che anche solo in Leventina, tra il Piottino e la Biaschina, si contano quattro restringimenti di traffico, due con deviazione totale e due con restringimenti che comunque ne ostacolano il normale deflusso. In sostanza, è rarissimo che nella tratta a Nord di Bellinzona, a prescindere anche dagli ostacoli indotti dall'area di sosta per gli autocarri di Bodio, non vi siano intralci dovuti a cantieri aperti. Le nostre strade sono certo molto trafficate e necessitano di adeguati interventi di manutenzione, ma questi interventi dovrebbero costituire un'eccezione e non la regola. Non sono in grado di dire se questi disagi siano dovuti alle imprese del settore, che si organizzano in modo da distribuire il lavoro su tutto l'arco dell'anno, oppure se siano i responsabili del Cantone ad essere incapaci di imporre una gestione diversa, ma mi permetto di chiedere al Consigliere di Stato una risposta che possa finalmente tranquillizzarci.

GOBBI N. - Vorrei sottoporre all'attenzione del Gran Consiglio alcune questioni che riguardano la Leventina. La prima riguarda il progetto di area di parcheggio per gli autocarri a Giornico, progetto da 100 milioni di franchi lanciato l'anno scorso a soluzione dei disagi causati appunto dagli autocarri, sul quale però da allora è calato un velo di silenzio. È vero, esiste un problema pianificatorio, ma esiste anche un problema di garanzia della copertura dell'investimento da parte della Confederazione, che, è inutile sottolinearlo, costituirebbe un toccasana per le imprese della valle, escluse dai cantieri di AlpTransit, così come dalla maggior parte dei cantieri a cui ha fatto ora riferimento il collega Celio.

Il secondo tema riguarda il futuro del Centro di manutenzione delle strade nazionali di Airolo, un futuro messo in forse dalle decisioni delle autorità federale e a mio avviso anche dalla mancata collaborazione Ticino-Uri, Cantone che a volte, come già accaduto in passato – si ricordi il salvataggio del comando militari ad Andermatt –, preferisce allearsi con altri Cantoni della Svizzera centrale, piuttosto che con il Ticino: che il Consiglio di Stato ne tenga conto nella necessaria opera di salvataggio di un centro di competenza importante per la regione, facendo tesoro delle esperienze del Monte Bianco o del Frejus, dove la cooperazione internazionale e tra regioni linguistiche diverse è stata solo difficilmente raggiunta.

Un ultimo punto riguarda gli interventi per la moderazione del traffico voluti dai Comuni con notevoli investimenti, ma che spesso producono risultati deleteri, come quello di Pollegio, dove alcuni dossi di rallentamento furono rimossi a un anno appena dalla posa a causa del rumore assordante provocato dal passaggio degli automezzi. Vorrei dunque invitare il Dipartimento del territorio a creare un centro di competenza, così come è stato fatto con le direttive in materia, ma soprattutto di attivarsi molto di più presso i Comuni e i loro uffici tecnici, in modo da rispondere ai bisogni senza dover ricorrere ad apprendisti stregoni.

BORDOGNA C. - L'anno scorso venne annunciata con grande enfasi la conclusione dei lavori sul cantiere del Monte Generoso. Un mese dopo ho presentato un'interpellanza¹, facendo osservare che il cantiere in verità era ancora lì e mi è stato risposto in modo assai sbrigativo che raccontavo solo bugie. Oggi, il cantiere è ancora al suo posto. È chiaro allora che c'è qualcosa che non va. È ora di finirla di considerare gli atti parlamentari alla stregua di fastidiose formalità: l'Ufficio presidenziale dovrebbe avviare un'inchiesta sulle risposte date ai parlamentari, in modo che una volta per tutte il Gran Consiglio possa prendere le proprie decisioni. Passare per stupido e racconta frottole non è cosa che si possa accettare. Sono perfettamente cosciente della risposta che verrà data a questo mio intervento, e cioè che non si tratta dello stesso cantiere, ma di uno nuovo che pur essendo a pochi metri dal primo fa parte di un altro lotto. Sta di fatto che il cantiere è sempre lì. Passo ora a un secondo elemento che raccoglie invece la mia adesione: la nuova politica di informazione sulla qualità dell'aria, che riscuote successo sulla stampa e alla radio. Tuttavia, se avessi dovuto dare retta agli annunci drammatici della RSI, oggi non sarei qui, come tutti i deputati del Sottoceneri ai quali è stato suggerito, come a tutti i cittadini in questi ultimi 10 giorni, di non fare sforzi e spostamenti non strettamente necessari. Penso sia giusto fare questi annunci, ma non esagerare, perché il rischio è quello di produrre una certa insofferenza: per ottenere l'effetto sperato e non finire nel ridicolo, gli annunci vanno fatti quando c'è reale attenzione e non tutti i giorni.

CAROBBIO W., PRESIDENTE - Preciso all'indirizzo del collega Bordogna che già sotto la direzione dei miei predecessori l'Ufficio presidenziale è intervenuto più volte affinché le risposte agli atti parlamentari venissero fornite con maggiore tempestività. In ogni modo, è pendente davanti all'Ufficio un atto parlamentare² del collega Bobbià, che pone questa problematica: assicuro al collega Bordogna che sarà fatto tutto il possibile affinché la situazione migliori almeno sul fronte della tempestività delle risposte da parte dell'Esecutivo.

PIAZZINI G. - Approfitto del dibattito odierno, prendendo spunto anche da quanto detto dal collega Bordogna, per sottoporre al Gran Consiglio alcune considerazioni sul degrado ambientale. Il tema è importante, tanto che la protezione dell'ambiente fa parte degli obiettivi cardine dello sviluppo sostenibile e dello sviluppo competitivo adottato dalla legislazione cantonale. Grazie anche ai continui aggiornamenti radio e stampa, riceviamo tutti i rilevamenti dello stato dell'aria che, se per un verso attestano alcuni miglioramenti, per l'altro attestano andamenti ancora allarmanti, in parte causati da noi e in parte dagli amici lombardi. Credo allora che sia necessario, anche se non so fino a che punto possibile, mettere a fuoco uno scenario di medio e lungo periodo, un ventina di anni, che intercetti gli enormi sforzi che si stanno facendo a livello continentale, prendendo in considerazione innanzitutto le normative europee, l'alta velocità, le disposizioni tecniche per il nuovo edificato, le reali possibilità di produzione di energia alternativa, così come la legislazione federale, in modo da predisporre uno strumento significativo, capace di orientare gli sforzi fattibili e di stabilire limiti di obiettivo o di guardia che possano essere rispettati.

¹ Interpellanza: *Autostrade; Ticino nel caos*, Bordogna Claudio, 11.10.2004 (*Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, Anno 2004-2005, pag. 1904).

² Interpellanza: *Risposte agli atti parlamentari*, Bobbià Edo, 25.06.2001.

Occorre insomma definire uno scenario, capace di dare senso a investimenti mirati, magari non molto incisivi dal profilo finanziario ma importanti nella loro sommatoria, e che crei soprattutto nel limite del possibile una certa chiarezza, frammista dalla necessaria fiducia, in modo da orientare la consulenza, al di là di dati tecnici spesso incomprensibili ai più. Si ricordi che il 70-75% del parco immobiliare cantonale è datato, risale al più tardi agli anni Settanta, e necessita di interventi specifici che devono poter essere intrapresi con la necessaria conoscenza delle norme e degli aspetti tecnici i quali vanno però comunicati in modo semplice e chiaro per tutti.

È giusto considerare l'evoluzione tecnologica, ma occorre anche partire dal principio che nei prossimi venti anni qualcosa dovrà cambiare e che bisogna darsi gli strumenti per operare questo cambiamento, tenendo conto dei miliardi di euro investiti in tutto il continente. Se così non si farà, dovremo rassegnarci ad assistere dalle alture di Meride o dal promontorio di Rancate all'avanzare della grande nuvola giallognola in provenienza dalla vicina Lombardia. Va bene, dunque, l'allarmismo degli annunci radio o a mezzo stampa, ma, oltre a ricordare la gravità della situazione, occorrerebbe elaborare uno scenario credibile e fattibile che permetta di intervenire sul degrado ambientale alla luce di quanto si sta movimentando sul piano europeo.

