

ANNO 2005/2006

Seduta XX: martedì 11 ottobre 2005 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Limitazione della durata degli interventi
2. Partecipazione finanziaria di fr. 1'940'000.- del Cantone all'Aeroporto di Lugano-Agno
 - Messaggio del 15 giugno 2005 no. 5663
 - Rapporto del 27 settembre 2005 no. 5663 R; relatore: Ignazio Bonoli
3. Risposte a interpellanze
4. Naturalizzazioni
 - Rapporto del 26 settembre 2005 della Commissione delle petizioni e dei ricorsi
5. Chiusura della seduta e rinvio

PRESIDENZA: Werner Carobbio, Presidente

Alle ore 14.05 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 89 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Adobati - Arigoni - Arn - Bacchetta-Cattori - Bagutti - Beltraminelli - Beretta Piccoli L. - Beretta-Piccoli F. - Bergonzoli - Bertoli - 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 - Pini - Pinoja - Poli - Quadri - Ravi - Regazzi - Ricciardi - Righinetti - Rizza - Robbiani - Rusconi - Salvadè - Savoia - Soldati - Suter - Terrier - Torriani - Truaisch - Vitta

Si è scusata per l'assenza:

Allidi-Cavalleri

1. LIMITAZIONE DELLA DURATA DEGLI INTERVENTI

CANONICA I. - Ormai da qualche tempo l'Ufficio presidenziale – al fine di limitare il dibattito parlamentare che spesso si protrae per ore su oggetti comunque importanti e interessanti, che coinvolgono tutto il Paese – ha deciso di contingentare a trenta minuti gli interventi destinati a un intero gruppo. Visto che la cosa non ha più carattere eccezionale, ma si ripete con una certa regolarità, assieme ad altri colleghi si è deciso di presentare una proposta¹, criticando anche un po' questo modo di fare che limita sostanzialmente la libertà di parola dei deputati.

Siamo convinti che sia nell'interesse di tutti poter snellire il dibattito; crediamo però che quello adottato dall'Ufficio presidenziale non sia un sistema opportuno. Proponiamo pertanto che si possano eventualmente limitare gli interventi dei singoli deputati dagli attuali dieci minuti a quattro o a cinque minuti.

Se poi l'Ufficio presidenziale riterrà che tale sistema non funzioni, occorrerà modificare la Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato.

CAROBBI W., PRESIDENTE - L'Ufficio presidenziale si chinerà sulla proposta formulata dalla deputata Iris Canonica. Per il momento, valgono le disposizioni comunicate all'inizio della seduta pomeridiana di ieri [cfr. Seduta XVIII: lunedì 10 ottobre 2005].

2. PARTECIPAZIONE FINANZIARIA DI FR. 1'940'000.- DEL CANTONE ALL'AEROPORTO DI LUGANO-AGNO

Messaggio del 15 giugno 2005 no. 5663

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

È aperta la discussione di entrata in materia.

CAIMI C. L. - a nome del gruppo PPD porto l'adesione alla proposta di approvazione del decreto legislativo concernente la partecipazione finanziaria di 1'940'000.- franchi del Cantone all'Aeroporto di Lugano-Agno, allegato al messaggio del 15 giugno 2005; proposta contenuta nel rapporto della Commissione della gestione e delle finanze del 27 settembre 2005, redatto dal collega Ignazio Bonoli.

La partecipazione finanziaria del Cantone al futuro dell'Aeroporto di Lugano-Agno, in ragione di 500'000.- franchi per la sottoscrizione e la liberazione di parte del capitale azionario della costituenda Lugano Airport SA e di 1'440'000.- franchi come partecipazione negli investimenti prioritari volti all'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali, rappresenta un primo importante passo nella giusta e necessaria direzione di una

¹ Vedi pag. 1418.

strategia da parte del Cantone nel settore dei trasporti aerei regionali. Una strategia che – nell'interesse della popolazione ticinese, dell'economia e del turismo – garantisca durevolmente i collegamenti aerei regionali necessari e comprenda un piano di investimenti strategici a breve e a medio termine. Una strategia richiesta anche dalla mia mozione "*Traffico aereo: le stelle stanno a guardare ma il Cantone no!*" del 15 settembre 2003, firmata da altri 19 deputati, tuttora all'esame della Commissione della gestione e delle finanze.

Il finanziamento proposto è in sintonia con il Rapporto sulla politica aeronautica svizzera approvato dal Consiglio federale nel dicembre 2004, che rivolge un occhio di riguardo anche al Ticino. Le autorità federali riconoscono l'interesse generale ai voli di linea. Pur mantenendo il principio secondo cui lo Stato non deve garantire il servizio pubblico nel settore aereo e ispirandosi al regolamento dell'Unione europea sull'accesso dei vettori aerei alle linee interne, per il Ticino viene riconosciuto il principio secondo cui a compagnie operanti nel Paese può essere imposto un onere di servizio pubblico (*obligation de service public*) per servizi di linea verso un aeroporto che serve una regione periferica, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione stessa. Questa disposizione potrebbe essere applicata, «a condizione che i collegamenti non siano già garantiti dal mercato e che le regioni interessate contribuiscano finanziariamente al loro esercizio». Cosa che la Città di Lugano e il Cantone – in particolare con il finanziamento in esame – stanno facendo.

L'Autorità ticinese aveva in passato assunto un ruolo molto importante nella coordinazione con l'Autorità federale, con gli altri Cantoni e con la compagnia aerea nazionale. Prova ne è la presidenza della Conferenza dei Cantoni con aeroporti aperti al traffico di linea, promossa dal Consigliere di Stato del Canton Ginevra Carlo Lamprecht, assegnata fin dall'inizio al nostro Cantone. Conferenza di cui non sono noti i risultati ottenuti e che sarebbe obbligo – oltre che interesse – del nostro Cantone riattivare al più presto, se nel frattempo avesse sospeso i propri lavori.

La soluzione proposta dal Consiglio di Stato e fatta sua dal rapporto commissionale – frutto di un accurato lavoro di approfondimento qualitativo e quantitativo, nonché di attente valutazioni di carattere politico – è equilibrata e prudente. Il gruppo PPD condivide questo modo di procedere e invita pertanto il Gran Consiglio ad aderire al rapporto della Commissione della gestione e delle finanze.

Mi si permetta, per concludere e a titolo personale, di chiedere una correzione redazionale del decreto legislativo. L'abbreviazione usata all'art. 1 cpv. 2 (art. 725 OR) è quella tedesca: in italiano Codice delle obbligazioni si abbrevia con "CO".

CAROBIO W., PRESIDENTE - Procederemo alla correzione formale dell'art. 1 cpv. 2 del decreto legislativo in oggetto proposta dal deputato Caimi.

ARIGONI G. - Chi ha letto attentamente il rapporto commissionale dovrebbe arrivare alla conclusione di respingere la richiesta di credito in oggetto. In esso si dice: «*In conclusione, e considerate le indicazioni del recente (18.8.2004) Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA), l'Aeroporto di Lugano-Agno può contare su prospettive di sviluppo limitate dalla posizione geografica, dall'infrastruttura presente e anche futura (pista di 1'600 metri) e anche dal tipo di aereo che viene utilizzato*». Oltre a queste difficoltà, vi è la crisi in cui versa l'aeronautica a livello mondiale. Nel caso di Agno va inoltre tenuto conto del calo di passeggeri (dal 2001 al 2005 i passeggeri sono diminuiti del 55.63%), sebbene

attualmente, considerando unicamente le cifre su pochi mesi, si esprima ottimismo, essendovi stata una leggera ripresa. E fare un investimento sulla base di dati esaminati su un piccolo periodo, pensando forse a un cambiamento di tendenza, appare una mossa azzardata da giocatore di poker. Come si può giustificare tale investimento? Ci viene detto trattarsi di un'infrastruttura "essenziale" per l'economia della regione. In verità, non si conosce quale sia oggi il reale – o potenziale – indotto economico dell'aeroporto, poiché l'ultimo studio attendibile risale ai primi anni Novanta. E nel frattempo vi sono stati molti cambiamenti.

Il Comune di Lugano nel 2004 ha speso 1.5 milioni di franchi a copertura delle perdite dell'Aeroporto di Lugano-Agno. Più di mezzo milione di franchi all'anno va a "sostegno" delle due nuove compagnie aeree Flybaboo e Darwin, le quali, per di più, sono in concorrenza tra loro. In altre parole: i soldi pubblici permettono a queste due compagnie aeree di offrire prezzi bassi ai clienti privati. Ciononostante – lo ammette lo stesso Municipio – *«i coefficienti di occupazione degli aerei sono nettamente insufficienti»* per assicurare il buon andamento delle due compagnie aeree. Che cosa dobbiamo fare? Dobbiamo inventare un mercato che manifestamente non esiste? Non a caso la compagnia aerea Swiss ha tirato i remi in barca e se n'è andata.

Il Consiglio comunale di Lugano ha concesso negli scorsi giorni un credito di circa 3 milioni di franchi per nuove infrastrutture, in particolare per allargare la pista e consentire così il "parcheggio simultaneo" di quattro o più aerei. Ma ce n'è veramente bisogno? Non è sufficiente per le reali necessità dell'aeroporto lo spazio per due o tre aerei? Se lo spazio attuale bastava per i 12'000 movimenti aerei registrati nel 2000, perché non dovrebbe più essere sufficiente per i circa 6'000 movimenti aerei attuali? La Città di Lugano lo vuole a tutti i costi questo aeroporto. E se già ora riesce a controllare la situazione, immaginiamoci quel che accadrà nel caso vada in porto la fusione con Muzzano: Lugano sarà proprietaria dello scalo e quest'ultimo si troverà sul suo territorio, per cui non dovrà discutere e trattare con nessun'altra amministrazione comunale. Non va dimenticato che già la mossa della fusione con Gandria ha permesso a Lugano di diventare un Comune di frontiera, ciò che gli permette, per questioni economiche, di tenere aperti i negozi fino alle ore 19.00, a differenza di tutti gli altri Comuni.

Per evitare problemi, il Consiglio di Stato – sentendo forse odore di bruciato – ha precisato nel suo messaggio che se la Lugano Airport SA, *«a seguito di elevate perdite d'esercizio»*, si trovasse in una situazione di crisi, il Cantone *«non parteciperà con contributi di risanamento»*. Visto che all'interno della citata società vi è anche un rappresentante del Cantone, chi risanerà allora un'eventuale situazione di crisi? Come si potrà evitare di sostenere l'aeroporto, quando si ritiene che lo stesso abbia un ruolo importante per l'economia?

Nel libro di Giorgio Bocca intitolato *Il piccolo dittatore* – piccola parentesi: il piccolo dittatore è Berlusconi –, vi è un capitolo riguardante l'Aeroporto della Malpensa. Sebbene le proporzioni siano differenti, la situazione potrebbe rivelarsi analoga a quella dell'Aeroporto di Lugano-Agno. Se la Città di Lugano intendesse proseguire nella direzione intrapresa, nulla potrebbe fermarla. Non vi è una pianificazione seria della zona: si pensa all'aeroporto, prossimamente si penserà al fiume Vedeggio, poi alla Circonvallazione di Agno e di Bioggio, alla ricostruzione urbanistica di questi due Comuni, eccetera. Manca però una visione globale di tutta la zona, così come manca una visione di quello che sarà lo sviluppo del trasporto aereo nei prossimi anni.

Sono diversi anni che si effettuano tagli ovunque: nel sociale, nelle prestazioni del personale, nella scuola, nella sanità, eccetera. Non voglio farvi l'elenco dettagliato dei vari

tagli, anche perché ne abbiamo già discusso a lungo negli ultimi anni, ma ricordare semplicemente alcuni esempi.

- Nei prossimi giorni saremo chiamati a votare le conclusioni del rapporto della Commissione delle petizioni e dei ricorsi sulla petizione dell'8 gennaio 2004, sottoscritta da 2004 cittadini, denominata "Ombudsman bambini". Conclusioni che, per paura di spendere 500'000.- franchi, invitano a respingere la petizione.
- La Commissione di sorveglianza sulle condizioni di detenzione, di cui faccio parte, ha chiesto di investire circa 300'000.- franchi per la sistemazione delle celle del carcere *La Stampa* destinate ai minorenni. Richiesta, questa, insabbiata dai responsabili del Dipartimento delle istituzioni per motivi finanziari.
- Non si vuole dare all'Associazione "Gabbiano" il finanziamento promesso, mettendo così in difficoltà una strategia di recupero e di reinserimento sociale di persone con problemi di tossicodipendenza, che necessitano di aiuto.

Purtroppo, mancano i soldi per finanziare i progetti sociali, ma non per finanziare quelli privati.

Si pensi inoltre al disagio ambientale che l'aeroporto crea alla popolazione della zona. Vi è comitato contrario allo sviluppo eccessivo di quest'ultimo, che da vent'anni opera in tal senso.

Manca una visione strategica a medio e a lungo termine. E ci si dimentica dell'Aeroporto della Malpensa e del relativo collegamento veloce dal Ticino. Non si sottolinea il fatto che fra cinque o sei anni Lugano sarà collegata in soli 45 minuti a questo aeroporto internazionale, il che permetterà pure una riduzione di quasi due ore dei tempi di percorrenza da Lugano a Losanna, a Ginevra e a Berna. Inoltre, tra dieci o dodici anni, grazie ad AlpTransit, il tragitto ferroviario da Lugano a Zurigo avrà una durata di circa un'ora e mezza. Quindi, l'unico collegamento aereo oggi redditizio, vale a dire quello da Lugano a Zurigo, diventerà obsoleto. Che importanza avrà a quel punto l'Aeroporto di Lugano-Agno? La Città di Lugano dovrebbe tenere conto di questi elementi e concentrarsi sugli investimenti davvero necessari per il mantenimento in vita del citato aeroporto e dei posti di lavoro che lo stesso offre. Dopo la realizzazione dei nuovi progetti ferroviari appena citati, l'Aeroporto di Lugano-Agno potrebbe di fatto restare d'interesse solo per l'aviazione privata, per i voli charter; difficilmente lo sarebbe per le compagnie aeree di linea.

Il Cantone non deve investire denaro pubblico inutilmente, trasformando, tra l'altro, il controllato in controllore, con la solita ambiguità che ben si nota, ad esempio, nella gestione della Società di navigazione del lago Ceresio.

Il mio invito è pertanto di respingere la richiesta di credito in oggetto.

FOLETTI M. - Con il messaggio in oggetto si conclude probabilmente il periodo di contrapposizione tra Cantone e Comune di Lugano circa il ruolo dell'Aeroporto di Lugano-Agno. Aeroporto il cui passato è costellato di incomprensioni, di incidenti diplomatici e di scarsa collaborazione tra gestori e Cantone. Come dimenticare che si voleva costruire un enorme inceneritore a 700 metri di distanza dalla pista dell'aeroporto, proprio sull'asse di atterraggio? Come dimenticare il blocco da parte del Cantone del progetto relativo alla rotonda di accesso all'aeroporto? Come dimenticare che il ritardo nel rilascio della concessione federale va in parte imputato a un certo ostruzionismo dipartimentale?