FOLETTI M. - Intervengo per chiedere qualche informazione in merito ai problemi del Pian Scairolo e alla questione viaria, temi molto sentiti, come testimoniano le tre interrogazioni presentate da altrettanti deputati: quella del maggio 2001 di Claudia Bosia e cofirmatari³, quella del giugno 2003 di Philipp Isenburg⁴, e quella, tutt'ora inevasa, dell'8 marzo 2004 di Nicola Brivio⁵. Ricordo che nella risposta all'atto parlamentare del giugno 2003 il Consiglio di Stato assicurava che a breve termine si sarebbe intervenuti per eliminare il grave problema della sicurezza nella galleria del San Salvatore, ma le misure sin qui adottate non hanno saputo ovviare alle colonne che vi si formano. Entro breve si assicurava anche la realizzazione del raddoppio della rotonda di Noranco – inizio lavori nel 2005 – e veniva prospettata una corsia supplementare per migliorare l'accesso da Nord ai centri commerciali di Grancia – inizio dei lavori entro il 2006 e messa in esercizio non oltre il 2007.

Ricordo anche che con l'adozione del rapporto sul messaggio no. 5303 del 3 dicembre 2002 era stato accettato il piano generale per la strada cantonale del Pian Scairolo, in quanto intervento definito allora assolutamente prioritario e urgente. Quella strada ha un carico di 1'200 veicoli all'ora nelle due direzioni e quindi l'intervento, sia sullo svincolo di Lugano Sud che sulla strada cantonale, è urgente, non solo per migliorare la viabilità, ma anche, come giustamente veniva segnalato nel messaggio e nel rapporto, per arginare una situazione di pericolosità del tratto stradale in questione, dove era stato notato un tasso di incidenti per rapporto ai chilometri percorsi e al numero dei veicoli assolutamente sproporzionato rispetto al resto della rete stradale cantonale e nazionale. Non voglio spingermi, come ha fatto il collega Borgogna, fino a sostenere che le risposte del Consiglio di Stato agli atti parlamentari non sempre sono veritiere, ma certo bisogna riconoscere che il Governo è stato eccessivamente ottimista nel dare precise garanzie in ordine ai lavori su un tratto stradale che sicuramente meriterebbe maggior attenzione da parte di chi questi lavori può realizzarli.

³ Interrogazione no. 99.01, *Pian Scairolo: quanto dobbiamo ancora attendere?*, Bosia Claudia e cofirmatari, 14.05.2001.

⁴ Interrogazione no. 72.03, *Pian Scairolo a rischio collasso*, Isenburg Philipp, 18.06.2003.

⁵ Interrogazione no. 34.04, *Pian Scairolo dimenticato dal PTL?*, Isenburg Philipp, 08.03.2004.

BRIVIO N. - Mi associo alle preoccupazioni appena espresse dal collega Foletti e ribadisco che quello del Pian Scairolo è un problema molto sentito non solo da parte di chi abita nelle vicinanze. E in effetti, al di là delle problematiche attuali, in molti si chiedono perché non si approfitti, in via provvisoria, dell'uscita di servizio prima del tunnel del San Salvatore, in modo da evitare i congestionamenti dello svincolo di Lugano Sud. È stato detto che ciò non è possibile perché l'uscita si situa prima del tunnel, ma a ben vedere più a Nord, prima del Monte Ceneri, abbiamo la stessa fattispecie di un'uscita autostradale prima di una galleria.

Porto poi all'attenzione di tutti il fatto che il problema del Pian Scairolo sta provocando una deviazione del traffico di transito che defluisce sempre più via Morcote e Forca di San Martino. Non vorrei che le attuali tergiversazioni mirassero in qualche modo a far sì che il problema si risolva da solo, lasciando che il traffico si indirizzi verso strade per nulla idonee a sopportare un traffico di quella portata.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Avrei voluto essere conciso, ma molti sono stati gli interventi e le richieste di chiarimento, tanto in merito a problemi puntuali quanto di fondo, che richiedono risposte tali da superare i limiti della brevità. Vado per ordine di intervento.

Silvano Bergonzoli ha sollevato la questione della domanda di illuminazione della scuola di golf di Locarno negata, non dalla Commissione delle bellezze naturali e del paesaggio, ma dall'Ufficio delle domande di costruzione, rispettivamente dell'opportunità di abolire la stessa Commissione. Va allora innanzitutto ricordato che l'opposizione alla richiesta non nasce dalle osservazioni della CBN, ma dal Piano direttore e in particolare dal Piano regolatore, che non prevedono in quell'area una zona edificabile: siamo insomma fuori zona e spetterebbe al limite al Municipio di Locarno provvedere al fine di rendere più accessibile la zona alle migliori richieste per il campo da golf. Ci si è insomma mossi nell'ambito delle normative base previste dalla Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio [RL 7.1.1.1], normative alle quali, in assenza di modifiche sempre possibili, bisogna attenersi, come ha fatto appunto il Cantone, che come di consueto ha verificato se si trattasse di un'ubicazione vincolata e se gli interessi pubblici prevalessero rispetto a quelli privati, giungendo alla conclusione che nella fattispecie l'ubicazione vincolata non fosse data. Sulla base di queste considerazioni è poi intervenuto il preavviso della Commissione delle bellezze naturali che ha giudicato la zona non idonea per un sistema di illuminazione di quella natura, argomentando la decisione in modo a mio avviso assai ragionevole: l'illuminazione prevede l'installazione di ben 28 lampioni dell'altezza di 10-14 metri e quindi di una superficie assai importante: qui non si tratta di illuminare un campo da minigolf, ma di un'area molto vasta. Ma torniamo indietro. L'Ufficio delle domande di costruzione, e non la CBN, si è opposto alla domanda del richiedente, valutando, come sempre fa, la situazione. Se il Municipio di Locarno si opporrà a questo progetto, l'istante, ovvero il proprietario del campo da golf, potrà fare ricorso al Consiglio di Stato, il quale a sua volta si esprimerà: il Consiglio di Stato avrà dunque effettivamente la facoltà di sconfiggere la CBN, ma solo su ricorso da parte dell'istante.

Silvano Bergonzoli dice poi che la CBN o analoghe strutture frenano lo sviluppo del turismo e andrebbe abolita, lasciando alla Città la gestione del territorio. È effettivamente vero che Ticino turismo, l'Ente turistico locale e la Città di Locarno sostengono il progetto di illuminazione, ma pur ammettendo che la decisione della Commissione in questo caso non sia condivisibile, bisogna comunque tener conto che la protezione della natura e del

paesaggio è per il turismo ugualmente importante che le infrastrutture. La Commissione adotta decisioni che possono essere criticate e a volte possono anche essere sbagliate, come purtroppo nel caso del traliccio della Madonna del Sasso, ma svolge in ogni modo un ruolo importante, segnalando al Consiglio di Stato e al Dipartimento del territorio l'esistenza di problemi che potrebbero portare nocumento anche al turismo di una regione come il Ticino in cui c'è un'altissima richiesta per lo sfruttamento del territorio.

Edo Bobbià ha invece toccato il tema degli investimenti. Il Consiglio di Stato si rende effettivamente conto che tutto il Parlamento è propenso a una politica attiva degli investimenti. Dal canto mio, ho sempre sostenuto, senza che questo significhi gettare soldi dalla finestra, che più investimenti si realizzano e più si eleva il tasso di benessere di un Paese. Bisogna però tenere conto che siamo in una situazione in cui tutti devono fare sacrifici e, dovendo assicurare la propria parte, il Dipartimento del territorio, in cui la posta degli investimenti è ovviamente più importante che in altri Dipartimenti, è in ogni caso obbligato a mettere mano anche in questo comparto, cercando naturalmente di intervenire il meno possibile. Il Consiglio di Stato, il Dipartimento e tutti voi sapete bene che il ritardo in certi investimenti equivale a un debito occulto: in futuro di dovrà comunque investire e il rischio è quello di dover far fronte a dei costi maggiori rispetto a quelli a cui si dovrebbe far fronte investendo ora. Da questo profilo, il risparmio di oggi si dimostrerà inevitabilmente in parte illusorio, anche se in futuro saremo forse in condizioni migliori per coprire le spese e gli investimenti che si renderanno necessari.

Edo Bobbià ricorda poi che i funzionari del Dipartimento non hanno un quadro di riferimento finanziario solido. Il problema, è vero, esiste e il fatto che il credito quadro quadriennale non sia stato ancora adottato integralmente, ma sia stato diviso e distribuito anno per anno, di certo non dà sicurezza, né tanto meno flessibilità. La scelta della Commissione della gestione e delle finanze è sicuramente condivisibile: al momento in cui si è deciso di suddividere il credito quadro in quattro parti annuali si era nel pieno della polemica sulle opere di pavimentazione e una pausa di riflessione si giustificava. In ogni caso, i collaboratori del Dipartimento del territorio conoscono bene il punto della situazione, anche se in via informale possono a volte esprimere un certo disagio e disorientamento, e sono coscienti che la congiuntura attuale impone di fare di necessità virtù, cercando di dare il meglio di sé.

In passato, è vero, Dipartimento del territorio e Consiglio di Stato hanno sempre adottato una buona politica degli investimenti, qualità che Edo Bobbià, così come Attilio Bignasca, non senza ragione, in questi anni vedono scemare. Faccio però osservare che dal punto di vista degli investimenti lordi, quelli che danno fiato all'economia, la situazione migliora. È vero che a Consuntivo 2004, la spesa per investimenti lordi è risultata essere di 188.7 milioni di franchi, ovvero inferiore del 12% rispetto al Preventivo, eppure è in linea con gli anni precedenti e in alcuni casi addirittura superiore: nel 2003 la spesa è stata di 194.6 milioni di franchi, nel 2002 di 186 milioni, nel 2001 di 171 milioni, nel 2000 di 135 milioni e nel 1999 di 162.9 milioni di franchi. Tutto questo significa che se è giusto nutrire qualche preoccupazione, non c'è comunque motivo per lasciarsi andare ad un eccessivo pessimismo.

Per quanto riguarda la Commissione per la concorrenza sappiamo che ha deciso di aprire un'inchiesta formale. Un passo dunque importante, non perché qualcuno abbia vinto e qualcuno perso, ma perché sarà infine fatta chiarezza in un settore, quello delle pavimentazioni, in cui illazioni, accuse, perplessità e quant'altro si trascinano ormai da più di un decennio: avere finalmente chiarezza in questo ambito sarà dunque un passo in avanti estremamente importante.

Andrea Giudici, dal canto suo, ha ricordato che il Consiglio di Stato avrebbe dovuto decidere in questi giorni in merito all'aeroporto di Magadino. La decisione deve effettivamente essere presa dal Governo su proposta del Dipartimento del territorio. Il Consiglio di Stato in questi ultimi tempi è stato però impegnato in troppe fattispecie per poter affrontare con la dovuta calma una questione per certi aspetti delicata come questa. Non ho dunque ancora sottoposto l'incarto al Governo, ho però incontrato le parti, cercando di capire le ragioni degli uni e degli altri e fra una decina di giorni ci sarà un incontro interno al Dipartimento che dovrà sciogliere gli ultimi dubbi. Senza esprimere un parere a favore o contro, mi limito per ora a osservare come un'operazione di questo genere, non rilevantissima dal profilo finanziario – si parla di 1 o 1.5 milioni di franchi –, ma che investe in definitiva la problematica dell'assunzione di nuovi compiti da parte dello Stato – perché tale va considerato il significato dell'operazione –, vada attentamente valutata in un contesto come quello attuale. Se qualche ritardo indubbiamente si è accumulato, anche rispetto alla tabella di marcia da me presentata pubblicamente, lo si deve insomma al fatto che anche questo investimento va valutato con la dovuta attenzione.

A che punto siamo con il Museo cantonale del territorio? Siamo alla costituzione, decisa pochi giorni or sono d'intento con la Città di Locarno, di un gruppo di lavoro il cui compito sarà quello di accompagnare il rapporto di programmazione, uno strumento in mano a un esperto che dovrà definire esattamente costi, modalità di esecuzione, tipo di appalti e vari altri dettagli fondamentali, e che sarà seguito appunto da un gruppo misto Città di Locarno-Cantone. L'elaborazione di questo rapporto comporterà circa un anno di lavoro, concluso il quale si potrà passare alla fase pianificatoria, per poi proseguire con quella operativa, anche se ho già avuto modo di dire che a Piano finanziario, fino al 2011, non ci sono mezzi per la realizzazione concreta del Museo. In ogni modo, non bisogna lasciarsi spaventare da una tempistica che solo apparentemente può sembrare eccessivamente lunga, perché è normale che opere di questa importanza comportino una fase pianificatoria di 5 o 6 anni.

Per quanto riguarda il collegamento autostradale A2-A13 siamo in attesa dell'approvazione da parte del Consiglio federale della Scheda di Piano direttore che il Gran Consiglio ha approvato un anno fa circa. Abbiamo un incontro il 7 luglio prossimo con il direttore dell'Ufficio federale della pianificazione e del territorio, dott. Pierre-Alain Rumley, nel corso del quale abbiamo ragione di credere ci verrà comunicata una decisione presumibilmente positiva. Successivamente si potrà passare alla fase operativa, anche se non nascondo il fatto che se la Confederazione non dovesse inserire la tratta in discussione nella rete delle strade nazionali, la sua realizzazione sarebbe seriamente compromessa o comunque dilatata nel tempo, poiché è impensabile che il Cantone e i Comuni possano reperire i mezzi finanziari necessari – si parla di una cifra superiore ai 200 milioni di franchi. Da informazioni ufficioshe sembrerebbe comunque che il Consiglio federale è propenso a inserire la tratta nella rete delle strade nazionali, proposta che sarà vagliata dalle Camere federali nel corso del 2006-2007.

Umberto Marra ha riconosciuto alcuni sforzi sul fronte dei risparmi, ma ha attirato l'attenzione sui margini di contenimento ancora possibili. Il Dipartimento del territorio può dimostrare con orgoglio, ma anche, come detto con qualche preoccupazione, di aver saputo far fronte a tutti i risparmi a cui era astretto, facendo la propria parte in tutti i settori. E anzi il Preventivo 2006 sarà assolutamente in linea, se non addirittura inferiore alle direttive. Da questo profilo siamo dunque molto tranquilli, anche se rimane naturalmente qualche preoccupazione in ordine all'erogazione di prestazioni e servizi, che potranno incontrare qualche difficoltà.

Attilio Bignasca attirava ieri l'attenzione sugli effetti del gelo invernale sulle strade. Perfettamente d'accordo. Informo che il costo dei danni creati dal gelo alla rete cantonale e nazionale ammontano a 7.5 milioni di franchi, e che il Dipartimento sta valutando di sottoporre al Gran Consiglio, accanto al messaggio concernente il credito quadro suddiviso in comparti annuali, un messaggio aggiuntivo con la richiesta di un credito di questa entità per far fronte appunto ai problemi causati dal gelo.

La corsia lenta nella tratta tra Biasca e Bodio è effettivamente occupata dagli autocarri. È stata una decisione presa unicamente per migliorare la sicurezza degli autisti, che in precedenza disponevano solo dello spazio esiguo della corsia di emergenza. Ed è stata una decisione presa da chi vi parla di concerto con le autorità federali e non per loro iniziativa. Fatto salvo il principio fin troppo ovvio che la sicurezza delle persone è più importante della fluidità del traffico, non sono in grado di dire se una tale decisione si giustifichi sino in fondo alla luce di una valutazione globale della questione. Posso comunque dire che da studi effettuati, in quella zona, i passaggi risultano essere meno importanti e quindi è apparso opportuno optare per la posa di elementi di sicurezza sulla corsia lenta. I contatti con Berna sono in ogni modo molto regolari e possono senz'altro dare luogo a modifiche delle situazioni di fatto. In questo senso mi farò carico di sollevare la questione presso i funzionari federali incaricati.

La messa in sicurezza della Forca di San Martino ha invece finora comportato la posa di qualche rete di protezione. Non è per altro stata presa nessuna decisione di rinuncia a livello politico, benché in questo momento si stiano valutando opzioni diverse alla luce delle priorità di intervento. Sappiamo che quel comparto è soggetto a rischi – si sono già verificati incidenti e scoscendimenti –, si tratta tuttavia di verificare quale tipo di intervento sia il più idoneo, ritenuto che la posa di reti protettive viene fatta nella misura massima possibile. Ulteriori misure dovranno essere vagliate alla luce di un'attenta analisi dei rapporti tra costi e benefici.