Questi sono solo alcuni esempi di una collaborazione che non è mai stata ottimale – fatta salva l'attività della Polizia cantonale all'interno della struttura aeroportuale – e che, per

certi versi, ha impedito la creazione di una vera complementarità tra l'Aeroporto cantonale di Magadino e l'Aeroporto di Lugano-Agno. Evidentemente – come sempre accade in questi casi – le responsabilità stavano dalle due parti; è tuttavia innegabile che il Cantone, concretamente, non ha mai dato un grande aiuto allo sviluppo dello scalo aeroportuale.

Neppure dal profilo turistico in passato si è mai inteso sostenere l'aeroporto: di fatto, esso non ha mai beneficiato di aiuti in base alla Legge sul turismo (Ltur). Anzi: fino a due anni fa, Ticino Turismo non partecipava neppure al parziale finanziamento dell'Ufficio informazioni turistiche dell'aeroporto.

Il fatto che il Cantone entri in società con la Città di Lugano per gestire l'aeroporto dovrebbe fornire le necessarie assicurazioni circa una precisa volontà di collaborare allo sviluppo futuro. Sviluppo che non va inteso come uno spropositato potenziamento dell'infrastruttura e del traffico aereo, bensì come un adeguamento alle reali necessità di un aeroporto regionale. Niente a che vedere con il famoso Master Plan da cento milioni di franchi di investimento per poter ospitare 400'000 passeggeri all'anno, ma un intervento limitato a una ventina di milioni di franchi da investire entro il 2010.

Sarà data sicuramente priorità alla sicurezza e alle procedure di avvicinamento. E in questo senso occorre dare un segnale importante all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), che si aspetta proposte concrete e realizzabili a breve termine. D'altro canto, la partecipazione del Cantone dovrebbe essere una garanzia per la Confederazione.

Secondo le indicazioni dei responsabili dell'aeroporto, la costituenda Lugano Airport SA dovrebbe essere in grado di raggiungere la copertura dei costi d'esercizio in un periodo piuttosto breve, più precisamente quando saranno raggiunte le 14-16 rotazioni giornaliere. Attualmente siamo a 13; il passo sembrerebbe quindi corto. È inutile però fare confronti con gli anni passati, come fa il messaggio governativo citando le 25 rotazioni giornaliere del 1996. A quei tempi gli Accordi bilaterali non erano ancora entrati in vigore e Crossair, per poter volare sull'Italia da Zurigo e da Basilea, era obbligata a fare scalo a Lugano-Agno. Poi, con l'entrata in vigore degli Accordi bilaterali, questa esigenza è venuta meno e le rotazioni ad Agno sono calate drasticamente.

Il potenziale per raggiungere le 16 rotazioni giornaliere esiste, se si considera che nella fascia di confine vi è anche chi apprezza il servizio veloce di un piccolo aeroporto come quello di Lugano-Agno.

Spetterà quindi alla nuova SA darsi da fare, affinché l'aeroporto offra destinazioni interessanti, facendosi così conoscere e apprezzare. La complementarità tra compagnie aeree sarà indispensabile per raggiungere gli obiettivi; si spera quindi che la monocultura aviatoria sia solo un brutto ricordo del passato, quando per favorire Crossair e Swiss si chiudevano le porte in faccia alle nuove compagnie aeree.

L'esempio da seguire è casomai quello dell'Aeroporto di Ginevra, che ha saputo rafforzarsi proprio a seguito delle sciagurate decisioni della vecchia Swissair.

In ogni caso, la LEGA, pur con qualche appunto, appoggerà la richiesta di credito in questione.

MARRA U. - Voglio innanzi tutto fare un appunto all'intervento del collega Arigoni. Caro "Bill" se si decidesse di chiudere l'aeroporto per questioni ambientali, vi sarebbe il rischio di veder sorgere al suo posto un centro commerciale, il che sarebbe comunque oggetto di critica da parte tua.

La partecipazione finanziaria del Cantone al capitale azionario della Lugano Airport SA rappresenta un impegno in prima persona nello sviluppo e nella gestione dell'Aeroporto di

Lugano-Agno. Si tratta inoltre di un forte segnale, affinché quest'ultimo venga considerato un'alternativa veloce di collegamento con il resto della Svizzera (Ginevra, Zurigo e Berna) e, di conseguenza, con il resto del mondo. L'interesse pubblico è pertanto giustificato.

Si è lavorato molto per ottenere quell'inversione di tendenza che esiste solo da quest'anno: un'importante ripresa sia a livello di voli di linea, sia a livello di passeggeri.

Nel 2003, anno in cui vi sono state difficoltà (vedi normative UFAC), il numero di voli a fine agosto risultava ancora buono; poi vi è stata una forte riduzione.

Il 2004 è stato caratterizzato da grosse difficoltà, ma ora la ripresa si sta concretizzando.

Persino le compagnie aeree private, quelle che nessuno avrebbe mai pensato capaci di riprendersi, vantano ora un aumento del numero di passeggeri.

In conclusione, visto che l'Aeroporto di Lugano-Agno può ancora dire la sua, l'UDC voterà a favore del decreto legislativo annesso al rapporto commissionale.

ORSI M. - L'adesione al messaggio in oggetto va oltre la semplice partecipazione al capitale azionario della Lugano Airport SA. Dietro la richiesta di credito in questione va di fatto letta una valenza simbolica, ossia quella del forte segnale di sostegno che il Cantone vuole dare all'idea di differenziazione della mobilità.

Sebbene gli eventi tragici e negativi degli ultimi anni (terrorismo, grounding, eccetera) abbiano reso difficile operare nel settore dell'aviazione civile, nel 2005 vi sono stati confortanti – anche se non ancora soddisfacenti – segnali di ripresa. Di fatto, come indicato nel rapporto commissionale, *«nel 2005 si è verificato un aumento dei passeggeri, che sarebbero saliti a 106'000, con la prospettiva di giungere a 170'000 a fine anno»*.

Inoltre, è stato verificato un interesse delle compagnie commerciali. Vi sono prospettive di miglioramento in tal senso. Chiaramente, una miglior strategia commerciale potrà essere definita solo quando saranno state concordate le procedure e migliorate le possibilità operative dell'Aeroporto di Lugano-Agno (parcheggi, hangar, servizi, eccetera).

È di conforto anche il concetto della mobilità aerea regionale, approvato nel mese di dicembre 2004 dal Consiglio federale con il Rapporto sulla politica aeronautica svizzera, dove al Ticino è riconosciuto un interesse generale per i voli di linea. In quest'ottica, l'eventualità di una partecipazione del Cantone è chiaramente considerata importante dalla Confederazione.

Il sostegno a questa politica rientra in un concetto generale di differenziazione del trasporto pubblico, dove l'aeroporto deve essere innanzi tutto un mezzo di sviluppo per il terziario, per la piazza finanziaria, per le industrie e per tutte quelle attività che necessitano di un collegamento veloce e diretto con i centri decisionali della Svizzera interna e della Romandia, nonché con gli scali delle città europee. Esso deve però essere di sostegno anche all'attrattiva turistica del Cantone. In proposito, ricordo che nell'ambito del Festival del film di Locarno molte personalità fanno ricorso all'aeroporto. Dubito che si possa offrire un servizio del genere, senza l'aviazione.

Vi sono due visioni contrastanti, come ha dimostrato l'intervento del deputato Arigoni a nome del PS. Vi è chi crede in questa idea e chi, invece, tenta di screditare l'operato della direzione dell'aeroporto, la quale da un anno sta cercando di far fronte alle difficoltà. Gli avversari di questa politica cercano di screditare i modi di gestione. Lo si è visto anche negli interventi in Consiglio comunale, nonché di recente sulla stampa, dove si parla di poca serietà gestionale, eccetera. A molti dà inoltre fastidio il fatto che per dirigere l'Aeroporto di Lugano-Agno si parli di società anonima, invece che di ente cantonale.

D'altro canto vi sono però coloro che credono in una visione di opportunità di servizio offerta a chi produce ricchezza e benessere anche a beneficio del Paese.

L'intervento del gruppo socialista ha espresso visioni apocalittiche: dalle parole del deputato Arigoni sembrerebbe che il piano del Vedeggio sia inquinato e inaccessibile. Personalmente preferisco adottare in proposito una visione più speranzosa.

Per quanto riguarda le difficoltà delle compagnie aeree va detto che le stesse sono sorte soprattutto a causa delle procedure di avvicinamento codificate dall'UFAC, che hanno impedito ai mezzi previsti da queste compagnie di atterrare. Il problema sarà però risolto.

Sempre per quanto attiene all'intervento del PS, il paragone con AlpTransit va bene solo fino a un certo punto. Per la realizzazione di AlpTransit si parla di fatto di un investimento di decine di miliardi di franchi, differentemente dall'oggetto in discussione. Bisogna inoltre tenere presente che tra i due oggetti vi è una differenziazione dell'utenza.

Personalmente ritengo che l'investimento di 1'940'000.- franchi di cui stiamo discutendo possa essere rapportato alla nicchia di utenza che potrebbe usufruire dell'aeroporto.

Concludo, auspicando che la maggioranza di questo Parlamento aderisca alle conclusioni del rapporto commissionale, a favore di una politica aviatoria non solo della Città di Lugano, ma di tutto il Cantone.

BRIVIO N. - Era mia intenzione intervenire portando alcune tesi a suffragio del messaggio governativo e del rapporto commissionale. Tuttavia, visto che chi mi ha preceduto ha già sollevato gli aspetti che avrei voluto affrontare io, mi limiterò a replicare ad alcune affermazioni, a mio modo di vedere errate, espresse dal collega Arigoni a nome del gruppo socialista. Innanzi tutto non è vero che bisogna inventare un mercato che non c'è. Il mercato esiste già, per cui va semplicemente coltivato. Vanno create quelle famose condizioni quadro che permetteranno di coltivare il mercato aeroportuale ticinese. Sto semplicemente dicendo che, indipendentemente dall'Aeroporto della Malpensa e da AlpTransit, il ruolo dell'Aeroporto di Lugano-Agno potrà sempre essere determinante. E lo potrà essere proprio perché si tratta di un aeroporto di "nicchia": un uomo d'affari che potrà contare su un aeroporto piccolo ed efficiente, nonché raggiungibile in breve tempo, sicuramente farà capo a quest'ultimo, evitando così di doversi spostare a Milano, di perdere un'ora di tempo per il check-in, eccetera. E questo anche quando AlpTransit sarà in completo esercizio e quando sarà possibile raggiungere l'Aeroporto di Malpensa con il treno in 45 minuti.

È chiaro che chi vorrà partire in vacanza sceglierà l'Aeroporto di Malpensa, per motivi di convenienza e perché comunque ha il tempo per farlo. Chi invece ha fretta, sceglierà soluzioni alternative quali, appunto, l'Aeroporto di Lugano-Agno.

Il deputato Arigoni, in maniera contraddittoria, ha affermato che la Città di Lugano è dovuta intervenire per coprire i buchi finanziari creati dall'Aeroporto di Lugano-Agno e, al contempo, ha messo in dubbio l'opportunità di investire nella creazione di posteggi per gli aerei. In proposito va precisato che tali buchi sono stati creati da una parte a causa della crisi dell'aviazione civile e, dall'altra parte, poiché oggi posteggiare un aereo all'Aeroporto di Lugano-Agno costa meno che parcheggiare un'auto in qualsiasi autosilo cittadino. Si pensi quindi a quanto si potrebbe ricavare dalla locazione di posteggi negli hangar, chiaramente chiedendo un canone di locazione cospicuo, soprattutto sfruttando i voli charter.

Prima di concludere, invito il Presidente della Commissione speciale per la pianificazione del territorio, ossia il collega Arigoni, a concretizzare quanto espresso sul finire della primavera dalla Commissione stessa, ovvero organizzando un incontro tra quest'ultima e il Dipartimento del territorio, il cui direttore si era detto disponibile, per valutare gli intendimenti della politica aeroportuale cantonale. Oggi si può infatti parlare di politica

aeroportuale cantonale, in quanto coinvolge il Cantone, la Città di Lugano e l'Aeroporto cantonale di Magadino. Visti i tempi di ristrettezze finanziarie sarebbe un peccato spendere i soldi pubblici dove non è necessario.

BERETTA-PICCOLI F. - Intervengo per portare innanzi tutto l'appoggio del Partito del lavoro alla posizione del gruppo socialista. In secondo luogo, tengo a ricordare che anni fa si era pensato di allungare la pista dell'Aeroporto cantonale di Magadino, affinché vi potessero atterrare addirittura i jumbo. Poi la cosa è caduta da sé, con una magra figura. E questo significa mancanza di pianificazione.

L'Aeroporto di Lugano-Agno va bene così com'è. Chiaramente, il fatto che a gestirlo sarà una società anonima al PdL dà fastidio. E questo lo sottolineo all'indirizzo di chi vuole sentirselo dire.

Il PdL non vuole assolutamente una struttura megagalattica come quella che s'intende fare, anche perché vi è già l'Aeroporto di Malpensa che, oltretutto, in futuro – si spera – sarà raggiungibile con il treno in soli 45 minuti. Per tale ragione, il PdL non appoggerà il decreto legislativo in questione.

BOBBIA E. - Non era mia intenzione intervenire; mi è tuttavia sembrato opportuno farlo, dopo aver udito l'intervento del collega Arigoni a nome del gruppo socialista. Intervento che ha sicuramente una sua logica.

Alcune cifre indicate dal citato collega mi hanno fatto riflettere. Il punto su cui invece non mi trovo d'accordo è il solito accostamento tra settore sociale e settore economico, che sembra indicare come il fatto di investire nell'economia possa rivelarsi controproducente per il settore sociale, oppure come investire nel settore sociale sia una priorità. Personalmente, ritengo trattarsi di un modo sbagliato di ragionare, perché proprio dallo sviluppo economico lo stato sociale potrebbe trarre grande giovamento.

L'investimento in questione apre una "nicchia", una visione verso il futuro. Sebbene sia vero quanto affermato dal deputato Arigoni sul fatto che attualmente non si conosce l'indotto economico dell'Aeroporto di Lugano-Agno e che l'ultimo studio attendibile risale agli anni Novanta, mi sembra di poter dire – per le piccole esperienze che ho – che questo aeroporto è molto apprezzato dal mondo economico.

Sarebbe quindi veramente sbagliato – a mio modo di vedere – mettere un freno a quella che potrebbe essere un'ulteriore ipotesi di sviluppo economico.

Secondo "Bill" Arigoni l'aeronautica andrà a finire in niente. Su questo potrei anche non essere d'accordo: chi mi dice che un domani non si possa volare anche da Lugano con prezzi bassi coinvolgendo una grande fetta di popolazione o comunque dando la possibilità ai giovani di spostarsi in tutto il mondo? Il mio ragionamento in fondo vale quanto quello del citato collega.

L'Aeroporto di Lugano-Agno aprirà una via ulteriore. A mio avviso, per una volta che s'intravede un interessante connubio tra Stato, Comune ed economia, sarebbe veramente fuori luogo frenare questa possibilità di sviluppo.