Gli auguri fatti a suo tempo da Attilio Bignasca e ripetuti oggi in merito all'impianto di termodistruzione, tenuto conto di come le cose sono venute maturando, sono effettivamente frutto di facile profezia. Inizialmente è stata perseguita un'impostazione riconducibile a un voto popolare – nuove tecnologie e quindi implicitamente l'opzione Thermoselect – e tutto quanto possibile è stato fatto per andare in quella direzione, ma alla fine, con massima serietà e anche rammarico, si è deciso di abbandonare quell'opzione. Con altrettanta serietà, il Dipartimento del territorio e il Consiglio di Stato hanno allora portato avanti un'altra impostazione, sicura, tutto sommato moderna, in modo molto pacato, coinvolgendo il Parlamento e la popolazione in tutte le procedure di Piano direttore, riuscendo alla fine a trovare un consenso, anche da parte della cittadinanza di Giubiasco. Ora, l'Azienda cantonale dei rifiuti, del cui consiglio di amministrazione faccio parte, ha l'obbligo istituzionale di realizzare quel progetto. Ed è quanto è stato fatto con l'allestimento di un dossier che considero più che solido. C'è un esame di impatto ambientale che conta all'incirca 260 pagine, nelle quali si danno risposte esaurienti a tutte le domande che vengono oggi legittimamente sollevate dalla popolazione e, meno legittimamente, da alcuni politici, i quali dovrebbero trovare il tempo per recarsi a Giubiasco e consultare il rapporto dell'esame ambientale.

Come Azienda cantonale dei rifiuti (ACR) e come Dipartimento del territorio non abbiamo ritenuto di dover prendere parte alla discussione, assumendo precise posizioni, poiché crediamo che il Municipio di Giubiasco debba avere la libertà assoluta di accettare o rifiutare la domanda di costruzione. Se il Municipio di Giubiasco dovesse, come auspico, approvare la licenza di costruzione, l'ACR si incaricherà di informare puntualmente e capillarmente, fornendo le risposte che da più parti vengono richieste. Qualcuno, penso

per esempio ad Alex Pedrazzini, voleva andare avanti oltre Gottardo: è assolutamente legittimo, ma credo che le risposte fornite sin qui facciano stato di un'assoluta correttezza e onestà intellettuale, discutibili evidentemente, e tuttavia limpide nell'identificare un risparmio di non poco conto per i tempi che corrono – parliamo almeno di 7 o 8 milioni di franchi all'anno per un periodo di 20 o 30 anni.

Rodolfo Pantani ha ricordato la diatriba tra cacciatori e guardiacaccia. Il famoso rapporto, che ha permesso di riportare un po' di pace tra cacciatori, guardiacaccia e forse anche ambientalisti, menzionava effettivamente la fattispecie da lui evocata, con tanto di foto del capanno sopra Melano. Ciò che si è potuto leggere sul Foglio ufficiale è il risultato della procedura messa in atto non dall'Ufficio caccia e pesca, ma dall'Ufficio domande di costruzione, che a fronte della notifica contenuta nel rapporto e delle discussioni che successivamente ci sono state anche con qualche deputato, ha intrapreso un'azione di accertamento e, se del caso, di contravvenzione. Abbiamo segnalato la situazione, che consideravamo anomala, al Municipio di Melano, il quale ha pubblicato la domanda di costruzione in sanatoria e ora, sulla scorta degli atti che arriveranno dalla persona in oggetto, deciderà se sì o no dare seguito alla domanda di costruzione. Verosimilmente la risposta sarà negativa e allora si aprono due scenari: o sanzione pecuniaria oppure abbattimento della costruzione. Quanto si è potuto leggere sul Foglio ufficiale è dunque il risultato di una procedura voluta, sotto controllo, e fino a questo momento del tutto trasparente.

I cantieri autostradali, e con questo vengo all'intervento di Franco Celio, costituiscono, è vero, una spina nel fianco del Dipartimento del territorio. Ciclicamente, a ritmo delle stagioni primaverile e autunnale, il problema si ripropone, nella misura in cui gli assi autostradali sono sempre più trafficati da autocarri pesanti i quali provocano danni rilevanti al manto stradale e quindi, a turno, regione dopo regione, è interessata da interventi di ripristino o miglioria. In questo momento, forse l'unica regione toccata da lavori di questo tipo è la Leventina: di questo rendo atto a Franco Celio. Analogamente bisogna però dare atto al Dipartimento di fornire, due volte all'anno, un'informazione molto precisa in merito alle zone toccate dai lavori. Certo si può dire che a poco serve l'informazione quando poi ci si trova a dover affrontare in prima persona situazioni di disagio. Chiederei comunque ai cittadini della Leventina un po' di comprensione. Ora più che mai, e qui mi riallaccio a quanto detto in precedenza a proposito delle osservazioni di Edo Bobbià, gli interventi vengono realizzati quando si rendono strettamente necessari. Si consideri inoltre che una volta conclusi i lavori per un determinato numero di anni la tratta non dovrebbe più subire disagi, salvo naturalmente situazioni d'emergenza.

In quanto al rapporto con il resto della Svizzera, mi permetto di segnalare, e non sembri questa inutile supponenza, che il Ticino è indicato dall'Ufficio federale delle strade come un modello di informazione e di gestione dei cantieri stradali. Il problema dei cantieri stradali riguarda del resto l'insieme della rete viaria svizzera, che lentamente sta invecchiando e necessita quindi, come potrà confermare Edo Bobbià e quanti lavorano nell'ambito della pavimentazione stradale, di continui interventi di manutenzione. E mi si permetta anche di dire, senza essere offensivo con nessun, che il Canton Uri in quanto a gestione è arretrato rispetto al Ticino.

Il progetto dell'area di posteggio per gli autocarri, a cui faceva riferimento Norman Gobbi, non è stato affatto abbandonato, nonostante le opposizioni di marca ambientalista in provenienza dalla valle. In agosto verrà presentato il progetto definitivo e comunico che la Confederazione non solo coprirà praticamente l'intero investimento, ma addirittura è entrata nel merito del finanziamento dello svincolo richiesto dai Comuni di Giornico e di Bodio, cambiando avviso rispetto alla posizione iniziale. Per ora, a livello di negoziazione,

siamo quindi riusciti a ottenere il massimo possibile. Chiederei dunque un po' di pazienza nell'attesa di avere a disposizione la pianificazione di dettaglio, ritenuto che continueremo, come abbiamo fatto in passato esponendoci anche a qualche critica, a essere assolutamente trasparenti.

In merito al Centro di manutenzione delle strade nazionali posso assicurare che abbiamo rapporti veramente ottimi con il Canton Uri, con il quale, unitamente ad altri Cantoni della Svizzera centrale, ci siamo coordinati proprio per salvare il Centro di Airolo, ma non solo. In ragione della nuova perequazione finanziaria i Centri autostradali non sono più in pericolo come lo erano ancora qualche mese or sono: oggi mi sento di dire almeno questo, anche se in fondo potrei essere ancora più ottimista.

Per i problemi legati alle misure di moderazione del traffico esiste uno specifico gruppo di lavoro che fa capo all'ingegnere Michele Raggi ed è composto da funzionari del Dipartimento del territorio che rappresentano un po' tutti i settori. Non sono a conoscenza degli interventi a cui ha fatto riferimento Norman Gobbi, ma i Comuni, quando e se lo desiderano, possono rivolgersi a questo gruppo, ottenendo solitamente la consulenza necessaria in ordine alle misure da implementare, anche se ammetto che alcune di queste non sono state propriamente esemplari.

Quanto osservato in merito al cantiere del Monte Generoso da Claudio Bordogna riprende cose già dette e scritte anche da altri. Dal canto mio mi limito a dire che a suo tempo è stata annunciata la conclusione dei lavori riguardanti la fase centrale, di fatto gli interventi più massicci, quelli che hanno creato qualche batticuore anche nel resto della Svizzera. Quel cantiere ha comportato una grande assunzione di responsabilità. È stato un atto di coraggio. Non è stata la prima esperienza in Svizzera, ma è stata la prima che è durata così tanto – due volte 6 mesi. I risultati sono stati apprezzabili: non c'è stato nessun incidente e i lavori si sono conclusi con due mesi di anticipo sulla tabella di marcia, a testimonianza della bravura delle imprese coinvolte. Detto questo, è vero che l'informazione da noi diffusa in assoluta buona fede e con la convinzione di essere corretti ha ingenerato qualche confusione. Di fatto, a quel punto si era conclusa una fase importante del cantiere, ma non l'intero intervento che, come avevamo inteso comunicare, sarebbe continuato in forme più tradizionali. Non sono in grado di dire ora quanto tempo manchi per il completamento definitivo dei lavori, ritengo però di poter affermare che ci si trovi ormai in dirittura d'arrivo.

Mi spiace se talune risposte ad atti parlamentari presentati dai membri del Gran Consiglio hanno dato l'impressione che il Consiglio di Stato li sottovalutasse, ma Claudio Bordogna e tutti i deputati crederanno nella mia buona fede se dico che invece cerco di fornire le risposte nel modo più trasparente, onesto e tempestivo possibile. Ovviamente può darsi che qualcosa mi sia sfuggito: se così è stato me ne scuso e assicuro che cercheremo di valutare meglio in futuro. Per quanto riguarda l'informazione relativa al cantiere del Monte Generoso nella fase in questione, ripeto, ammetto che si è generato un malinteso: raccontare frottole al proposito, ben sapendo che il cantiere era sotto gli occhi di tutti, sarebbe stato non solo e non tanto un atto di maleducazione, ma di una stupidità che non ci riconosciamo.

Convengo poi, e ringrazio Claudio Borgogna per questa attestazione, sul fatto che ci sia una buona politica di informazione, così come sul principio che troppa informazione equivale a nessuna informazione. Devo confessare che in questi giorni ho riflettuto anch'io su questo aspetto e sottoporro una riflessione in merito ai miei collaboratori, ritenuto che non è facile trovare il giusto equilibrio tra un'eccessiva informazione, che porta all'indifferenza, e un'informazione insufficiente che alimenta l'idea di un occultamento di dati importanti per la salute: faremo comunque il possibile per trovarlo.

Gianluigi Piazzini ha parlato degli investimenti realizzati nell'ambito della politica di lotta all'inquinamento che a partire dagli anni Settanta ha visto interventi in particolare nell'ambito della depurazione delle acque e del miglioramento dello stato dell'aria. Una lotta difficile, che deve però essere analizzata non solo dal profilo della spesa, per la verità ingente, ma anche da quello dei risultati ottenuti, rilevanti anche se naturalmente perfettibili – nel campo del miglioramento della qualità dell'aria ad esempio bisogna lavorare ancora molto in particolare sui livelli delle polveri fini d'inverno e dell'ozono d'estate –, e dell'indotto economico che hanno rappresentato per numerose imprese ticinesi. Il Dipartimento del territorio, e vengo al secondo aspetto dell'intervento di Gianluigi Piazzini, si sforza di fornire una consulenza mirata, intelligente, e comprensibile agli utenti: anche in questo ambito esiste naturalmente un margine di miglioramento importante che mi sforzerò di sfruttare ulteriormente.

Voglio invece dire a Michele Foletti che il Dipartimento del territorio non è stato così leggero come egli sostiene in merito ai problemi e agli interventi riguardanti il Pian Scaiolo. Abbiamo detto, e lo confermo senza dubbio, che c'è pericolo in galleria: la Polizia fa di tutto per informare l'utente, soprattutto il giovedì sera quando si presenta la situazione di rischio che tutti conosciamo. Per quanto concerne il raddoppio della rotonda di Noranco avevamo indicato l'inizio dei lavori per il 2005 e in effetti dovrebbero incominciare il prossimo ottobre, mentre per la corsia supplementare avevamo previsto l'inizio dei lavori per il 2006, tempi che avrebbero potuto essere rispettati se l'impostazione iniziale non fosse stata modificata alla luce delle richieste dei Comuni del Piano, che ci chiedono non tanto di predisporre subito una nuova corsia che porterebbe ai centri commerciali, quanto di procedere a una pianificazione globale della zona, pianificazione già iniziata e che non dovrebbe ritardare oltremisura gli eventuali interventi per il raddoppio della corsia.

Nicola Brivio, sempre in merito ai problemi del Pian Scaiolo, ha accennato alla possibilità di utilizzare provvisoriamente l'uscita di sicurezza situata prima della galleria del San Salvatore. L'opzione è stata sottoposta all'Ufficio federale delle strade che però è molto riluttante a concedere l'uso costante e regolare di un'uscita di emergenza, anche se fosse solo per un giorno alla settimana, perché ciò creerebbe un problema di segnaletica e confusione nell'utente. Per questa ragione, abbiamo risposto al GIPS, Gruppo delle industrie del Pian Scaiolo, che la loro proposta era stata valutata negativamente dalle autorità di Berna, ma anche dalla Polizia cantonale, anch'essa dell'idea che l'uso dell'uscita di sicurezza non fosse una soluzione idonea. Il traffico di transito rappresenta effettivamente un problema. Ci auguriamo, di concerto con i Comuni del Piano, che la pianificazione globale che stiamo realizzando possa migliorare la situazione entro breve. I lavori per il raddoppio della rotonda inizieranno nell'ottobre prossimo per terminare entro l'estate 2006, esclusi naturalmente ricorsi, di cui però non ho memoria.

BERGONZOLI S. - Non riesco a comprendere come possa essere rifiutato il permesso di costruzione per l'illuminazione della scuola golf di Locarno, mentre viene decisa l'illuminazione dell'impianto di depurazione: sarà che l'ha fatto l'architetto Botta! Strano ancora che si sia costruito il foyer del Casinò e adesso si sia costruita addirittura una terrazza: tutti questi interventi dipendono dal benessere della Commissione delle bellezze naturali, che decide sovraneamente chi può o non può costruire. I lampioni sono certo imponenti, ma sono nascosti dagli alberi. La realtà è che siamo di fronte a un'infrastruttura turistica importante – sarebbe il primo campo da golf illuminato della Svizzera – che merita

più attenzione. Spero dunque che i proprietari riescano a vincere il ricorso e a realizzare il progetto.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Come detto sono indubbiamente stati fatti alcuni errori: mi riferisco in particolare all'installazione del traliccio della Madonna del Sasso, scelta che in molti, non solo la Commissione delle bellezze naturali, non hanno saputo valutare correttamente. In merito al foyer, Silvano Bergonzoli, si ricorderà molto bene che l'Ufficio delle domande di costruzione si è opposto abbastanza duramente al vecchio Municipio di Locarno, esprimendo apprezzamenti piuttosto severi e dimostrando di non guardare in faccia a nessuno. L'illuminazione della scuola di golf, ripeto, è questione che riguarda anche il Municipio che è libero di modificare la natura della zona, rendendola edificabile, in modo che si possa arrivare a un risultato positivo. Lo stesso dicasi della posizione del gestore del Lido che faciliterebbe le cose decidendo ad esempio di diminuire la portata dell'illuminazione. Il fatto poi che l'illuminazione del depuratore sia stata una scelta sbagliata, ciò non giustifica che se ne facciano altre. Ho visto, anche se non ho firmato, la decisione dell'Ufficio delle domande e ammetto di averla condivisa e di continuare a ritenerla corretta. Dico questo con la consapevolezza che, quando c'erano le premesse giuridiche per opporsi all'allargamento voluto dal gestore del golf, il Dipartimento e chi parla lo hanno fatto. Tuttavia ripeto: il delta della Maggia è una zona così delicata che sarebbe un peccato anche solo correre il rischio di deturparla.

PEDRAZZINI A. - Citando il mio nome, il Consigliere di Stato mi ha dato l'aggancio formale per intervenire, per prendere nota innanzitutto che il Capodipartimento non ritiene Giubiasco una località particolarmente felice per costruire l'impianto di termodistruzione dei rifiuti, e relativizzare in secondo luogo due affermazioni che sono state fatte. La prima riguarda l'approvazione dell'impianto da parte della popolazione di Giubiasco, che effettivamente c'è stata, ma in relazione a un altro impianto, quello per intenderci contro il quale mi sono battuto, in un contesto in cui veniva paventata la possibilità di avere un raccordo ferroviario, di avere addirittura in parallelo uno svincolo autostradale, e soprattutto alla luce dell'ipotesi assai concreta che l'arrivo di Thermoselect avrebbe permesso di incassare una cifra interessante per il Comune, cosa oggi non più vera. Il Direttore, e vengo al secondo punto, ha detto che chi parla è favorevole all'opzione del trasporto dei rifiuti: è vero, e sono probabilmente rimasto il solo, ma spiace dover constatare che non siano state chieste offerte reali, probabilmente per paura di sapere. Vorrei infine sapere quanti degli 89 rappresentanti del popolo qui riuniti ritengono che la scelta di Giubiasco sia intelligente.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - L'onestà e la schiettezza di rapporti che legano il sottoscritto ad Alex Pedrazzini lo condurranno certamente a riconoscere che non mi sono mai espresso a favore o contro l'ipotesi di Giubiasco. Ho sempre detto che per un impianto di questo genere è molto difficile trovare la soluzione ideale. Ci sono luoghi, come la ex-Monteforno di Bodio, che si presterebbero assai meglio ad accogliere una struttura di questo genere, ma poi vengono comprensibilmente sollevate obiezioni che finiscono per far cadere la scelta. È stato il caso di Agno e Bioggio, dove si sono presentati problemi anche in relazione all'Aeroporto.