BERTOLI M. - Intervengo brevemente per chiedere al Consigliere di Stato di fornirci qualche delucidazione su come il Consiglio di Stato vede il futuro dell'Aeroporto di Lugano-Agno, quando effettivamente vi saranno tutti i collegamenti di cui siamo in attesa, ossia quello ferroviario con l'Aeroporto della Malpensa e quello di AlpTransit.

Nessuno mette in dubbio i tempi da qui al 2015: l'aeroporto è una realtà e fino a tale data svolgerà la sua funzione. Il problema riguarda il dopo. Quindi, che tipo di investimento dobbiamo fare oggi, per tenere conto del dopo 2015?

Ho udito affermazioni piuttosto strane in quest'aula. Ho sentito parlare di aeroporti e di frontiere; chi lo ha fatto non si è però reso conto di determinati aspetti. A Basilea, ad esempio, l'aeroporto non è situato in territorio svizzero, eppure nessuno ne fa una ragione di Stato.

Va inoltre precisato, per quanto attiene alle distanze, che dall'Aeroporto di Malpensa al centro di Lugano vi è più o meno la stessa distanza esistente tra l'Aeroporto della Malpensa e il centro di Milano. Quindi, credo che se gli affaristi che vanno a Milano si possono accontentare di avere un aeroporto a 45 minuti di distanza, lo possano fare anche quelli che vengono a Lugano, a meno che non abbiano ragioni di tempo maggiori. Ritengo siano questi i dati concreti. Qualsiasi città ha un aeroporto situato a una distanza superiore a quella che ci separa dall'Aeroporto di Malpensa.

Per cui il problema da porsi riguarda il futuro dell'Aeroporto di Lugano-Agno. Quest'ultimo reggerà dal punto di vista economico quando vi saranno i collegamenti veloci menzionati prima? È interesse nostro, che li abbiamo finanziati, avere una mezza alternativa (l'aeroporto), che potrebbe creare problemi a questi collegamenti veloci? Come vede il Consiglio di Stato il dopo 2015? Credo dipenda proprio da questi aspetti il dibattito sull'oggetto.

CANONICA I. - Non sono una specialista di sistemi e di trasporti aeroportuali; credo però nello sviluppo di questo Cantone. È chiaro che – come ha detto il collega Bertoli – occorrono proiezioni specifiche e attendibili, poiché quando si investe si deve sapere anche dove lo si fa. Tuttavia, credo si debba dare fiducia a questo importante progetto. L'aeroporto esiste e, soprattutto, ha un potenziale, indipendentemente dalla frontiera o meno. Inoltre, credo sia sbagliato fare un parallelo tra l'Aeroporto di Malpensa e quello di Lugano-Agno, avendo questi ultimi target completamente diversi.

La presenza del Cantone in questa operazione è importante: è vero che l'aeroporto è situato a Lugano-Agno, ma è altrettanto vero che serve tutta la regione e non solo il Luganese. Quindi, credo che un rappresentante cantonale in seno alla società anonima chiamata a gestire l'aeroporto sia necessario.

L'investimento per il Cantone è di 500'000.- franchi, per cui non si tratta di una cifra esorbitante.

Personalmente, voterò favorevolmente la richiesta di credito in oggetto, così come hanno fatto altri socialisti a livello di Consiglio comunale a Lugano.

BELTRAMINELLI P. - Intervengo brevemente, senza entrare in materia sull'aeroporto, poiché lo faranno sicuramente in maniera eccellente il Consigliere di Stato e il relatore. Tengo a ricordare a chi parla di AlpTransit e di collegamenti ferroviari con l'Aeroporto di Malpensa che la Città di Lugano è molto favorevole a quest'ultimi. Lo ha sempre detto e lo ha sempre dimostrato. Essa crede di fatto in un sistema integrato di trasporti con caratteristiche di complementarità e non di alternativa. In futuro vi saranno sempre il trasporto privato e pubblico su gomma, così come quello pubblico su ferrovia, ai quali andrà ad aggiungersi il trasporto aeronautico. E in questo senso, l'Aeroporto di Lugano-Agno fa parte di un sistema di "aeroporti insubrici", tra i quali non vi è unicamente quello di Malpensa, ma anche quello di Linate, quello di Orio al Serio, quello di Brescia, eccetera.

Non bisogna mettere sempre il gigante contro il piccolino. Anche nell'ambito economico vi sono imprese grandi e imprese piccole, aventi comunque una loro ragione d'essere. Inoltre, da informazioni precise, posso dirvi che attorno all'Aeroporto di Lugano-Agno ruotano duecento posti di lavoro e che l'indotto economico – secondo uno studio svolto dall'Associazione svizzera degli aeroporti internazionali nel 2003 – è di almeno 100 milioni di franchi.

ADOBATI A. - Mi esprimo quale utente saltuario, ma attento, dell'Aeroporto di Lugano-Agno.

Il deputato Beltraminelli ha citato l'Aeroporto di Orio al Serio. Attorno alla nascita di quest'ultimo come aeroporto di grande traffico vi era parecchio scetticismo. Inoltre, nella Provincia di Bergamo e in tutta l'area lombarda erano state sollevate molteplici opposizioni. Oggi l'Aeroporto di Orio al Serio è molto utilizzato per il trasporto di merce, nonché dalle persone che volano con compagnie aeree a basso costo.

Come ha giustamente rilevato il deputato Beltraminelli, il sistema aeroportuale attorno a Milano è integrativo.

Sono dell'opinione che una città come Lugano e un Cantone di giuste pretese – economiche, sociali, di progresso, eccetera – come il Ticino non possano fare a meno di un aeroporto. Peccato che la situazione di Agno è quella che è: è inimmaginabile trasformare l'aeroporto di Lugano-Agno in uno simile a quello di Orio al Serio.

Il deputato Bertoli ha citato la ferrovia che da Mendrisio condurrà a Malpensa. Le associazioni dei dipendenti della Confederazione si sono battute, fin dall'inizio, per questa ferrovia, proprio per salvare posti di lavoro nel Cantone Ticino. Lo hanno fatto perché credevano, e lo credono tuttora, che il Ticino possa funzionare da piattaforma per determinati traffici, appoggiandosi su Malpensa e su Orio al Serio. Quindi, l'Aeroporto di Lugano-Agno è sempre più indispensabile anche per noi ticinesi, che a volte utilizziamo i nostri risparmi per visitare altre parti del mondo. E lo è anche perché in taluni casi costa meno.

Questo progetto di sviluppo dell'Aeroporto di Lugano-Agno è sicuramente positivo. Esso deve pertanto trovare il ragionato appoggio dell'opinione pubblica e delle autorità del nostro Cantone.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Penso di dover iniziare questo intervento con una considerazione importante. Voi, oggi, non dovete votare un credito per rendere "megagalattico" l'Aeroporto di Lugano-Agno – come diceva il deputato Fausto Beretta-Piccoli –, neppure dovete votare un credito per allungare la pista, o per rendere l'aeroporto attrattivo per velivoli di chissà quale tipo, certamente non per il Jumbo di cui parlava l'appena citato deputato. Oggi bisogna votare un credito, tra l'altro relativamente esiguo, avente un valore molto più simbolico che concreto. Si tratta di un segnale che il Cantone dà, dopo molti anni, a favore di un aeroporto con valenza regionale, ma anche cantonale. Si tratta di un segnale che il Cantone dà all'indirizzo di Berna, per mostrare l'unità d'intenti esistente tra il Cantone stesso e il Comune di Lugano. È un'unità d'intenti nuova: è la prima nel suo genere. Inoltre – lo ha detto anche il deputato Orsi – si tratta di un segnale che il Cantone dà a favore della differenziazione tra mobilità lenta (automobile, treno, eccetera) e mobilità aerea. Non si può dimenticare questo aspetto!

Se mi è concesso, faccio qualche passo indietro. Sono convinto che il Municipio e il Consiglio comunale di Lugano si ponevano una ventina di anni fa le stesse domande che si pone oggi il Parlamento e che si pone, non a torto, in modo comunque legittimo, il deputato "Bill" Arigoni, ossia se era giusto investire in qualcosa di cui non si sapeva l'esito. E anche oggi, in altro modo e in altra misura, essendo sicuramente l'incognita molto minore, una domanda di questo genere non è totalmente illegittima. La Città di Lugano, di fronte soltanto al coraggio e alla fede di pochi, ha comunque deciso di investire tanto e sempre di più in questo aeroporto. Aeroporto che si è quindi sviluppato grazie alla Città di Lugano e non certo grazie al Cantone, che è stato a guardare, perché aveva già un suo aeroporto – quello di Locarno-Magadino – e perché, per vari motivi non ha mai ritenuto di doversi impegnare in tal senso.

Per quanto riguarda la questione dei posti di lavoro, ricordo a "Bill" Arigoni e a chi ha dubbi – dubbi che tante volte mi pongo anch'io – che è giusto pensare a cos'è stato l'aeroporto e a cos'è tuttora. Attorno all'Aeroporto di Lugano-Agno, in un certo momento, ruotavano circa 250-300 posti di lavoro diretti. Posti di lavoro creati solo grazie all'Aeroporto di Lugano-Agno e alla compagnia aerea che vi gravitava attorno.

Attorno all'aeroporto sono sorte inoltre negli anni Ottanta-Novanta imprese e industrie, aventi a loro volta creato benessere, anche se è vero che hanno indotto traffico. L'Aeroporto di Lugano-Agno è diventato pertanto un fattore di localizzazione importantissimo. Se è vero che oggi non vi sono studi che ne mostrano l'indotto negli ultimi due o tre anni, è altrettanto vero che gli studi svolti dall'IRE e risalenti al 1992 dimostrano che molte imprese, nonché piccole e grandi industrie anche di alta tecnologia, avevano scelto la Piana del Vedeggio e più in generale il Ticino pure grazie all'Aeroporto di Lugano-Agno. Con questo voglio sottolineare l'importanza che esso riveste tuttora, nonostante abbia vissuto un momento molto difficile, con un calo di passeggeri e sia inoltre quasi arrivato al baratro quando, due anni fa, l'Ufficio federale dell'aviazione civile ha in pratica detto *no* agli atterraggi così come concepiti allora, ossia con i Saab 2000. Grazie all'azione della Città di Lugano, ma anche grazie al Cantone che l'ha affiancata, si è riusciti a ottenere una serie di proroghe che ha permesso, in fondo, all'Aeroporto di Lugano-Agno di rimanere operativo e al contempo di andare alla ricerca di nuove soluzioni, seppur non ancora trovate.

Ora abbiamo però un'inversione di tendenza: il numero di passeggeri, che ha toccato il minimo storico negli scorsi anni, è in aumento. Si sente l'esigenza, da parte degli operatori economici e, in minor misura, anche degli operatori turistici, di avere un aeroporto che sia una finestra aperta – come si diceva in passato, magari con un po' di enfasi, ma neanche troppa – sulla Svizzera, sull'Europa e sul resto del mondo.

Oggi si sente un rinnovato ottimismo attorno a quel progetto. E il Cantone non fa null'altro che onorare un impegno, una promessa, che aveva già messo per iscritto nel 1996, quando la Città di Lugano aveva ottenuto da Berna la concessione federale. Promessa che non è però mai stata concretizzata nel tempo per vari motivi e vicissitudini, non necessariamente per una cattiva volontà o per un disaccordo dei due enti.

Nel 2002, il Consiglio di Stato ha messo nero su bianco le condizioni di fronte alle quali sarebbe intervenuto in prima persona, pur con una partecipazione abbondantemente minoritaria. Condizioni tra cui la creazione di una società anonima, quindi il permettere all'aeroporto, in un certo senso, di distanziarsi dalla Città di Lugano, intesa come istituzione politica. Questa società anonima è nata e crescerà: speriamo lo faccia nel dovuto modo. Il Cantone avrà, verosimilmente, a disposizione un unico posto nel Consiglio di amministrazione della stessa. Non si sa però se quel posto sarà occupato da un tecnico, o da un politico, eccetera: è ancora tutto da vedere. Personalmente, credo sia

comunque importante per il Cantone poter entrare, seppur in forma fortemente minoritaria, nella gestione di questo aeroporto, perché potrà dare il suo indirizzo nell'ambito della politica aviatoria. Se è vero che non vi è mai stata una politica aviatoria cantonale, è altrettanto vero che vi è stato comunque un coordinamento da parte del Cantone riguardo all'attività dei due aeroporti di Locarno e di Lugano-Agno. È importante che il Cantone ci sia, anche perché sono prospettati investimenti da parte della Città di Lugano; si vedrà poi in che misura da parte del Cantone. Gli investimenti vanno effettuati anche in sintonia con le richieste, le aspettative e le esigenze del Cantone, per cui – a mio modo di vedere – è meglio esserci che non esserci.

Ribadisco però che oggi non si vota su un ampliamento dell'Aeroporto di Lugano-Agno di chissà quale portata; semplicemente, si sta parlando della possibilità, dell'opportunità ma anche della necessità per il Cantone di entrare in una struttura, a cui è stata riconosciuta nel corso degli anni una valenza sicuramente regionale, se non addirittura cantonale.

Come ha ricordato il deputato Caimi, vi è il Rapporto della politica aeronautica svizzera, un *novum*, che innanzitutto riconosce al Ticino il ruolo di Cantone un po' marginale e periferico – quindi, come tale, un po' penalizzato – e poi apre prospettive comunque interessanti, quali ad esempio il volo a destinazione di Berna, o altri voli. Apre una porta unicamente al Cantone Ticino; porta che sarebbe sbagliato da parte nostra chiudere. Come riconosce il deputato Arigoni e come credo riconosca anche il partito socialista, siamo un Cantone che, di tanto in tanto, si lamenta, ma che, di tanto in tanto, ha anche belle visioni. A noi – si sa benissimo – non viene regalato niente da parte del resto della Svizzera. Quando otteniamo qualcosa, è perché ci alziamo in piedi e riusciamo ad afferrarla con le nostre mani.

L'Aeroporto di Lugano-Agno credo sia una struttura – senza volerla enfatizzare – importante per il nostro futuro, nonché per il nostro benessere, nella misura in cui permetterà di mantenere posti di lavoro, se non di crearne di nuovi, come mi auguro avvenga. Come ha ricordato anche il deputato Beltraminelli, oggi gravitano attorno all'aeroporto almeno 150 posti di lavoro, il che, con i tempi che corrono, non è cosa di poco conto. È anche vero che questi posti di lavoro sono stati creati grazie all'intraprendenza e al coraggio – magari sfiorando al limite anche un po' l'incoscienza – di due compagnie aeree, che in una certa misura si fanno anche una concorrenza non sana. Grazie a queste compagnie aeree, all'attività della Città di Lugano e a quella del Cantone, vi è stata un'inversione del trend nell'ambito dell'Aeroporto di Lugano-Agno.

L'ultima decisione compete evidentemente al Parlamento. In ogni caso, a me dispiacerebbe se oggi uscisse un segnale negativo che, probabilmente, non sarebbe decisivo per la Città di Lugano, ma verrebbe interpretato in maniera molto negativa dall'Ufficio federale dell'aviazione civile.