È stato poi il caso di Cadenazzo e di Arbedo-Castione, che sono caduti per decisione popolare. Alla fine, è rimasta in piedi praticamente solo l'ipotesi di Giubiasco. Posso anche ammettere che Arbedo-Castione, in ragione della zona industriale di cui dispone, sarebbe stato più idoneo ad accogliere l'impianto, ma di fatto gli abitanti del Comune si erano opposti. Continuo comunque a ritenere che la scelta di Giubiasco sia intelligente, perché giustificata alla luce delle nuove tecnologie, perché centrale rispetto al territorio cantonale, perché l'ipotesi del raccordo ferroviario resta aperta e perché è relativamente discosta dai nuclei abitativi. È vero che a Giubiasco si è votato per un altro progetto e alla luce di determinate motivazioni, ma è altrettanto vero che il nuovo progetto introdotto dal Piano di utilizzazione cantonale, è stato votato da Governo e Parlamento ed è stato esposto all'albo comunale, prestandosi quindi eventualmente a referendum, ricorsi e quant'altro. L'informazione è stata insomma completa e trasparente. Con ciò non intendo dire che è troppo tardi per contestare il progetto – siamo alla domanda di costruzione e si può fare ricorso –, mi chiedo però come mai Comuni come Sementina, Giubiasco, Camorino e Sant'Antonino approfondiscano la questione, cercando di trovare soluzioni di merito, mentre un altro Comune, libero naturalmente di farlo, taccia fino alla fine per scatenare d'un tratto un pandemonio. È un comportamento assolutamente legittimo dal profilo procedurale, ma che suscita qualche perplessità sotto l'aspetto dei rapporti tra enti pubblici. In ogni modo sarà il Municipio di Giubiasco ad avere l'arduo compito di decidere, ritenuto che il Consiglio di Stato e l'Azienda cantonale dei rifiuti saranno comunque accanto al Comune qualsiasi decisione riterrà di dover prendere.

Messa ai voti, la gestione del Dipartimento del territorio è accolta con 48 voti favorevoli, 3 contrari e 21 astensioni.

Dipartimento delle finanze e dell'economia

BOBBIA E. - Con qualche sorpresa nel Consuntivo 2004 non ho rilevato nessuna annotazione in merito al disagio che è venuto a crearsi in seno alla Sezione della logistica a causa della discrepanza tra lavori da effettuare e risorse a disposizione. È legittimo dunque pensare, ma la Consigliera di Stato spero mi tranquillizzerà, in un clima di rassegnazione che non promette nulla di buono. Vorrei allora chiedere alla Direttrice se ritiene adeguati gli interventi di mantenimento e di risanamento degli stabili pubblici. Fonti di informazione attendibili parlano di una progressiva incuria e trascuratezza di cui sono oggetto stabili anche relativamente importanti. Vale anche in questo settore quanto ho già detto in ordine alla manutenzione delle strade: molti studi, il più recente realizzato dal Politecnico di Zurigo, dimostrano inequivocabilmente come i rinvii degli interventi portino a una maggiore spesa.

PINOJA G. - Come diceva ieri il collega Mellini, avventurarsi nell'analisi delle cifre è impresa ardua. Malgrado sia interessante confrontare i dati di Consuntivo con quelli preventivati, ancor meglio sarebbe chiedere lumi e spiegazioni su una lunga serie di piccole e grandi differenze che si trovano osservando l'interminabile elenco delle poste del Consuntivo. Mi asterrò da questo esercizio passando a qualche osservazione.

Il Dipartimento delle finanze e dell'economia è tra gli altri quello che può fregiarsi del miglior risultato contabile, e ci mancherebbe altro visto che al suo interno sono registrate le entrate fiscali del Cantone. Le conclusioni sulle uscite potrebbero tranquillamente essere quelle degli altri Dipartimenti già passati in rassegna. Si trova una diminuzione del 2% delle uscite correnti rispetto al Preventivo e un aumento del 2.5% rispetto al Consuntivo 2003. Si constata un aumento dei costi per il personale ausiliario e per il personale con impiego di breve durata. Probabilmente nuove assunzioni sono state sostituite da impieghi senza nomina o part-time.

Le entrate per imposte e tasse sono aumentate dell'1% sia rispetto al Preventivo sia rispetto al Consuntivo 2003, mantenendo di fatto le aspettative. Sembrerebbe di conseguenza che sia stato parato il colpo in modo dignitoso, un dato fondamentale e confortante per almeno tre motivi:

- un gettito fiscale regolare trasmette tranquillità e sicurezza al Cantone, permettendo di meglio programmare la propria gestione e gli investimenti;
- le variazioni minime del gettito considerate in rapporto al resto dei conti consuntivi dimostrano se ancora ve ne fosse bisogno che le nostre preoccupazioni non devono dirigersi verso le entrate, ma piuttosto prevalentemente verso le uscite e la spesa pubblica;
- può infine essere placata in parte la preoccupazione di molti cittadini del Cantone di vedere peggiorate le condizioni attuali del nostro sistema fiscale, preoccupazioni legate soprattutto all'attrattiva che il nostro sistema fiscale attualmente ancora conserva, anche dopo la negativa manovra del Cantone volta ad aumentare dell'1% l'imposta sulle persone giuridiche.

Se non rimaniamo attrattivi e competitivi grazie a condizioni concorrenziali in un'economia di mercato rischiamo di finire davvero in bancarotta. Spero che l'aumento d'imposta sulle persone giuridiche recentemente accettato non abbia effetti negativi, anche se purtroppo qualche voce giunta all'orecchio conferma il contrario. Di sicuro non possiamo permetterci di azzardare ulteriori mosse di questo genere: il popolo ha dato un segnale inequivocabile. L'economia e il suo rilancio vanno sostenuti e uno dei pochi mezzi a disposizione del Cantone è sicuramente un sistema fiscale per aziende e privati equo e concorrenziale nei confronti di quello dei Cantoni e dei Paesi vicini.

FERRARI C. - Colgo l'occasione di questo dibattito per portare l'attenzione su alcuni problemi dell'agricoltura, che purtroppo non godono spesso del necessario interesse. Tutti i colleghi avranno notato che ultimamente non c'è molta sintonia tra i miei interventi e quelli della Consiglieria di Stato. Abbiamo posizioni evidentemente diverse, ma per il sottoscritto si pone ormai un problema di credibilità: vengono forniti dati differenti, si ingaggiano rapporti di forza anche per importi molto contenuti e alla fin fine non è chiaro se noi rappresentanti del settore stiamo raccontando delle storielle o se effettivamente c'è qualcosa che non va. Cito allora un paio di esempi della passata legislatura.

Gli aiuti per la siccità, innanzitutto: un gesto pregevole che non trova però riscontro nei dati a Consuntivo che dimostrano come dei 1.850 mila franchi messi a disposizione ne siano stati versati in realtà solo 1.4 mila franchi. Per parte nostra, senza volerne modificare l'importo, avevamo chiesto di rendere più equo l'intervento, badando a non mettere il settore caprino contro gli altri settori. È una prima svizzera quella di sostenere che le capre necessitano di meno foraggio, presentando un'infinita serie di calcoli al solo scopo di alimentare un confronto arbitrario, che trova probabilmente le sue origini in antiche distinzioni tra i bovini, gli ovini e i caprini, dando seguito a un'impostazione sbagliata

dell'ente commerciale più importante del settore che, pagandone le conseguenze sul mercato, non ha capito che sono tutti interessanti. Inoltre l'unico emendamento accettato dal Gran Consiglio in occasione di quel dibattito, dopo un mese, è stato nuovamente sottoposto a votazione per essere bocciato: si è trattato di una decisione sbagliata, dettata da ragioni non riconducibili alla spesa, che sarebbe rimasta inalterata, un'occasione persa per facilitare l'attività di un intero settore e rendere il gesto di aiuto davvero nobile.