A chi crede – sebbene sia lecito pensarlo – che noi oggi con questo credito facciamo un regalo alla Città di Lugano, va detto che quest'ultima non ha bisogno di una partecipazione finanziaria cantonale di 1'940'000.- franchi sull'arco dei prossimi cinque anni (già prevista a Piano finanziario) per far sopravvivere l'aeroporto. Credo invece che la Città di Lugano abbia bisogno di sentire che il Cantone le è accanto. Se poi lo sentirà con un atto concreto, si muoverà, a mio avviso, con maggior disinvoltura, con maggior dimestichezza e con la consapevolezza della presenza del Cantone.

Passo ora ai singoli interventi. È vero quanto dice il deputato Arigoni in merito ai segnali giunti negli ultimi cinque anni, del resto il rapporto del deputato Bonoli è molto chiaro in tal senso: fa una cronistoria, narrando il passato dell'aeroporto, le crisi da esso incontrate, nonché le crisi dell'aviazione civile a livello svizzero ed europeo. Abbiamo visto rovesci e siamo passati attraverso traversie di non poco conto; credo però che oggi le nubi vadano

lentamente dissipandosi. Questa è perlomeno l'aspettativa, comunque basata su ragioni e su fatti concreti.

A mio modo di vedere, non è vero che, votando il credito, sarà elargito denaro pubblico a favore di un privato. Di fatto, nonostante fossimo stati interpellati, ci siamo rifiutati di dare soldi dello Stato a compagnie aeree o alla Città di Lugano per coprire il deficit d'esercizio. Si tratta semplicemente di finanziare investimenti esaminati e ritenuti indispensabili ed essenziali per l'Aeroporto di Lugano-Agno. Ritengo che lo Stato che investe in strutture e infrastrutture non lo faccia a favore di un privato, bensì a favore della collettività, nella misura in cui quest'ultima creda in ciò che si investe.

Che l'aeroporto abbia creato nuovi posti di lavoro, ritengo sia in una certa misura incontestabile. Per quanto riguarda invece i disagi ambientali, ricordo – anche perché sono stato municipale tanti anni fa a Lugano – che proprio nel periodo in cui l'aeroporto faceva molto discutere, vi era il CASPA, il Comitato apartitico per lo studio del problema dell'aerodromo di Agno, di cui magari faceva parte anche il deputato Arigoni, che lottava a fronte di uno sviluppo che a quel momento c'era e si sentiva: 400'000 passeggeri all'anno e via scorrendo; le prospettive andavano addirittura fino alle 700'000 persone. Io credo che anche il CASPA oggi sia abbastanza tranquillo, nel senso che all'aeroporto vi sono sì segnali di risveglio e movimenti, non mi sembra però di poter dire che esso costituisca un elemento di disagio ambientale. Onestamente, credo che l'Aeroporto di Lugano-Agno non sarà un elemento di disturbo neppure in futuro. Vi sarà una crescita, ma difficilmente si arriverà a superare le 250'000 unità di passeggeri all'anno, anche perché la lunghezza della pista, attualmente 1'350 metri, ma che potrebbe arrivare in futuro a 1'500-1'600 metri – chiaramente, non con i soldi di questo investimento –, non permetterà di attrarre chissà quali vettori. Sottolineo esservi attualmente solo un aereo, il DASH 8, che di fatto può atterrare; aereo che, della sua categoria, è il più rumoroso sul mercato, il che non è certo positivo. Secondo me, il disagio ambientale non deve quindi essere un timore particolarmente importante.

Ritengo vada fatto qualche accenno anche ad AlpTransit – argomento che comunque riprenderò dopo per rispondere al deputato Bertoli – alla quale, quando diventerà operativa, molti passeggeri faranno capo per spostarsi da Lugano a Zurigo. Occorre però tenere conto che per la maggior parte dei passeggeri che si reca e che si recherà a Zurigo per poi volare verso altre destinazioni sarà in ogni caso comodo il vettore aereo, indipendentemente dal prezzo.

«*Da qui a dieci anni*», è stato detto, «*vi sarà l'AlpTransit*». È ciò che tutti ci auguriamo. Dobbiamo però tenere presente che dieci anni nell'ambito dell'aviazione civile sono tantissimi. In dieci anni, quest'ultima ha fatto passi da gigante, così come ha avuto cadute devastanti. Quindi, nella storia dell'aviazione civile, che ha circa quarant'anni, dieci anni costituiscono comunque un segmento temporale assolutamente rilevante.

Per quanto riguarda l'intervento del deputato Foletti – che sicuramente conosce l'aeroporto meglio di me, essendo stato municipale di Lugano –, non contesto che vi sono state contrapposizioni tra Lugano e il Cantone, così come non contesto che vi sono stati momenti di tensione. In particolare, ricordo le perplessità suscitate dalla proposta di costruzione di un inceneritore a 700 metri dalla linea della pista, cui si è poi rinunciato (questo dovrebbe anche essere d'insegnamento a chi sostiene che l'inceneritore vada costruito nel Sottoceneri. Il Sottoceneri fu infatti esaminato, a suo tempo, come sede per l'inceneritore, ma i condizionamenti furono tali e tanti che si optò per la variante Monteforno, la quale, a sua volta, fu bocciata. Vi è poi stato tutto l'iter di cui vi faccio grazia, almeno oggi). Posso però dire al deputato Foletti che la collaborazione ha cominciato a essere sempre migliore e sempre più intensa, anche se finora – è vero – il

Cantone non ha sborsato neanche un franco. Questo credo sia il segnale che potremmo dare oggi, anche a garanzia della serietà d'intenti del Cantone e della Città di Lugano *vis-à-vis* alla Confederazione.

Quanto ha detto il deputato Orsi, l'ho già evidenziato prima. Ritengo il suo discorso e quello del deputato Brivio molto pragmatici e molto "visionari" in senso positivo: di fatto, essi guardano il futuro, ma con i piedi ben piantati in terra. Mi sembra un atteggiamento molto sano in questo momento, in cui i soldi non sono tanti. Del resto – lo ribadisco – l'investimento che noi chiediamo è "spalmato" – per dirlo con un brutto termine in uso attualmente – sull'arco di diversi anni.

Vorrei tranquillizzare il deputato Fausto Beretta-Piccoli, in quanto l'ultima, ma proprio l'ultima, delle aspettative del Cantone e della Città di Lugano, nonché l'ultima delle ipotesi realizzabili sarà l'atterraggio all'Aeroporto di Lugano-Agno non solo di un Jumbo, ma addirittura di un aereo da 100-120 posti. Credo che se riuscissimo a garantire oggi il decollo o l'atterraggio di aerei da 70-80 posti – come avveniva con il Jumbolino – sarebbe già una bellissima cosa, il massimo, anche perché gli aerei di quella portata sono tutti all'avanguardia e non hanno impatti ambientali particolarmente importanti.

Il deputato Bobbià ha toccato un aspetto interessante: la contrapposizione che si tende sempre a fare, nonostante il concetto – un po' abusato – di sviluppo sostenibile, tra ambiente ed economia, tra crescita economica e disagio sociale. In proposito, ritengo che uno Stato serio abbia l'obbligo di guardare questi tre elementi – socialità, ambiente ed economia – nella giusta misura. Non dico che il Cantone Ticino ci riesce sempre; dico però che a Piano finanziario, nonostante tutte le difficoltà, questi tre argomenti sono considerati in una certa misura. Quindi, credo sia giusto, normale e comprensibile in un dibattito televisivo, così come in questa sala, parlare ogni tanto delle contrapposizioni tra socialità ed economia; onestamente non lo trovo però adeguato e neppure appropriato, perché la socialità segue una sua direzione (lo Stato investe quanto deve e, in alcuni, momenti anche più di quanto deve), ma anche lo sviluppo economico, che passa attraverso infrastrutture di trasporto, di logistica e non solo, non può e non deve essere negletto, pena il degrado e il declino di un Paese.

Una banalità: il deputato Bobbià diceva che l'aeroporto è molto apprezzato. Verissimo! L'aeroporto è molto apprezzato anche dalle autorità di Lugano. Il deputato Beltraminelli potrà confermare o meno il fatto che il nome di Lugano lo si vede in tutti gli aeroporti del mondo. Piaccia oppure no l'Aeroporto di Lugano-Agno può essere una destinazione finale. Vedere sui monitor dell'aeroporto di Londra, piuttosto che su quelli di New York o di Montreal, la destinazione Lugano, significa che la si considera: può essere poco, ma è meglio di niente, in un momento in cui si chiedono visibilità e attenzione.

Circa la domanda posta dal deputato Bertoli, va innanzitutto detto che, attualmente, la maggior parte dei passeggeri ticinesi ricorre all'Aeroporto della Malpensa piuttosto che a quello di Lugano-Agno, nella misura di 200'000 passeggeri ticinesi per il primo e 100'000 per il secondo. Bisogna però tenere conto di almeno due aspetti. Il cittadino ticinese che sceglie di partire dalla Malpensa, lo fa soprattutto quando deve effettuare voli internazionali e intercontinentali. Per contro, il cittadino ticinese che parte dall'Aeroporto di Lugano-Agno, nella stragrande maggioranza dei casi, effettua voli di andata e ritorno nella medesima giornata. Vi sono statistiche aggiornate che lo dimostrano. Può essere fatta in proposito una similitudine, cui si è ricorso già più volte in passato: l'Aeroporto di Lugano-Agno può essere considerato come una boutique, mentre quello della Malpensa può essere considerato come un grande magazzino, dove si trova di tutto e da dove si può partire per qualsiasi destinazione. Questo per dire che i due citati aeroporti non entreranno mai in concorrenza l'uno con l'altro; essi sono semmai complementari. Sarebbe infatti

superbo o supponente voler paragonare l'Aeroporto di Lugano-Agno a quello della Malpensa, vista la diversa tipologia dell'uno e dell'altro. Quando parlo dell'Aeroporto di Lugano-Agno come di una "boutique", qualcuno è magari tentato di associarlo a costi maggiori. Può anche darsi, sebbene oggi le compagnie aeree abbiano abbassato molto i prezzi. Teniamo però conto dei grandissimi vantaggi di cui usufruiscono i passeggeri dell'Aeroporto di Lugano-Agno – penso in particolare agli uomini d'affari, ma non solo –, ossia il fatto che si può posteggiare vicino (il posteggio si trova a due minuti a piedi dall'aeroporto), nonché il fatto che si può effettuare il check-in dieci minuti prima della partenza. Vantaggi che l'Aeroporto della Malpensa non offre: ad esempio, il check-in deve essere fatto almeno un'ora prima della partenza.

Sono d'accordo sulla questione inerente all'AlpTransit, anche perché il concetto svizzero dell'aviazione dice che i punti di partenza e i punti di arrivo che non distano più di 400 km saranno serviti in futuro dal treno. Voglio però sottolineare che nessuno pensa a una possibile concorrenza tra la linea veloce, intesa come AlpTransit, e l'Aeroporto di Lugano-Agno. Quest'ultimo continuerà a svolgere il suo compito relativo alla partenza di vettori verso Ginevra, magari verso Berna e – chissà – forse anche verso Olbia, Londra, Parigi, nonché verso Zurigo, in quest'ultimo caso solo nella misura in cui vi sarà il rimbalzo verso altre destinazioni aeree. Certamente, quando vi sarà l'AlpTransit, chi dovrà recarsi a Zurigo per lavoro opererà per il treno, poiché l'aereo non sarà più concorrenziale. Questo è perlomeno ciò che faccio già ora io, pur non essendoci l'AlpTransit, e che farò quindi anche in futuro.

AlpTransit avrà dunque la sua vita e l'Aeroporto di Lugano-Agno, dal canto suo, continuerà – lo auspico – a mantenere i suoi 200'000-250'000 passeggeri. Non bisogna illudersi che il numero di passeggeri aumenti; esso giustifica comunque determinati investimenti di competenza della Città di Lugano, eventualmente con il supporto del 10% del Cantone.

Il deputato Beltraminelli lo ha detto: anche se oggi non è un disegno realizzato, ma solo un disegno tracciato in Commissione della gestione e delle finanze da Michele Foletti, l'Aeroporto di Lugano-Agno – se la Città di Lugano lo vorrà, come io credo lo voglia – dovrebbe inserirsi nel contesto del sistema aeroportuale lombardo o insubrico. Proprio per le sue particolarità, che nessun aeroporto insubrico (né Malpensa, né Linate, né Orio al Serio, né Brescia) possiede, l'Aeroporto di Lugano-Agno potrebbe diventare un satellite importante dell'area lombarda. Esso è peraltro già apprezzato molto da utenti del nord Italia: penso in particolare ad utenti della Provincia di Varese e della Provincia di Como.

Per quanto riguarda il collegamento veloce Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa, credo che la sua esistenza risponda alle esigenze dei cittadini che vogliono far capo a un aeroporto intercontinentale. In più – pur non essendo mia intenzione ampliare il discorso – va detto che attorno a un aeroporto intercontinentale sorgono dinamiche di sviluppo industriali e imprenditoriali, che sarebbe peccato tralasciare per il Cantone Ticino. Pertanto, un collegamento di questo genere nell'area lombarda è sicuramente importante, come del resto dimostrano alcuni studi di mercato eseguiti in merito.

La deputata Iris Canonica ha spiegato molto bene e in poco tempo ciò su cui io mi sono invece dilungato. Credo sia quindi inutile sottolineare nuovamente la fiducia in un progetto che io reputo importante e in un futuro caratterizzato da uno sviluppo sostenibile non esagerato, ma piuttosto pragmatico e concreto. Dell'aspetto del sistema aeroportuale lombardo, sottolineato dalla citata deputata, ne ha parlato Beltraminelli nel suo intervento e in parte anch'io.

Infine, gli ultimi due intervenuti – i deputati Beltraminelli e Adobati – non hanno fatto altro che confermare una percezione che, per quanto mi riguarda, è quasi una certezza. In

proposito, mi auguro che anche per il Parlamento, o almeno per la sua maggioranza, essa divenga tale, in segno di fiducia verso questa struttura aeroportuale.

BONOLI I., RELATORE - Dopo quanto è stato espresso da più parti, al relatore non resta molto da dire. Anche il Consigliere di Stato ha compiuto un volo panoramico sulla situazione dell'Aeroporto di Lugano-Agno ed è riuscito ad atterrare.

Il rapporto commissionale aderisce alla doppia proposta del Consiglio di Stato di autorizzare la partecipazione di 500'000.- franchi al capitale azionario della costituenda società anonima per la gestione dell'Aeroporto di Lugano-Agno, da un lato, e, dall'altro lato, di concedere un sussidio di 1.44 milioni di franchi per il finanziamento degli investimenti necessari per l'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali.

Entrambe le operazioni rientrano nella strategia del Cantone volta a favorire lo sviluppo di un traffico aereo di linea che colleghi l'unico aeroporto regionale del Ticino, che già serve a questo scopo, agli altri aeroporti svizzeri e ad alcune destinazioni europee.

Uno sviluppo già in atto prima dei noti avvenimenti che hanno duramente colpito l'aviazione civile mondiale: dagli attentati dell'11 settembre 2001 a New York al fallimento di Swissair e alla scomparsa di Crossair.

Nel rapporto, la Commissione della gestione e delle finanze esprime qualche perplessità legata soprattutto a fattori ambientali, vista l'ubicazione dell'aeroporto in una zona densamente abitata, nonché turisticamente importante e morfologicamente piuttosto movimentata. Lo prova anche il problema dell'avvicinamento degli aerei e la sospensione dei voli del tipo di aereo su cui Crossair aveva a suo tempo contato. Tuttavia, di fronte all'opportunità di collegare il Ticino con linee aeree regolari, sia all'interno sia all'esterno della Svizzera, nell'ambito di una corretta politica dei trasporti, la citata Commissione crede che tali difficoltà possano cedere il passo a interessi superiori politici ed economici. D'altro canto, così come il Governo, essa è cosciente che la gestione di un simile aeroporto regionale non può oltrepassare i limiti della compatibilità con il territorio che lo ospita e con la popolazione. È inoltre innegabile che i progressi dell'aviazione in questo campo portano a servirsi di velivoli sempre più efficienti e meno inquinanti, sia a livello di aria, sia a livello di impatto fonico.

Tenuto conto di queste premesse, uno sviluppo dell'attività dell'Aeroporto di Lugano-Agno verso e non molto oltre la copertura dei costi, corrispettivo di un importante servizio all'economia e alla popolazione, appare giustificabile, anzi auspicabile.

La partecipazione del Cantone a questa gestione, che incombe in via prioritaria al gestore dell'aeroporto – oggi il Comune di Lugano, che ne resterà comunque proprietario, e in futuro la società anonima a capitale pubblico – è auspicata anche dall'Autorità federale, la quale chiede una concreta collaborazione con le Autorità cantonale e comunale.

Per questo motivo – che non è però il solo –, il Consiglio di Stato chiede che vi sia almeno un rappresentante cantonale nel Consiglio di amministrazione della società; cautelandosi però contro eventuali futuri contributi di risanamento. Per quanto riguarda il sussidio agli investimenti non va comunque oltre a quanto già previsto a Piano finanziario, mentre il finanziamento della liberazione del capitale, come risulta dal messaggio governativo, viene garantito dalla dismissione della partecipazione al capitale della Swiss, in ragione di 511'243.- franchi.

Da alcuni approfondimenti risulta che il disavanzo citato in 1.5 milioni di franchi, secondo il pre-consuntivo, dovrebbe scendere sotto il milione di franchi. Questo è già un primo sintomo del miglioramento della situazione dopo il notevole peggioramento avvenuto negli anni passati.

All'indirizzo del collega Arigoni preciso inoltre che l'aiuto dato alle due compagnie aeree presentatesi per servire l'Aeroporto di Lugano-Agno è una sorta di start-up – analogamente a quanto avviene per le economie che introducono innovazioni –, per cui è giustificato anche da un punto di vista economico. Va pure detto che lo stesso è limitato a cifre per nulla esagerate. Scopo di tale aiuto è evitare che l'aeroporto vada in mano a un monopolista, come lo era la Crossair, che impediva ulteriori sviluppi ad altre compagnie aeree e che, al momento della sua partenza, ha lasciato il vuoto assoluto.

È vero che – lo ha confermato anche il Consigliere di Stato – il Cantone finora non ha fatto una vera e propria politica dell'aviazione civile e in particolare dei collegamenti di linea; il dibattito odierno su questo tema ne dimostra però la necessità. In futuro il nostro Cantone dovrà di fatto chinarsi anche su questa importante tematica, sollevata del resto anche dalla mozione² del collega Caimi, tuttora in attesa di risposta. E il motivo per cui detta mozione non è stata evasa è proprio l'arrivo, nel frattempo, del messaggio in oggetto, il quale affronta essenzialmente tutti problemi da essa sollevati, fornendo già una parte di risposte.

Tengo inoltre a precisare che la visione, cui accennava ad esempio il collega Bertoli, è a breve termine: si valuta servano infatti circa dieci anni per portare l'Aeroporto di Lugano-Agno alla funzione di aeroporto regionale, analogamente a quella di altri aeroporti regionali svizzeri.

Mi fermo qui, poiché ritengo sia già stata data risposta a tutte le domande formulate da chi mi ha preceduto. Resto comunque a disposizione per ulteriori chiarimenti, qualora ve ne fosse bisogno.

Con queste annotazioni in aggiunta al rapporto commissionale, vi invito ad approvare tanto la partecipazione al capitale della Lugano Airport SA, quanto la concessione del sussidio a favore dell'ammodernamento dell'infrastruttura.

CAIMI C. L. - È dal 1980 che ho il piacere di viaggiare per lavoro, partendo da quello che una volta era il campo di volo di Lugano-Agno. Era l'epoca in cui, sul metroliner, il primo ufficiale serviva il caffè. In venticinque anni sono cambiate molte cose. Da una parte ho potuto apprezzare il vantaggio di avere un aeroporto a Lugano, mentre dall'altra parte ho assistito ai problemi e alle vicissitudini legati alla decadenza di questo servizio negli anni passati. E non credo di essere l'unico ad aver provato un certo dispiacere nel vedere ridotti i collegamenti e le possibilità di spostamento verso l'Europa.

Credo che questo sia un momento di ripresa giudiziosa. Sono dell'opinione che le cifre prospettate qualche anno fa non saranno mai raggiunte, il che probabilmente è un bene per Lugano e per tutto il Cantone. Ritengo tuttavia che quello cui assistiamo oggi sia un vero traffico aereo regionale, nel senso tecnico del termine, il quale nulla ha a che fare con il traffico aereo facente capo ad aeroporti come quelli di Malpensa e di Linate, poiché è retto da regole completamente diverse e serve a scopi completamente diversi.

A mio avviso, chi non ha letto il Rapporto sulla politica aeronautica svizzera non può parlare di questa tematica; è altrimenti facile contrapporre la bicicletta all'aeroplano e andare a Londra in bicicletta, quando non si ha niente di meglio da fare. Non credo sia di questo che ha bisogno il Ticino oggi. Quest'ultimo necessita di collegamenti normali, rapidi, per chi ha bisogno di muoversi e non ha tempo da perdere usufruendo di mezzi lenti e poco efficaci per fare business. Se Lugano vuole essere la nona o la decima città

² Mozione: *Traffico aereo: le stelle stanno a guardare ma il Cantone no!*, di Carlo Luigi Caimi, 15.09.2003.

svizzera, non può permettersi di essere lenta. Lugano ha fatto questa scelta e il Cantone credo ne sia soddisfatto, anche dal punto di vista economico. È pertanto giusto che si vada in tale direzione.

Ritengo che l'importanza dell'aviazione civile per l'economia svizzera non debba essere per nulla sottaciuta. E non si tratta di quel tipo di economia di cui i deputati del PS continuano a parlare, vale a dire dell'economia dei ricchi; è semplicemente l'economia delle persone normali che fanno affari nel Cantone Ticino, ossia della piccola-media industria. La piccola-media industria si deve muovere. Un terziario piccolo come quello del Cantone Ticino si deve muovere. Quindi, credo si tratti di una necessità, quella dell'aeroporto, a misura del nostro Cantone. È pertanto giusto dare un contributo estremamente limitato e concedere finanziamenti ragionati, come lo sono quelli proposti dal messaggio governativo e dal rapporto commissionale, tenendo in considerazione i limiti delle possibilità finanziarie del nostro Cantone, senza rinunciare a ciò che la politica federale in materia aeronautica ci ha messo a disposizione su un piatto d'argento. Non si può sempre dire di no e poi lamentarsi, ritenuto che – per una volta – abbiamo ottenuto tutto ciò che gli altri si possono solo sognare.

Per questa ragione, vi invito caldamente a sostenere il decreto legislativo in questione.

ARIGONI G. - Si è trattato di un dibattito improntato all'ottimismo, il che mi fa sentire bene. Si è parlato di sviluppo, eccetera. Sembrerebbe quasi si sia trovato il modo per risolvere la crisi economica del Cantone. Peccato però che discorsi del genere venivano fatti già vent'anni fa. Siccome facevo parte del Comitato apartitico per lo studio del problema aerodromo di Agno (CASPA), ho seguito tutte le vicissitudini dell'Aeroporto di Lugano-Agno. Tra parentesi, il responsabile del CASPA è stato "sistemato in un posto al caldo": si tratta dell'attuale direttore dell'Azienda elettrica ticinese (AET). Ciò significa che non si sentirà più discutere di aeroporto, poiché lo utilizzerà anche lui.

In ogni caso, questi discorsi sulla necessità di "coltivare" i turisti, su una possibile clientela proveniente dall'Italia, sul fatto di creare una nicchia, eccetera venivano fatti già anni addietro. È vero che siamo una nicchia, ma una nicchia che ha perso il 55.63% di passeggeri, nell'attesa di chissà quale sviluppo.

Personalmente ho usufruito più volte dell'Aeroporto di Lugano-Agno, per cui il mio intento non è certo quello di chiuderlo; sto semplicemente dicendo che bisogna lasciarlo alla Città di Lugano. Quest'ultima, con diligenza, con forza e lottando contro tutti negli ultimi vent'anni è riuscita a tenersi il suo aeroporto. E allora che se lo tenga! Perché vuole coinvolgere il Cantone? È semplice: perché ha bisogno di garanzie nei confronti della Confederazione. Il Cantone in pratica fa da paravento alla Città di Lugano, il che significa che se le cose non andranno bene, esso ne assumerà le responsabilità, perché non potrà tirarsi indietro.

È giusto che il Cantone controlli l'aeroporto, lasciando però che la Città di Lugano faccia il proprio gioco. Se poi si pensa di farlo diventare chissà che tipo di aeroporto, paragonandolo a quello di Orio al Serio, si è "fuori di testa". Ma avete visto dove si trova l'Aeroporto di Lugano-Agno? È situato in una gola, assieme all'autostrada.

Nel mio intervento precedente non ho parlato di gravi problemi di inquinamento, ma lo faccio ora, dal momento che qualcuno ha voluto mettermi tali parole in bocca. Non si tratta sicuramente di una situazione ambientale gradevole.

Sul fatto poi che la destinazione Lugano sia leggibile sui cartelloni di tutti gli aeroporti va detto, per analogia, che anche il golf di Magliaso è presente in numerosi depliant internazionali, così come lo zoo di Magliaso è pubblicizzato in tutta la Lombardia, questo

non significa però che bisogna finanziarli. Anche la Micron, situata vicino all'Aeroporto di Lugano-Agno, è una ditta pregiata a livello internazionale che esporta in tutto il mondo, però quando ha dovuto sopprimere 70 posti di lavoro lo Stato non è intervenuto per salvare il posto di lavoro a 70 persone. Non mischiamo le cose! L'aeroporto è nel Luganese, lasciamo che sia quindi la Città di Lugano a gestirlo ed evitiamo di investire denaro inutilmente. Non mi sembra molto logico che le due compagnie aeree presenti all'Aeroporto di Lugano-Agno ricevano soldi dal Cantone per poter sopravvivere. Se vi è mercato, esse devono autofinanziarsi e autogestirsi, altrimenti niente. È sbagliato un intervento statale in tal senso; si rischia altrimenti di commettere un errore analogo a quello del finanziamento degli impianti di risalita nelle regioni di montagna.

Oltretutto, non si è parlato di un piano aeronautico e non è stato fatto alcun tipo di pianificazione della zona.

Il discorso relativo alla necessità per gli uomini di affari di doversi spostare a Zurigo, a Ginevra o a Berna non lo condivido. Le nuove tecnologie permettono di effettuare videoconferenze, eccetera, evitando di perdere tempo in spostamenti inutili.

Riconfermo quindi la mia posizione contraria alla richiesta di credito in questione.

BERTOLI M. - Avevo chiesto al Consigliere di Stato qualche considerazione sul futuro dell'Aeroporto di Lugano-Agno. In proposito, ho potuto rilevare alcuni elementi contraddittori: da una parte si dice che potrebbe essere interessante partire da Lugano per andare a prendere altri aeroplani che effettuano voli intercontinentali – sottolineo di transenna che chi ha già fatto questa esperienza ha perso anche qualche coincidenza, perché non è rara la cancellazione di voli –, dall'altra parte si dice invece che sono gli uomini di affari a usufruire di detto aeroporto.

Faccio inoltre notare che la destinazione più lontana che abbiamo in Svizzera partendo dall'Aeroporto di Lugano-Agno è Ginevra. Potrà essere interessante raggiungere Ginevra in aereo per chi abita a Lugano, ma non lo è per chi vive nel Sopraceneri. Ad esempio, per chi abita a Locarno e vuole andare a Ginevra è più conveniente prendere il treno e percorrere la Centovallina invece di spostarsi fino ad Agno per prendere l'aereo, perché il tempo di viaggio necessario è più o meno lo stesso.

Capisco che, tutto sommato, si sta parlando di un simbolo e che il discorso ruota quindi attorno al valore di questo simbolo. Mi asterrò quindi dal voto, perché non vorrei che questo simbolo si rivelasse un cancello aperto per un appoggio a oltranza a un aeroporto che – a mio avviso – tra dieci anni avrà seri problemi economici.

FOLETTI M. - Intervengo unicamente per ribadire due concetti. Innanzi tutto tengo a sottolineare che il voto di oggi non è – a mio avviso – un voto indispensabile per l'Aeroporto di Lugano-Agno e non è neppure un voto che può mettere in forse il futuro di quest'ultimo. Si tratta soltanto di un segnale concreto che questo Parlamento deve dare a favore di un'infrastruttura che comunque serve a tutto il Cantone. Se il Gran Consiglio decidesse di non stanziare il credito in oggetto, non credo quindi che per il futuro dell'Aeroporto di Lugano-Agno si profilerebbero problemi. L'unico problema sarà che il Cantone non potrà dire nulla sulla gestione di questo aeroporto. Quindi, chi ha timori riguardo a quest'ultimo sia per questioni ambientali sia per questioni di sviluppo, dovrebbe avere tutti gli interessi a fare in modo che il Cantone sia presente nella Lugano Airport SA. Il secondo concetto che tengo a sottolineare riguarda l'affermazione del deputato Arigoni in merito alla perdita del 55.63% di passeggeri. In proposito, mi sembrava di essere stato

chiaro nel mio intervento precedente: il numero di passeggeri fino al 1996 era "doppato" dal fatto che per poter volare sull'Italia, in mancanza degli Accordi bilaterali, Crossair era obbligata a fare scalo all'Aeroporto di Lugano-Agno. Ciò significa che ogni passeggero in transito veniva calcolato come passeggero in partenza da Lugano, anche se così non era. Pertanto, chi ha il timore che si torni ai 200'000 passeggeri all'anno può stare tranquillo, poiché non credo siano questi gli scenari di sviluppo dell'Aeroporto di Lugano-Agno. L'importante – a mio avviso – è che tale aeroporto abbia un numero sufficiente di passeggeri che gli permetta di offrire destinazioni di volo interessanti non solo per i ticinesi, ma anche per chi abita nella fascia di confine.

BRIVIO N. - Oggi il deputato Arigoni ha affermato che è inutile recarsi a Zurigo per lavoro, quando si hanno a disposizione sistemi di telecomunicazione per le videoconferenze. Ieri, nell'ambito della discussione su tre petizioni riguardanti l'introduzione di una moratoria nell'istallazione di antenne per la telefonia mobile, la deputata Pelossi ha invece affermato che si può fare a meno di questi sistemi di telecomunicazione. Visto che i due deputati sono seduti vicino, chiedo loro di mettersi d'accordo la prossima volta, per avere almeno una linea comune.

CANONICA G. - I Verdi sono più o meno sempre stati contrari all'eccesso dell'uso del vettore aereo, non tanto per questioni contingenti, quanto per questioni ecologiche. Il vettore aereo è di fatto il più inquinante tra tutti i vettori: se un bus consuma meno di dieci automobili, un aereo consuma più di cinquanta automobili. Quindi, il problema del disagio ambientale, di cui praticamente non si è discusso in questo dibattito, è proprio la ragione principale per cui l'Aeroporto di Lugano-Agno non deve essere sviluppato.

I Verdi, qualche anno fa, a livello nazionale, si sono opposti anche ai due milioni di franchi "salva Swissair" per le medesime ragioni ambientali.

In conclusione, se l'Aeroporto di Lugano-Agno è una nicchia che funziona, è comunque una nicchia per privilegiati, per cui che se la paghino loro.

DUCRY J. - Parecchi interventi hanno fatto riferimento al Ticino che è cambiato, al Ticino che cambia, eccetera. Personalmente, constato che da decenni il Ticino è chiuso verso l'Europa e verso il resto del mondo. Lo dimostra anche il risultato ottenuto nella votazione dello scorso 25 settembre contrario agli Accordi bilaterali, all'ONU, allo spazio economico europeo, eccetera. Cerchiamo di essere coerenti. Per quanto mi riguarda, mi asterrò dal voto concernente il potenziamento di un aeroporto che non porta da nessuna parte, perché se i cuori e le menti dei ticinesi non osano andare all'estero sotto altri punti di vista, allora è meglio che stiano a casa a riflettere sul loro destino.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 67 voti favorevoli, 6 contrari e 11 astensioni.

Messi ai voti senza discussione, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al rapporto commissionale sono accolti con 68 voti favorevoli, 9 contrari e 8 astensioni.

3. RISPOSTE A INTERPELLANZE

Qual è la base legale per risarcire una persona penalmente prosciolta?

Risposta all'interpellanza presentata il 26 settembre 2005 da Jacques Ducry e cofirmatari

DUCRY J. - Il tema in questione si riferisce a un dolorosissimo caso della Giustizia ticinese, che ha coinvolto una famiglia e che è stato risolto con un decreto di abbandono. Premetto che l'atto parlamentare in oggetto nulla ha a che vedere con la famiglia della persona avente beneficiato dell'indennizzo e con il colore politico del Direttore del Dipartimento delle istituzioni. Pregherei pertanto certe persone e certa stampa, che hanno l'*esprit mal tourné* sotto alcuni punti di vista, di evitare di pensare che atti parlamentari come questo vengano presentati unicamente per colpire qualcuno o un partito, essendo lungi dai firmatari dell'interpellanza questa idea.

Il Dipartimento delle istituzioni è diretto da un Consigliere di Stato popolare democratico. Si tratta di un Dipartimento importante che si occupa anche di Giustizia. Se agli occhi di alcuni certi casi sono anomali, è giusto e legittimo che si pongano quesiti e soprattutto che li pongano a chi ha la competenza di rispondere. Voi sapete che la Costituzione ticinese, all'art. 10, permette alle autorità competenti di indennizzare una persona per ingiusta carcerazione. Voi sapete inoltre che la carcerazione, in base al Codice di procedura penale (CPP), è decretata innanzi tutto dal Procuratore pubblico, il quale necessita però, in ogni caso, dell'approvazione del Giudice dell'istruzione e dell'arresto. Contro tale decisione al prevenuto è data facoltà di ricorso alla Camera dei ricorsi penali. Nel caso in cui quest'ultima confermasse quanto deciso in precedenza, spetterebbe poi al Tribunale federale dire l'ultima parola.

Vorrei quindi cercare di togliere, da chi non conosce il Codice di procedura penale, la convinzione che la colpa sia sempre del Procuratore pubblico. Vi sono procedure, giustamente garantiste, che permettono a chi subisce decisioni pesantissime come quella della carcerazione di far valere i propri diritti in qualsiasi stadio della procedura. La libertà provvisoria può sempre essere richiesta dal prevenuto a chi ha in mano l'incarto, anche alla Corte competente quando il Procuratore pubblico l'ha deferita tramite decreto d'accusa correzionale o criminale. Non dimentichiamoci quindi di queste giuste garanzie che un Paese liberale, nel senso ampio del termine, in base alla Convenzione dei diritti dell'uomo, ha inserito nelle proprie procedure.

Queste procedure, però, basandosi sull'art. 10 della Costituzione cantonale, prevedono anche che la persona ingiustamente carcerata abbia diritto a un indennizzo per torto morale e per torto materiale. Chi ha la competenza di decidere tale indennizzo? La legge – almeno ai miei occhi e agli occhi di chi ha firmato l'atto parlamentare in oggetto – è chiara. Noi pensiamo infatti che, in base all'esclusione dell'applicazione del Codice di procedura penale – legge speciale rispetto alla Legge sulla responsabilità civile degli enti pubblici e degli agenti pubblici –, l'unica autorità competente per decidere gli indennizzi sia la Camera dei ricorsi penali. La procedura è dettagliatamente spiegata all'art. 320 CPP ed è

preceduta dalla competenza (art. 317 CPP). In base a questa norma, la Camera dei ricorsi penali deve intimare la richiesta d'indennizzo al Procuratore pubblico, affinché faccia le sue osservazioni. Essa può assumere d'indizio tutte le prove che vuole per determinare se la richiesta d'indennizzo della persona assolta in base alla decisione del Procuratore pubblico o in base alla decisione di una Corte sia fondata o meno. La giurisprudenza della Camere dei ricorsi penali si basa ovviamente su quella del Tribunale federale. Il Cantone Ticino ha avuto alcuni o parecchi casi – dipende dai punti di vista – di richieste di indennizzo di questo genere. Si tratta di una procedura legale fondatissima e giustissima. Ci si chiede allora non tanto come mai, nel caso in discussione, l'avvocato difensore della persona prosciolta si sia rivolto all'autorità esecutiva, quanto il perché quest'ultima abbia risposto in modo affermativo, senza dichiararsi incompetente – come la Costituzione cantonale imporrebbe –, senza chiedere il parere della Camera dei ricorsi penali e men che meno quello del Magistrato inquirente che ha deciso di abbandonare il caso. Questo è il quesito principale. L'atto parlamentare in oggetto contiene però anche molte altre domande a cui spero che il Consigliere di Stato vorrà rispondere. Attendo quindi fiducioso una risposta oggettiva e legalmente fondata.

PEDRAZZINI L., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI - Spero di poter fornire tale risposta. Di certo è mio intendimento farlo.

Ringrazio il primo firmatario dell'interpellanza per aver esposto il caso e gli estremi dei quesiti, facilitando la comprensione della mia risposta.

Prima di entrare nel merito dei problemi sollevati dalle domande poste nell'interpellanza in oggetto, ritengo opportuno riassumere brevemente i fatti ai quali la stessa si riferisce.

Il dottor Riccardo Donati fu arrestato la notte tra il 27 e il 28 maggio 2003 per disposizione della Procuratrice pubblica competente nell'ambito dell'inchiesta volta ad appurare il responsabile delle gravissime lesioni fisiche subite dalla signora Marisa Donati, sua madre, in data 27 maggio 2003.

In relazione allo stato di arresto preventivo, il Dipartimento della sanità e della socialità dispose la sospensione cautelativa dall'esercizio della professione medica; professione che il dottor Donati esercitava in proprio a Locarno.

Il dottor Donati fu scarcerato in data 5 novembre 2003 dopo più di cinque mesi di detenzione: per la precisione 162 giorni di carcere. In data 5 luglio 2004 la Procuratrice competente decretò l'abbandono del procedimento, non essendo emersi elementi che potessero giustificare la prosecuzione dell'inchiesta e la messa del dottor Donati in stato di accusa.

A seguito di questa decisione, il 13 luglio 2004, il dottor Donati fu riammesso all'esercizio della professione dopo 376 giorni d'interdizione (con decisione dell'8 luglio 2004, il Tribunale cantonale amministrativo accolse il ricorso del dottor Donati, domandando al Dipartimento della sanità e della socialità di riammetterlo all'esercizio della professione). In data 21 ottobre 2004 il legale del dottor Donati chiese di entrare nel merito di un risarcimento nei confronti del suo cliente, vittima di quella che, alla luce del proscioglimento, deve essere considerata a tutti gli effetti un'ingiusta carcerazione.

In data 26 ottobre 2004 il Dipartimento delle istituzioni rispose segnalando la competenza della Camera di ricorsi penali (CRP) per la presentazione di un'eventuale istanza di risarcimento formale, non opponendosi comunque a incontri con l'assicurazione per valutare l'ipotesi di un accordo bonale. Vi furono due incontri cui parteciparono anche i rappresentanti dello Stato, l'uno il 12 novembre 2004 senza i rappresentanti dell'assicurazione e l'altro il 9 dicembre 2004 con questi ultimi. Successivamente, le

trattative sono state condotte direttamente dalla compagnia assicurativa e alle riunioni non hanno più partecipato funzionari statali. Gli incontri hanno portato alla disponibilità dell'assicurazione a riconoscere un'indennità di fr. 832'578.60.

Questo accordo è stato sottoposto per ratifica al Consiglio di Stato, che ha dato la sua adesione con risoluzione del 14 giugno 2005 (nota a protocollo no. 31/2005).

In sostanza, oggi si muove al Consiglio di Stato la critica di non aver imposto al dottor Riccardo Donati, rispettivamente al suo legale, la via della Camera dei ricorsi penali per ottenere il richiesto risarcimento.

È stata sostanzialmente espressa, anche se non direttamente nell'atto parlamentare in questione e nell'intervento del suo primo firmatario, l'opinione che la procedura seguita abbia favorito il risarcito e non abbia tenuto conto di norme ritenute imperative del Codice di procedura penale.

Dal contenuto dell'interpellanza, così come dalle domande espresse, sembra esservi la convinzione che la via seguita dal Consiglio di Stato sia illegale e che la sola procedura per ottenere un risarcimento in base alle norme del Codice di procedura penale per ingiusta carcerazione sia quella che prevede un'istanza alla Camera dei ricorsi penali e che, nell'ambito della successiva procedura, prevede il coinvolgimento del Procuratore pubblico.

Va subito precisato – e la precisazione si riferisce anche a un articolo apparso sulla stampa, il quale aveva creato un po' di confusione al proposito – che le disposizioni di legge che fanno stato nella circostanza sono ovviamente quelle del Codice di procedura penale e non quelle della Legge sulla responsabilità civile degli enti pubblici e degli agenti pubblici.

In base al Codice di procedura penale e soprattutto in base alle decisioni adottate nell'ambito della revisione del 1994 dal Gran Consiglio, il risarcimento dovuto in caso d'ingiusta carcerazione non presuppone un atto illecito da parte del Magistrato che ha condotto l'inchiesta, o da parte di altra autorità giudiziaria chiamata a esprimersi, ma soprattutto l'indennizzo non è determinato nella sua importanza dal comportamento del prevenuto. E questo per esplicita volontà del Gran Consiglio che ha modificato la proposta contenuta nel messaggio del Consiglio di Stato e le pre-esistenti disposizioni legislative. Questo aspetto è molto importante per comprendere la decisione del Consiglio di Stato e anche per valutarne la legalità.

In effetti, la problematica del risarcimento va affrontata da un punto di vista più civilistico che amministrativo; il risarcimento ha origine per una responsabilità causale dello Stato e non è influenzato dal comportamento del prevenuto. Detto altrimenti: le indennità, giusta l'articolo 317 del Codice di procedura penale, presentano una forte affinità con quelle regolate dalla Legge sulla responsabilità civile degli enti pubblici e dagli agenti pubblici e con i casi del Diritto Civile, e si inseriscono quindi nel quadro più ampio del settore della responsabilità civile dello Stato.

Le disposizioni del Codice di procedura penale in merito alla questione possono essere ritenute parzialmente lacunose. Esse disciplinano unicamente quattro aspetti, ossia quello dell'autorità competente che è la Camera dei ricorsi penali, quello del termine per la presentazione della domanda, che è di un anno dall'abbandono del procedimento o dalla sentenza di assoluzione, quello secondo cui la Camera dei ricorsi penali decide dopo aver sentito il Procuratore pubblico e quello del principio della gratuità della procedura. Il Codice di procedura penale non si esprime invece su altre questioni comunque importanti: in particolare sul potere d'indagine della Camera dei ricorsi penali, sulla conduzione del procedimento e sulla notifica, nonché sull'amministrazione dei mezzi di prova. Ciò appare problematico soprattutto nei casi più complessi. Inoltre il Codice di procedura penale non

esclude la possibilità di attuare una procedura extra giudiziale per valutare una possibile transazione bonale fra la parte lesa e lo Stato.

Va sottolineato che nel campo del Diritto Civile vige un principio generale, secondo cui è sempre possibile un accordo extra giudiziario fra le parti. Questo principio è anche ripreso negli articoli 18 e 19 della Legge sulla responsabilità degli enti pubblici e degli agenti pubblici. Infatti l'articolo 19 di detta legge impone all'istante, prima di promuovere l'azione giudiziaria, di notificare all'organo Esecutivo – ossia al Consiglio di Stato che rappresenta il Cantone – la pretesa di risarcimento e obbliga lo Stato a pronunciarsi sulla stessa entro tre mesi ritenuto che il silenzio vale quale risposta negativa.

Il Codice di procedura penale non si esprime sulla possibilità di una procedura extra giudiziale, ma nemmeno esclude che questa possibilità sia data. Appare perciò ragionevole consentire all'istante di sottoporre preventivamente al Governo le sue pretese d'indennità: ciò sia perché siamo sempre nel campo della responsabilità civile, sia perché la procedura in questione è su taluni importanti aspetti silente e sia perché un eventuale accordo permette di evitare una causa lunga, complessa e onerosa per la Camera dei ricorsi penali e dall'esito incerto per ambedue le parti. Questa tesi è suffragata dal fatto che nell'ambito di una causa in materia di indennità per ingiusta carcerazione promossa direttamente davanti al Tribunale federale (sulla base dell'art. 42 LOG, ora abrogato) contro il Cantone Ticino, il giudice delegato, dopo aver preso atto dell'avvenuta transazione delle parti, ha stralciato la causa dai ruoli. In questo caso va però precisato, per chiarezza e per completezza, che la proposta di transazione, poi accettata dalle parti, era stata formulata dal giudice delegato del Tribunale federale.