Il secondo aspetto che vorrei toccare riguarda la nuova politica strutturale e la Legge sull'agricoltura [RL 8.1.1.1]. Ieri la Direttrice ha risposto⁶ a un'interpellanza dove veniva criticato il fatto che si finanziasse l'acquisto di terreni lontani fino a 15 km dal centro aziendale, insistendo sull'opportunità di finanziare l'acquisto di terreni posti al massimo a 3 km di distanza. Si intendeva così affrontare il problema di fondo della debolezza strutturale delle aziende, che questo Parlamento aveva deciso di contrastare, mettendo appunto a disposizione dell'Esecutivo alcune norme molto interessanti riguardanti in particolar modo il problema dell'alto numero di parcelle e la non-proprietà del terreno agricolo da parte degli agricoltori. Tali strumenti sono tuttavia stati molto annacquati.

Affermare che un'azienda può andare a comprare un terreno fino a 15 km di distanza significa tradire un'assoluta mancanza di competenza in materia di efficienza della produzione agricola, perché il modello di un nucleo aziendale forte prevede, come nella Svizzera tedesca, un centro al quale tutti i terreni agricoli siano annessi. Non c'è nessuna coerenza nel sostenere che possa essere efficiente una soluzione che prevede di poter acquistare terreni in un raggio di 15 km, ovvero su una superficie che equivale a 700 km². Né una scelta di questo tipo può essere giustificata alla luce di normative federali, che non esistono, oppure dalla fusione dei Comuni, come pure mi è stato risposto ieri. C'è qualcosa che non quadra: nel caso di acquisto di una parcella, la Legge cantonale sull'affitto agricolo [RL 8.1.3.2], dà 3 km di distanza, altrimenti un altro agricoltore può farsi vivo, acquistandola per sé.

Di fatto, con questa soluzione, nessun agricoltore viene aiutato, perché il numero di parcelle è talmente elevato che non ci sono i soldi per far fronte e conseguentemente non viene dato niente, o poco più che niente: sostenere 1/8 del valore di reddito, quando è risaputo che in Ticino, caso unico in Svizzera, i costi del terreno sono molto elevati e non calano significa in realtà aiutare ben poco. Del resto, nella risposta fornitami dalla Consiglieria di Stato si afferma che questa misura ha beneficiato a quattro o cinque aziende: a questo ritmo tra 100 anni saremo ancora qui a parlare del fatto che l'agricoltura non ha le parcelle in proprietà. Oltretutto, si fornisce un dato errato, sostenendo che negli anni Novanta 2/3 del territorio agricolo era di proprietà degli agricoltori, ma le statistiche sono molto chiare nell'indicare non più del 40%: errore grossolano anche questo che rivela un'incomprensione e sottovalutazione del problema.

Tornando alla politica strutturale, ricordo che nell'ambito della discussione sul Preventivo 2004 avevo sottoposto al Parlamento un preciso emendamento. E ricordo che se si vuole parlare seriamente di agricoltura, garantendo un minimo di prospettiva, bisogna fare investimenti. Il Piano finanziario prevede 1 milione e mezzo di franchi nel 2007, nemmeno gli importi previsti negli anni Ottanta, quando ci sono ancora più del 60% delle aziende da risanare. In queste condizioni è chiaro che non si fa abbastanza: si vuol presentare una bella immagine dell'agricoltura, spendendo tra l'altro quasi 1 milione di franchi per la promozione, ma a livello strutturale c'è un grande e grave ritardo che questa politica non

⁶ Interpellanza: *Regolamento sull'agricoltura: politica strutturale ridimensionata?*, Ferrari Cleto e cofirmatari, 24.01.2005 (*Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, Anno 2004-2005, pagg. 3409-3411). Per la risposta si veda *Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, anno 2005-2006, pagg. 401-414).

sa colmare, impedendo al primario di svolgere il ruolo che gli è proprio e, mi auguro, si voglia continuare a riconoscergli.

BIGNASCA A. - Da quanto ho potuto ascoltare sembrerebbe che i problemi finanziari di questo Cantone nascano dall'ostruzionismo della Lega. Mi vedo dunque costretto a tornare su qualche elemento a cui ho accennato ieri. Cominciamo con le cifre. La Direttrice ha affermato che il personale al servizio del Centro sistemi informatici e della Sezione della logistica ammonta rispettivamente a 95 e 90 persone, ma l'indicazione non corrisponde a quanto comunicato per iscritto alla Commissione della gestione e delle finanze dai responsabili di questi stessi servizi, i quali riferivano un numero di dipendenti a tre cifre, del 20% circa superiore ai dati riportati dalla Direttrice. C'è dunque qualcosa che non va da questo punto di vista.

Voglio però aggiungere un secondo elemento che mi sembra importante. La Direttrice ha citato le votazioni popolari del 2004 e del 2005, evitando però scrupolosamente di ricordarne l'aspetto più importante, ovvero che se nel 2005 il risultato fosse stato diverso, il Preventivo non avrebbe superato lo scoglio della votazione popolare. Questo è stato il segnale davvero importante, colto, sì, ma sottovalutato, quando invece fu determinante, perché un Preventivo appoggiato da tre partiti di Governo e da quattro Consiglieri di Stato doveva raccogliere almeno il 75% dei consensi. Purtroppo le cose sono andate in modo molto diverso. Inutile dunque invocare la collaborazione per individuare soluzioni. La Direttrice cita addirittura una frase del rapporto di maggioranza in cui la Commissione si dice disponibile a collaborare per attuare il risanamento. Ricordo alla Direttrice che è almeno da 10 anni che la Commissione ritorna regolarmente su questo punto. Purtroppo è dalla parte dell'Esecutivo che l'invito è sempre stato lasciato cadere, che si è impermeabili agli stimoli che vengono dall'esterno e, anzi, che le idee diverse da quelle della Direttrice si scontrano con un muro di resistenze, senza margini per alcun tipo di discussione o correzione di rotta. La Direttrice sa molto bene che da parte nostra c'è molta comprensione, ma se non si riesce a far cambiare mentalità all'Amministrazione, se non la si trasforma, non dico in un'azienda efficiente, ma in qualcosa di ragionevolmente dinamico e propositivo, a nulla serviranno le misure di risparmio che il Gran Consiglio ha adottato o adotterà.

Aggiungo infine che i dati elencati ieri relativi al deficit per abitante, alle spese per abitante per finanziare gli stipendi, e altri ancora, non possono far dimenticare il vero nodo della questione: quello di sapere come una famiglia di due persone con un reddito di 30 mila franchi possa pagare anche solo il premio di base della cassa malati – più di 6 mila franchi – e riuscire a vivere dignitosamente. Questo è quanto avrei voluto sapere ieri: come fa una famiglia a vivere, senza fare debiti, perché non è possibile chiedere sacrifici a chi deve vivere con 24 mila franchi all'anno e attribuire mandati con denominazioni del tipo "Emozione intelligente" oppure "Saper gestire il proprio tempo".

MASONI M., DIRETTRICE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA - Rispondo agli interventi, cercando di essere breve. A Edo Bobbià innanzitutto posso dire che le operazioni di manutenzione negli stabili del Cantone sono adeguate al minimo indispensabile. Sono convinta anch'io che sarebbe meglio poter fare di più, ma la situazione finanziaria purtroppo non lo consente. Il livello di spese di investimento attuale dovrebbe comunque essere tale da non generare debito occulto. Questa è chiaramente

anche una nostra preoccupazione, proprio perché vorremmo evitare spese ancora maggiori in futuro.

Concordo con molte delle osservazioni fatte da Gabriele Pinoja, in particolare con quelle relative al gettito fiscale. Le tassazioni 2003 confermano per le persone fisiche i dati stimati, e ciò significa che i costi degli sgravi fiscali sono stati valutati correttamente. Condivido inoltre l'idea che un gettito fiscale regolare è di aiuto al politico nella pianificazione. Abbiamo visto del resto quanto accaduto negli anni di gettito fiscale straordinario e l'impatto negativo che questo ha avuto proprio perché veniva meno la credibilità delle previsioni. In questi anni, però, come spesso accade in contesti di difficoltà economica, le previsioni si sono rivelate corrette, i gettiti sono stati regolari e la pianificazione è potuta avvenire in modo assai migliore.