In tempi più recenti – credo a conferma della strada da noi seguita nella circostanza – la Camera dei ricorsi penali nell'ambito di un'inchiesta pendente concernente un altro procedimento, appena ricevuta l'istanza d'indennità accompagnata dalla domanda di sospensione della procedura, ha deciso il 4 febbraio 2005 quanto segue: *«Come da voi richiesto, visti i contatti in corso, per il momento si soprassiede alle intimazioni, fino a sollecito di una delle parti»*.

I contatti in corso concernono appunto la possibilità di trovare un accordo extra giudiziario. Sulla domanda a sapere se la formulazione dell'articolo del Codice di procedura penale – articolo che prevede che l'istanza di risarcimento debba essere presentata alla Camera dei ricorsi penali e che prescrive che detta Camera debba pronunciarsi dopo aver sentito il Procuratore pubblico – abbia o no carattere imperativo (ed escluda perciò nel modo più assoluto la possibilità di un accordo extragiudiziario) il Consiglio di Stato ha di fatto risposto negativamente.

Ad analoga conclusione il Consiglio di Stato è pure giunto in merito al quesito se un risarcimento per ingiusta carcerazione abbia un carattere di interesse pubblico tale da poter essere affrontato e risolto soltanto da un Tribunale ordinario e non per via extragiudiziale.

Le ragioni per cui il Consiglio di Stato ha scelto questa strada sono le seguenti:

1. la questione del risarcimento, pur collocandosi nell'ambito del diritto procedurale penale, è fondamentalmente, proprio per volontà di questo Gran Consiglio espressa nel 1994, di natura civilistica. Non si tratta di apprezzare il comportamento del prevenuto o rispettivamente del Magistrato, bensì soltanto di valutare l'entità del danno in base ai riscontri oggettivi. Questa entità, nella fattispecie, è stata attentamente e approfonditamente valutata dall'assicurazione. E non credo sia necessario dimostrare che l'assicurazione per prima non ha interesse a risarcire oltre il dovuto.
2. La formulazione del Codice di procedura penale in base alla quale l'istanza di risarcimento "deve" essere presentata alla Camera dei ricorsi penali va considerata –

secondo il Consiglio di Stato anche nell'ottica di una rilettura dei documenti e dei dibattiti che hanno portato alla nuova procedura penale – quale un'indicazione dell'istanza giudiziaria competente nel caso di presentazione di un'istanza, ma non esclude la possibilità di accordo extragiudiziario. Non vi è del resto minima traccia nel dibattito della volontà del Legislatore di escludere l'accordo fra le parti, mentre vi è la scelta, rispetto alla normativa precedentemente in vigore, di non più prevedere in questo ambito una duplice competenza. Fino al 31 dicembre 1995, di fatto, in caso di decreto di abbandono da parte del Procuratore pubblico, la domanda di indennità doveva essere presentata alla Camera dei ricorsi penali e, in caso di sentenza assolutoria pronunciata dalla corte del merito, la domanda doveva essere formulata dinnanzi allo stesso Magistrato che aveva deciso l'assoluzione.

3. È vero che fra le indicazioni procedurali esistenti vi è anche l'obbligo per la Camera dei ricorsi penali di sentire il Procuratore pubblico. Premesso che quest'obbligo sussista nell'ipotesi di presentazione di un'istanza alla Camera dei ricorsi penali, va comunque detto che il coinvolgimento del Ministero pubblico era sostanzialmente giustificato in base al progetto di legge del Governo che prevedeva la possibilità di correggere l'entità del risarcimento in base al comportamento del prevenuto. E chi, allora, meglio del Procuratore pubblico è in grado di valutare il comportamento del prevenuto e dire per quali ragioni ha ordinato una misura privativa della libertà?

La soluzione adottata dal Gran Consiglio esclude che il risarcimento possa essere valutato considerando l'eventuale corresponsabilità del prevenuto, a questo punto rende comunque meno significativa e importante la partecipazione al procedimento del Procuratore pubblico, così come non è richiesta, quale premessa per entrare nel merito della domanda, un'azione illecita da parte del Magistrato. Del resto, il contratto assicurativo parla esplicitamente di *«responsabilità civile per atti leciti limitatamente alle indennità che lo Stato è chiamato a versare agli accusati prosciolti giusta l'art. 317 CPP»*.

A conclusioni analoghe a quelle del Dipartimento delle istituzioni è giunto anche il Consulente giuridico del Consiglio di Stato Guido Corti, secondo il quale *«se è vero che le richieste d'indennizzo devono essere sottoposte alla Camera dei ricorsi penali, è nondimeno altrettanto vero che queste disposizioni del Codice di procedura penale non escludono una transazione fra le parti, ovvero sia fra l'accusato e il Cantone, assistito dalla sua compagnia di assicurazione, e che una simile transazione – come in qualsiasi vertenza civile o amministrativa – può essere giudiziaria o extragiudiziaria»* ed essere pertanto conclusa o davanti al giudice – che verifica se essa rispetta il diritto imperativo applicabile, ne prende atto e stralcia la causa dai ruoli – o senza il suo intervento.

Dimostrata, spero, la legalità della procedura o comunque esclusa l'illegalità della via seguita dal Consiglio di Stato, riconosco che la questione si pone anche in termini di opportunità. Ci si può chiedere se non sarebbe stato più opportuno, vista l'entità del risarcimento, la particolarità del caso e la sua importanza mediatica, cercare comunque una soluzione in un contesto giudiziario, lasciando semmai alla Camera dei ricorsi penali la competenza di omologare l'accordo intervenuto fra le parti.

Ricordato, come ha fatto anche Guido Corti nel suo scritto, che *«una procedura eventualmente inopportuna non è certo una procedura illegale»*, è evidente che le questioni di opportunità si prestano, per loro natura, a valutazioni divergenti. Vorrei quindi indicarvi per quali ragioni il Consiglio di Stato ha considerato opportuna la soluzione seguita, senza con questo voler misconoscere che l'eventuale disponibilità di un accordo omologato avrebbe probabilmente avuto il pregio di evitare queste discussioni, senza necessariamente portare a una modifica dell'entità del risarcimento.

Un primo elemento fondamentale per giustificare dal profilo dell'opportunità la soluzione scelta è stato il consenso dell'assicurazione, che di fatto si è assunta il costo globale dell'operazione e che pure si sarebbe assunta gli eventuali rischi processuali e i costi di un'azione giudiziaria. Per il Consiglio di Stato è stato importante appurare che l'assicurazione è giunta all'accordo dopo aver esaminato seriamente la documentazione prodotta dal legale del dr. Donati. Non ci si sarebbe potuti attendere un comportamento diverso dall'istituto assicurativo in questione. È vero che per effetto di questa vicenda vi sarà un riesame delle condizioni assicurative; esame che sarebbe però avvenuto comunque, anche in considerazione del significativo aumento delle richieste di risarcimento fondate sull'art. 317 CPP.

Quale secondo elemento che rendeva opportuna la via seguita, vi era la constatazione che la soluzione concordata fra il legale del dr. Donati e l'assicurazione risolveva in tempi brevi una vertenza dai contenuti sicuramente molto complessi. Mi chiedo se l'economia di giudizio non sia criterio tutto sommato difendibile, soprattutto di questi tempi.

Si può ancora menzionare, quale ulteriore elemento di valutazione dell'opportunità, il fatto che con l'accordo extragiudiziale si chiudeva in tempi rapidi una procedura estremamente invasiva per le persone interessate: non solo per il prevenuto, ma anche e forse soprattutto per i famigliari, doppiamente colpiti. Va ricordato – anche se la cosa dovrebbe essere *selbstverständlich* – che con il decreto di abbandono il dr. Donati va considerato legalmente innocente e che vi sono tutti gli elementi per parlare di ingiusta carcerazione, rispettivamente di ingiusta misura di sospensione dell'attività medica.

A questi elementi che permettono di considerare opportuna la via seguita, posso aggiungere alcune brevi considerazioni su altri argomenti che, invece, sembrerebbero rivelarla inopportuna.

È stato affermato che la decisione del Consiglio di Stato di ratificare l'accordo con l'assicurazione costituirebbe un precedente, violerebbe i principi di legalità e di parità di trattamento. A parte il fatto che la fattispecie è un unicum nella storia giudiziaria ticinese – e si spera rimanga tale –, credo che i giuristi sappiano benissimo che una transazione extragiudiziale non ha forza di sentenza, così come non vi è un diritto a rivendicare una transazione in base a una precedente decisione di cercare un accordo extragiudiziale. Vista la natura della pretesa, mal si capisce perché in questi casi debba intervenire l'autorità giudiziaria a tutela della parità di trattamento, mentre per altre forme di risarcimento – dove è addirittura presupposto l'illecito del funzionario pubblico, sia data la possibilità di transazione.

La stipulazione di un accordo extragiudiziale risolve ogni contestazione fra le parti e rende quindi superfluo l'intervento dell'autorità giudiziaria. Il Consiglio di Stato crede che per questo non sia stato violato in alcun modo il principio della separazione dei poteri, perché in questa vicenda lo Stato non si è sostituito all'autorità giudiziaria, ma ha agito nella sua competenza di parte. Esso non ha ratificato un accordo sostituendosi alla Camera dei ricorsi penali; ha agito in quanto parte che rappresentava gli interessi dello Stato. Pertanto non riteniamo vi sia stata la violazione del principio della separazione dei poteri.

È stato inoltre scritto che ratificando la transazione, il Governo avrebbe sconfessato la Magistratura. Anche questa è un'affermazione errata, poiché il risarcimento riconosciuto nella circostanza non presuppone un atto illecito da parte di un Magistrato, non giudica il Magistrato; si tratta semplicemente di una responsabilità causale che il Gran Consiglio ha voluto stabilire indipendentemente dalla liceità dell'agire della Magistratura, che non è assolutamente messo in discussione.

Tenuto conto di quanto illustrato in precedenza, credo quindi di poter affermare che l'operato del Governo è stato corretto dal profilo giuridico e sostenibile da quello dell'opportunità, anche se su quest'ultimo aspetto vi possono essere valutazioni divergenti. Sul tema avremo occasione di tornare esaminando l'iniziativa³ presentata dal deputato Bertoli a nome del gruppo socialista, sulla quale il Consiglio di Stato prenderà prossimamente posizione. Sarà quella la sede migliore per affrontare i problemi – anche quelli di opportunità che pone questa discussione –, nonché per modificare la procedura, e sarà in quell'ambito che il Gran Consiglio potrà eventualmente decidere se escludere o meno la possibilità, oggi data, di accordi extragiudiziali. Sarà anche l'occasione per riesaminare la discussione avvenuta nel 1994 e per chiedersi se, in definitiva, non sia comunque giusto ripristinare quell'articolo, a suo tempo abrogato, che prevedeva che l'entità del risarcimento potesse dipendere in misura importante o addirittura totale dal comportamento del prevenuto. Questo implicherebbe evidentemente il pieno recupero del coinvolgimento del Procuratore pubblico. Inoltre, a quel momento non vi sarebbe più spazio per una transazione extragiudiziale.

Non credo comunque che una procedura sia inopportuna perché fa discutere. Ne approfitto inoltre per ribadire nel modo più fermo e risoluto che nell'agire del Consiglio di Stato, del Dipartimento delle istituzioni, rispettivamente dei funzionari che si sono occupati della questione non vi è mai stata la benché minima intenzione di assicurare al dr. Donati e alla sua famiglia una sorta di corsia privilegiata.

DUCRY J. - Intervengo per motivare la mia insoddisfazione circa la risposta fornitami dal Consigliere di Stato. Quest'ultimo ha riferito sui lavori parlamentari di revisione del Codice di procedura penale di inizio anni Novanta. Va sottolineato che in tale occasione il Parlamento non ha però cambiato la competenza della Camera dei ricorsi penali, quale unica autorità a potersi pronunciare sull'indennizzo. La sistematica della legge, in base all'art. 10 della Costituzione cantonale e agli artt. 317 e seguenti del Codice di procedura penale, è chiarissima. Mi spiace che il Consiglio di Stato interpreti determinate norme per giustificare le proprie soluzioni date in maniera poco consona alla legge.

Il Consigliere di Stato ha affermato che il Consiglio di Stato ha agito in qualità di parte. Questo conferma maggiormente la necessità di un'autorità *super partes* che decida se sia il Consiglio di Stato (in rappresentanza del Cantone) ad aver ragione o la controparte. Ed è per questo che vi è la Camera dei ricorsi penali.

Non si può invocare la Legge sulla responsabilità civile degli enti pubblici e degli agenti pubblici, basata su tutt'altre fattispecie che quella di indennizzo per ingiusta carcerazione. Si abbia il coraggio di dire ogni tanto «è vero, abbiamo sbagliato. Proponiamo una modifica», perché di due l'una: si abbia il coraggio di respingere l'iniziativa presentata dal deputato Bertoli a nome del gruppo socialista [vedi nota 2], oppure si ammetta, senza confondere legalità con opportunità, che è stato commesso un errore.

Vorrei inoltre ricordare l'art. 7 della Costituzione cantonale concernente l'uguaglianza di trattamento. Quante indennità ha dato il Consiglio di Stato in base alla propria competenza – a mio avviso – inesistente? Quali altri casi ha dovuto affrontare il Consiglio di Stato? A queste domande non è stata data alcuna risposta.

³ Iniziativa generica: *Procedura cristallina nei casi di indennità a seguito di proscioglimento, di detenzione illegale o revisione della condanna penale*, di Manuele Bertoli a nome del Gruppo socialista, 26.09.2005.

Sono quindi un po' deluso, al di là di certe considerazioni, su come non si riesca a interpretare correttamente e allo stesso modo, sebbene non sia difficile farlo (gli studenti di diritto del primo anno lo fanno), le leggi e la Costituzione cantonale.

PEDRAZZINI L., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI - Tengo a sottolineare che noi consideriamo legalmente corretto il comportamento del Consiglio di Stato. Non mettiamo in discussione la competenza della Camera dei ricorsi penali nel caso della presentazione di un'istanza; semplicemente, non riteniamo che la legge attuale escluda la possibilità di un accordo extragiudiziale. Non lo riteniamo perché dopo le modifiche del Codice di procedura penale nel 1994, vi è ora una prevalenza dello spirito civilista nel risolvere la questione, nel senso che non vi è più la possibilità di influenzare il calcolo dell'indennità in funzione del comportamento del prevenuto. Pensiamo quindi che questa soluzione sia praticabile.

Non ho affermato che il Consiglio di Stato approverà l'iniziativa presentata dal deputato Bertoli a nome del gruppo socialista [vedi nota 2]; ho semplicemente detto che sarà quella l'occasione per chiarire eventuali dubbi. Non credo vi sia stato un comportamento scorretto e soprattutto illegale da parte del Consiglio di Stato, riconosco però che la citata iniziativa sarà l'occasione per ritornare su diversi aspetti e per chiarirli, in modo che vicende del genere non abbiano a lasciare sul terreno scorie di insoddisfazione. Ciò non significa tuttavia che accetteremo l'esclusione di una via giudiziale. Tale via dovrà semmai essere esclusa nel caso sia ripristinato l'articolo prevedente che il capo dell'indennità possa dipendere dal comportamento del prevenuto.

DELL'AMBROGIO M. - Il gruppo PLR rinuncia a chiedere la discussione generale sull'oggetto. Tale rinuncia non va però intesa come un'adesione al giudizio di opportunità che con grande abilità il Consigliere di Stato ha dato. Il gruppo PLR dà atto che non vi è stata illegalità; esso non condivide però il giudizio di opportunità.

Insoddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

Medicina legale ancora efficiente?

Risposta all'interpellanza presentata il 26 settembre 2005 da Jacques Ducry e cofirmatari

Assegnazione esterna del servizio pubblico di medicina legale cantonale

Risposta all'interpellanza presentata il 26 settembre 2005 da Francesca Gemnetti

DUCRY J. - Mi rimetto al testo.

GEMNETTI F. - Ho presentato l'interpellanza in oggetto, poiché la decisione di affidare a un istituto di un Paese estero compiti così delicati e confidenziali, quali quelli della medicina legale, aveva colto di sorpresa alcune categorie interessate: penso in particolare ai medici. Va tuttavia detto che il Consigliere di Stato, nell'ambito della conferenza stampa

in cui ha presentato questo mandato, ha già risposto a molte delle domande formulate nell'interpellanza.

Chiedo al Consigliere di Stato qualche delucidazione in più riguardante l'aspetto dell'urgenza di procedura e relativamente al fatto che è stato disdetto un contratto con il medico fino a quel momento attivo nel campo della medicina legale. Mi risulta che tale contratto fosse comunque a termine e che quindi la sua scadenza avrebbe dovuto essere nota al Consiglio di Stato.

PEDRAZZINI L., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI - Prima di rispondere ai due atti parlamentari ritengo opportuno precisare alcuni aspetti riferiti al passato che meglio permettono di giudicare la soluzione adottata dal Consiglio di Stato e in modo particolare la convenzione firmata con l'Istituto di medicina legale di Varese.

Il Servizio di medicina legale in Ticino si è sviluppato all'interno dell'Istituto cantonale di patologia a Locarno, quale conseguenza di un processo storico che ha visto per lungo tempo camminare a braccetto la patologia con la medicina legale. Nel corso degli ultimi anni, titolare del Servizio di medicina legale, subordinato all'Istituto di patologia e quindi al Dipartimento della sanità e della socialità, era il dottor Lucchini. A lui si è aggiunto nel corso degli ultimi tre anni, vista l'aumentata mole di lavoro, il dottor Bottone con il quale era stato stipulato un contratto nella forma dell'incarico a tempo determinato.

Da tempo questa situazione non era giudicata adeguata. E questo – tengo a precisarlo immediatamente – non per le qualità delle prestazioni fornite dai professionisti citati, ma per altre ragioni. Innanzitutto la scienza della medicina legale ha preso una strada separata da quella della patologia, per cui le ragioni che storicamente avevano creato un rapporto stretto fra i due servizi non erano da tempo più date.

In secondo luogo l'Istituto di patologia e il Dipartimento della sanità e della socialità non erano in grado di effettuare un'influenza sul Servizio di medicina legale, dal momento che lo stesso era di fatto legato alle esigenze della Magistratura e della Polizia.

In terzo luogo, malgrado il potenziamento deciso con l'arrivo del dottor Bottone, il Servizio di medicina legale non era più in grado di assicurare un picchetto sulle 24 ore non potendosi pretendere per un periodo prolungato e indeterminato nel tempo che soltanto su due persone pesi la prestazione del picchetto continuo.

Sulla base di queste premesse sono state dapprima avviate trattative tra il Dipartimento della sanità e della socialità e il Dipartimento delle istituzioni concernenti la richiesta formulata dal primo all'indirizzo del secondo di riprendere il Servizio di medicina legale e di integrarlo nei suoi servizi di Polizia, o nell'ambito della Magistratura, o in un altro ambito. Tenuto conto dei problemi che comunque avrebbero dovuto essere affrontati e risolti, e in modo particolare del fatto che questo servizio così com'era strutturato non era in grado di assicurare il picchetto, il Dipartimento delle istituzioni ha ritenuto giustificato valutare se sussistessero altre possibili soluzioni e in questo senso, nel 2004, ha in particolare interpellato l'Ente ospedaliero cantonale (EOC) per capire se al suo interno potesse essere integrato o meno il Servizio di medicina legale (tenendo conto anche del fatto che l'attività svolta dai medici legali richiede piuttosto collegamenti con strutture sanitarie che con strutture amministrative).

La risposta dell'EOC è stata negativa e il Dipartimento delle istituzioni ha pertanto dovuto prendere in considerazione altre possibili ipotesi.

Nel corso delle ultime settimane la situazione si è resa ulteriormente problematica per la malattia del dottor Lucchini e per il fatto che in precedenza il Dipartimento della sanità e

della socialità non aveva rinnovato l'incarico al dottor Bottone, che comunque da solo non sarebbe stato in grado di assumere il Servizio di medicina legale.

Il Dipartimento delle istituzioni ha pertanto intensificato la ricerca di soluzioni alternative, fondando la sua azione sulle seguenti premesse:

1. ogni soluzione doveva portare a prestazioni di qualità per la Magistratura e per la Polizia;
2. la ricerca della soluzione doveva risolvere il problema del picchetto sulle 24 ore;
3. la ricerca della soluzione doveva rispondere a un corretto rapporto fra il costo e le prestazioni. In proposito non vanno dimenticati il quadro generale delle finanze cantonali e la pressante richiesta di rivedere i compiti dello Stato.

Tenuto conto che nessun Cantone in Svizzera, a quanto ci è dato di sapere, dispone di un proprio Servizio di medicina legale, il Dipartimento delle istituzioni non poteva che prendere in considerazione la possibilità di cercare all'esterno dell'Amministrazione cantonale le prestazioni di medicina legale. Concretamente apparivano praticabili due strade: o un accordo con un istituto svizzero fuori Cantone, o un accordo con un istituto straniero nella fascia di frontiera non lontano dal Ticino.

Non esisteva infatti la possibilità di esternalizzare il compito di medicina legale, facendo capo a medici ticinesi o a medici residenti in Ticino dal momento che, a quanto ci risulta, eventualmente soltanto il dottor Bottone disponeva della necessaria conoscenza scientifica, perdurando la malattia del dottor Lucchini. Va tra l'altro detto che a suo tempo con i due citati medici era pure stata valutata l'ipotesi di una soluzione del problema attraverso l'assegnazione di un mandato ai due professionisti; ipotesi che era comunque apparsa immediatamente molto onerosa dal profilo finanziario.

La nostra scelta si è quindi indirizzata verso l'Istituto di Varese per motivi di contiguità territoriale, per motivi linguistici e perché disponevamo di adeguate garanzie circa la qualità delle prestazioni che avrebbe potuto fornirci questo istituto. Faccio un breve inciso, per dire che i primi risultati di collaborazione sono positivi e non hanno posto problemi particolari di ordine giuridico.

Le trattative hanno portato alla firma di una convenzione che permetterà alle autorità giudiziarie ticinesi, se ne vorranno disporre, rispettivamente alla Polizia cantonale di avere prestazioni puntuali rapide e qualitativamente elevate di medicina legale a un costo interessante.

In effetti la proiezione dei costi annui della convenzione con l'Istituto di Varese porta a un onere valutato attorno ai 250'000.-/300'000.- franchi annui.

L'attuale costo del Servizio di medicina legale integrato nel Dipartimento della sanità e della socialità era perlomeno doppio, ma comunque destinato ad aumentare in misura rilevante per risolvere il problema del picchetto. Probabilmente sarebbe stata raggiunta una cifra superiore al milione di franchi.

La convenzione con l'Istituto di medicina legale di Varese è stata sottoscritta inizialmente per una durata di quattro mesi. A noi premevano in particolare due aspetti:

- disporre di una soluzione in tempi rapidi, tenuto conto della cessazione del rapporto contrattuale con il dottor Bottone e della malattia del dottor Lucchini;
- avere la possibilità di sperimentare concretamente con l'Istituto di Varese la messa a disposizione delle presentazioni di medicina legale prima di concludere un accordo a più lungo termine.

Ritengo di aver così risposto alle domande dell'interpellanza Ducry sui motivi del riorientamento, sui costi della soluzione proposta, sulla sua efficacia e sulla garanzia dei

picchetti notturni e festivi. Il deputato Ducry e gli altri cofirmatari dell'interpellanza chiedono inoltre chi è stato interpellato, rispettivamente coinvolto nelle trattative. Abbiamo consultato e coinvolto il Procuratore generale e il Comando della polizia. Non abbiamo invece ritenuto necessario coinvolgere – il che ha creato qualche problema – l'Ordine dei medici e quello degli avvocati. Rilevo che l'Ordine dei medici deve essere consultato per legge in caso di modifica di norme legislative o esecutive e quando vengono adottati importanti provvedimenti di importanza generale, il che non ci sembra essere il caso.

Posso assicurare a Jacques Ducry e ai cofirmatari dell'interpellanza che è stata fatta una valutazione della legislazione cantonale prima di prendere contatto con l'istituto di Varese per capire se la collaborazione fosse compatibile o meno con le leggi svizzere e cantonali. Per quanto concerne le domande non ancora evase dell'interpellanza della deputata Gemnetti, ecco in sintesi le risposte:

- non riteniamo che l'avvio di una collaborazione con l'Istituto di Varese nei termini descritti necessiti di un pubblico concorso. La Legge sanitaria impone il concorso per la nomina dei medici delegati e dei dentisti scolastici, il che non è il caso. Non escludo che qualora dovessimo rinnovare su un periodo di tempo più lungo il contratto, si rendesse necessario un concorso. Ne stiamo valutando l'ipotesi, non in ragione della Legge sanitaria, bensì del Concordato sugli appalti pubblici;
- per le ragioni indicate non abbiamo coinvolto l'Ordine dei medici. Si tenga comunque presente che non è facile portare in porto trattative del genere se in più bisogna coinvolgere metà Cantone Ticino. Questa è una realtà di fatto. Siamo un piccolo Cantone dove, quando si allarga eccessivamente la conoscenza della trattativa che si sta conducendo, scattano immediatamente veti da una parte o dall'altra. Questo non significa però che si non si apprezzi la partecipazione dell'Ordine dei medici;
- non vi è alcun indebolimento dell'Istituto cantonale di patologia. Anzi: quest'ultimo è stato recentemente riconosciuto come istituto di categoria A, ossia alla stessa stregua di un servizio universitario per quanto concerne la formazione di specialisti in patologia anatomica, di medici assistenti e di studenti;
- per quanto concerne le certificazioni, va rilevato che i quattro medici che interverranno in Ticino secondo la convenzione dispongono della laurea in medicina e della specializzazione in medicina legale e delle assicurazioni, oltre a un'ampia esperienza nel settore specifico;
- in relazione al quesito circa la conoscenza della legislazione svizzera, va ricordato che il campo d'applicazione della medicina legale in generale è indipendente dalla giurisdizione territoriale ed è determinato da accertamenti di tipo medico legale appunto; la fase sperimentale consentirà di affinare e di mettere a punto in particolare gli aspetti pratici, organizzativi;
- per quanto attiene alle garanzie assicurative, va segnalato che nell'esercizio delle loro funzioni e durante il periodo di test, i medici legali di Varese sono coperti dalle disposizioni della Legge cantonale sulla responsabilità civile degli enti e degli agenti pubblici.

Vi assicuro che seguiremo ovviamente con grande attenzione l'evoluzione della situazione e la qualità delle prestazioni prima di procedere al rinnovo della convenzione, così come valuteremo con senso di responsabilità adattamenti del concetto atti a valorizzare collaborazione indigene. Penso in modo particolare al dottor Lucchini, dovesse – come tutti noi auspichiamo – esservi un ristabilimento della sua salute. Siamo pronti a costruire anche con lui il futuro Servizio di medicina legale.

Nell'ultima sua domanda il deputato Ducry chiede se avremo una Giustizia migliore e più celere. Non spetta a me discutere sul meglio e sul peggio nella Giustizia. Sulla celerità credo però di poter dire che la convenzione con Varese potrà dare un piccolo contributo, così come potremo dire di aver compiuto una piccola ma significativa revisione di un compito, in un Paese che a parole sembra pronto a rivoluzionare tutto quanto, ma nei fatti contesta prontamente ogni piccolo cambiamento.

DUCRY J. - Sarò soddisfatto della risposta solo quando il Consiglio di Stato avrà dimostrato che il nuovo servizio funziona a dovere e soprattutto dopo aver sentito gli addetti ai lavori, vale a dire la Polizia cantonale, la Magistratura inquirente e semmai anche quella giudicante.

Mi permetto un appunto. Il Consigliere di Stato ha parlato di celerità, ironizzando sulla mia ultima domanda. In proposito, ricordo a quest'ultimo che nell'ambito della discussione sull'oggetto precedente, ha garantito celerità per un procedimento delicatissimo. Presumo quindi che in questo caso sia stato rispettato il medesimo principio. Si tratta di una questione di uguaglianza di trattamento.

Non sono soddisfatto, perché il Consigliere di Stato non ha motivato la risposta relativamente all'applicabilità del Codice di procedura penale nel caso di periti e di medici legali stranieri. Presumo che il Procuratore generale e chi di dovere l'abbiano verificata, proprio per il buon funzionamento e per la celerità dei procedimenti, affinché non vi siano inghippi formali.

GEMNETTI F. - Mi spiace un po' che nella sua risposta concernente il coinvolgimento dell'Ordine dei medici il Consigliere di Stato abbia affermato *«che non è facile portare in porto trattative del genere se in più bisogna coinvolgere metà Cantone Ticino»*. A mio avviso, la categoria dei medici avrebbe di fatto potuto essere consultata, senza troppo dispendio di tempo. Prendo però anche atto della risposta – secondo me positiva – del Consigliere di Stato, in merito all'eventualità di procedere a un concorso prima del rinnovo del contratto e a un'ulteriore ricerca di professionisti svizzeri. Mi dichiaro pertanto parzialmente soddisfatta.

PEDRAZZINI L., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI - Assicuro al deputato Ducry che la convenzione prevede tempi di risposta che – a nostro giudizio – accelereranno la presentazione dei pareri della medicina legale. I termini sono di fatto molto precisi e saranno rispettati. Pertanto, il corso della Giustizia, sotto questo punto di vista, verrà accelerato.

Tengo inoltre a precisare che già oggi un Magistrato può chiedere il parere di un perito straniero. E la cosa succede regolarmente.

Insoddisfatto il primo interpellante e parzialmente soddisfatta la seconda, gli atti parlamentari sono entrambi dichiarati evasi.

4. NATURALIZZAZIONI

Rapporto del 26 settembre 2005 della Commissione delle petizioni e dei ricorsi

Conclusioni del rapporto della Commissione delle petizioni e dei ricorsi: concessione della cittadinanza cantonale ai postulanti.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto commissionale sono accolte con 51 voti favorevoli, 4 contrari e 3 astensioni.

5. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 16.50 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