Anche le considerazioni relative all'attrattiva fiscale del Cantone e la leva fiscale intesa come strumento di rilancio economico che meriterebbe di essere riattivato raccolgono la mia adesione, ma, come detto, bisogna rendersi conto che non esistono grandi margini di manovra per interventi di questo tipo e che la prospettiva di un dissesto finanziario sarebbe comunque molto negativa per il Paese, ragione per cui abbiamo sostenuto l'aumento transitorio delle imposte concordato nell'ambito del Preventivo 2005, scegliendo appunto il male minore rispetto alla prospettiva del dissesto finanziario che per l'economia sarebbe sicuramente molto negativo.

A Cleto Ferrari posso dire che l'aiuto per la siccità, così come è stato adottato dal Gran Consiglio in sede di Preventivo, prevedeva un tetto di spesa e che la spesa effettiva sarebbe dipesa dalle richieste effettivamente pervenute. Tuttavia, ritengo che si possa essere d'accordo sul fatto che spendere 1 milione e mezzo di franchi in un momento di gravi difficoltà finanziarie era tutt'altro che scontato. Tutti hanno in effetti potuto verificare che il Governo lavora anche su spese minime. L'aiuto per la siccità ai contadini è stato dunque un atto generoso. Naturalmente vale anche qui il discorso fatto in precedenza: sarebbe stato meglio poter fare di più, e probabilmente in un situazione di finanze sane si sarebbe effettivamente fatto di più, ma nella fase attuale l'importo messo a disposizione è da considerare un bel risultato.

Ho indicato ieri i motivi che ci hanno spinto a considerare una distanza di 15 km e non ritengo necessario dilungarmi oltre su un tema per altro già oggetto di un'interpellanza e della relativa risposta⁷. Insisto tuttavia sul fatto che c'è un controsenso nel sostenere che sono troppo pochi gli agricoltori aiutati e al contempo chiedere di restringere il raggio di applicazione della Legge sull'agricoltura: noi aiutiamo pochi agricoltori perché poche sono le richieste e se si restringono i margini di applicazione certamente saranno ancora meno. Aggiungo che verificherò il dato relativo alla percentuale di proprietari segnalato come errato da Cleto Ferrari, in ogni modo se le cose stessero effettivamente come è stato detto l'evoluzione sarebbe malgrado tutto leggermente meno preoccupante di quanto non si sia constatato. Per finire invito Cleto Ferrari a volere almeno riconoscere che nonostante la situazione finanziaria veramente difficile mettiamo a disposizione dell'agricoltura delle risorse importanti.

Ad Attilio Bignasca dico che nessuno ha mai sostenuto che i problemi finanziari del Cantone nascano dall'ostruzionismo della LEGA. Riguardo invece al numero dei dipendenti posso dire che CSI e Logistica hanno i dipendenti indicati da me a Piano dei posti autorizzati, anche se c'è naturalmente una differenza tra le unità a tempo pieno – i dati forniti da me – e le persone effettivamente impiegate, che possono essere in numero maggiore, visto che non tutte lavorano a tempo pieno. Attilio Bignasca prende sempre di

⁷ Vedi nota no. 6.

mira la Sezione della logistica, quasi a dire che i problemi del Cantone potrebbero essere risolti semplicemente intervenendo su questo servizio. Voglio allora attirare l'attenzione su qualche dato. Nel 1993, quando è stata ristrutturata con la riforma del Lago d'Orta, la Logistica aveva 112 unità di personale a tempo pieno e ora, al 31 dicembre 2004, sono 90: non so quanti servizi dello Stato abbiano tagliato il personale del 20%, con uno sforzo che non merita le ripetute critiche di Attilio Bignasca.

Quanto poi al mio presunto potere di veto, ricordo, ed è risaputo da tutti, che pur non avendo condiviso l'aumento delle imposte, ho difeso questa scelta e l'ho sostenuta anche di fronte al popolo. Le cose non stanno come dice Attilio Bignasca: la capacità di fare compromessi c'è, naturalmente nella misura in cui questa disponibilità esiste anche dall'altra parte, come appunto ho dimostrato accettando e difendendo gli aumenti delle imposte.

Infine, una famiglia senza figli con due redditi imponibili di 30 mila franchi, ha un reddito lordo di 65 mila franchi, reddito di 3 anni fa, e quindi non paga 6 mila franchi di premio per la cassa malati, perché ha diritto ai sussidi.

FERRARI C. - Rendiamo naturalmente atto della volontà di sostenere l'agricoltura e abbiamo apprezzato gli aiuti forniti per la siccità, ma, con i miei esempi, ho voluto insistere su un problema essenziale, e cioè che troppo spesso i dati forniti non sono corretti e non è possibile avere una discussione veramente informata, come appunto è stato il caso per gli aiuti per la siccità, quando non si è voluto accettare che le nostre proposte non miravano a spendere di più, ma a spendere in modo più equo e mirato. Riguardo poi alla politica strutturale bisognerà pur riconoscere che un settore in cui si investe 1 milione e mezzo di franchi è un settore che è destinato a stagnare se non a deperire.

Messa ai voti, la gestione del Dipartimento delle finanze e dell'economia è accolta con 40 voti favorevoli, 15 contrari e 8 astensioni.

La discussione sui singoli rendiconti dipartimentali è dichiarata chiusa.

È aperta la discussione sui singoli articoli e sul complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

CAROBBI GUSCETTI M. - Con questo intervento porto la posizione del gruppo PS al Consuntivo 2004. È stato ricordato nel corso del dibattito che il PS aveva presentato un rapporto di minoranza e votato contro il Preventivo 2004, in ragione dell'assenza di posizioni condivise per quanto riguarda il livello di spesa in relazione ai bisogni, all'aumento dei compiti, ma anche per quanto riguarda le entrate, che consideravamo insufficienti appunto per far fronte a queste esigenze. C'è stata poi la "pausa" del 2005, fase in cui sono state ricercate soluzioni condivise, ma ora ci troviamo purtroppo in una condizione molto simile a quella del 2004. Abbiamo firmato il rapporto del collega Lepori con riserva, perché più volte, sia in sede commissionale che parlamentare, abbiamo espresso la nostra disponibilità ad affrontare i problemi finanziari del Cantone, anche sul fronte delle spese, come già fatto in occasione del Preventivo 2005, a condizione però che

si tornasse a discutere anche di misure riguardanti le entrate, allo scopo di garantire la copertura finanziaria dei bisogni della popolazione. Oggi, dopo 3 giorni di intenso dibattito, dobbiamo purtroppo concludere che non c'è stata nessuna disponibilità al dialogo, né da parte del Governo né da parte dei rappresentanti degli altri gruppi politici. C'è dunque evidentemente una chiusura totale rispetto all'ipotesi di affrontare in modo condiviso i temi difficili delle uscite e delle entrate dello Stato. Di fronte a questo stato di cose, il gruppo PS ha valutato una volta ancora il Consuntivo 2004 – Consuntivo, è vero, modificatosi in parte, anche a seguito della votazione popolare del 16 maggio scorso, che ha fornito un chiaro segnale al Governo senza però indurlo, e mi riferisco in particolare ai sussidi della cassa malati, a tenerne conto – ed è giunto alla conclusione di non sostenerlo, pur non ritirando la piena disponibilità ad affrontare i problemi posti dalla difficile situazione finanziaria del Cantone.

La discussione sui singoli articoli e sul complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo è dichiarata chiusa.

Messi ai voti, i singoli articoli del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 47 voti favorevoli, 26 contrari e 2 astensioni.

Messo ai voti, il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo è accolto con 48 voti favorevoli e 28 contrari.

2. RICHIESTA DEL CREDITO DI FR. 8'573'623.- PER IL SUSSIDIAMENTO DELLE OPERE DI CANALIZZAZIONE E DI DEPURAZIONE DELLE ACQUE LURIDE APPROVATE NEL 2004 E RIGUARDANTI 40 COMUNI DEL CANTONE

Messaggio del 3 maggio 2005 no. 5649

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

Messa ai voti senza discussione, l'entrata in materia è accolta con 74 voti favorevoli, un contrario e un'astensione.

Messi ai voti senza discussioni, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 72 voti favorevoli, un contrario e un'astensione.

3. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 16.30 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Werner Carobbio

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder