

ANNO 2005/2006

Seduta XXVIII: mercoledì 9 novembre 2005 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Risposta a interpellanza
2. Richiesta di un credito di 2.5 milioni di franchi quale partecipazione alle spese per l'allestimento del progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)
 - Messaggio del 10 maggio 2005 no. 5651
 - Rapporto del 4 ottobre 2005 no. 5651 R; relatori: Mario Ferrari e Fiorenzo Robbiani
3. Richiesta di un credito suppletorio di fr. 1'181'273.- per il sussidiamento di opere di canalizzazione e di depurazione delle acque
 - Messaggio del 5 luglio 2005 no. 5670
 - Rapporto del 18 ottobre 2005 no. 5670 R; relatore: Bruno Lepori
4. Estinzione della demanialità e autorizzazione all'alienazione del mappale 3125 RFD di Ascona
 - Messaggio del 14 settembre 2005 no. 5697
 - Rapporto del 18 ottobre 2005 no. 5697 R; relatore: Fabio Bacchetta-Cattori
5. Mozione dell'11 marzo 2003 presentata da Chiara Orelli e cofirmatari "Per un rapporto sulla formazione pedagogica in Ticino"
 - Messaggio del 5 ottobre 2004 no. 5583
 - Rapporto del 21 ottobre 2005 no. 5583 R; relatrice: Monica Duca Widmer
6. Chiusura della seduta e rinvio

PRESIDENZA: Werner Carobbio, Presidente

Alle ore 14.05 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 77 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Adobati - Allidi-Cavalleri - Arn - Bacchetta-Cattori - Bagutti - Beltraminelli - Beretta Piccoli L. - Bergonzoli - Bignasca - Bobbià - Boneff - Bonoli - Bordogna - Brivio - Butti - Caimi - Calastri - Canonica G. - Canonica I. - Carobbio - Carobbio Guscetti - Cavalli - Celio - Colombo - Croce - Dafond - David - 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 - Jelmini - Lepori - Lepori Colombo - Lombardi - Lotti - Lurati - Maggi - Malandrini - Marra - Marzorini - Mellini - Menghetti -

Merlini - Orsi - Pantani - Pellanda - Pelossi - Pestoni - Piazzini - Pinoja - Poli - Quadri - Ravi - Ricciardi - Righinetti - Rizza - Rusconi - Savoia - Suter - Torriani - Truaisch - Vitta

Si sono scusati per l'assenza:

Arigoni - Beretta-Piccoli F. - Orelli Vassere - Pedrazzini - Regazzi - Salvadè

Non si sono scusati per l'assenza:

Bertoli - Del Bufalo - Isenburg - Pini - Robbiani - Soldati - Terrier

1. RISPOSTA A INTERPELLANZA

Ceresio davvero senza battelli di linea durante l'inverno?

Risposta all'interpellanza presentata il 28 settembre 2005 da Abbondio Adobati

L'interpellante si rimette al testo.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Dopo l'inoltro, qualche settimana fa, dell'interpellanza che stiamo esaminando da parte del deputato Adobati vi sono stati degli ulteriori sviluppi. Le domande poste rimangono comunque d'attualità; concluderò il mio intervento con una breve sintesi degli ultimi avvenimenti.

1. Come ha seguito il nostro Consiglio di Stato i vari momenti che hanno condotto alla soppressione del sostegno federale alla navigazione di linea sul lago di Lugano?

La questione della soppressione dell'indennità per il costo non coperto del servizio navigazione della Società navigazione lago di Lugano (SNL) è stata seguita dalla Sezione mobilità del Dipartimento del territorio. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT), nel mese di marzo 2004, ha informato per iscritto la Sezione mobilità della sua intenzione di voler sopprimere l'indennità già con l'anno d'orario 2005. Nello stesso mese, la citata Sezione si è incontrata due volte con la direzione della SNL: la prima volta per informare la stessa in merito agli intendimenti dell'UFT, la seconda per sentire la reazione, comprensibilmente negativa e preoccupata, della stessa direzione SNL che ha deciso di difendere i suoi interessi per via legale. A seguito dei successivi scambi di corrispondenza e trattative intercorsi fra le parti, l'UFT ha confermato di mantenere l'indennità per l'anno d'orario 2005, ritornando così parzialmente sulla sua decisione, ma di voler stralciare tale contributo per l'anno d'orario 2006. Invitato dall'UFT a prendere posizione in merito, nel 2004 il Dipartimento del territorio si è espresso nel senso che: *«venendo a mancare la partecipazione federale al finanziamento delle linee nautiche, anche il Cantone si troverebbe senza una giustificazione legale per assumere il costo non coperto di tali servizi. Infatti, la Legge cantonale sui trasporti pubblici prevede che "la Confederazione e il Cantone indennizzano le imprese di trasporto per i costi non coperti e pianificati delle prestazioni di trasporto ordinate congiuntamente, secondo le modalità previste dalla legislazione federale". La Confederazione dal 2006, in applicazione delle disposizioni dell'OIPAF, intende versare l'indennità per il costo non coperto solo per le linee su gomma. Nella misura in cui tali servizi garantiranno la funzione di collegamento delle località e*

forniranno un servizio adeguato all'utenza il Cantone, conformemente alla Lferr. e all'OIPAF, parteciperà al finanziamento degli stessi».

Da parte sua, la direzione SNL per far valere la sua posizione ha deciso di richiedere all'UFT una decisione formale impugnabile. Tale decisione è stata emanata dall'UFT e impugnata dalla direzione SNL. Nel mese di febbraio 2005, l'UFT ha tuttavia annullato tale decisione poiché il Dipartimento federale dell'ambiente, trasporti, energia e comunicazioni (DATEC) e non l'UFT si è ritenuto autorità competente per emanare tale decisione. A tutt'oggi, a nostra conoscenza, la decisione del DATEC non è ancora stata rilasciata.

2. Come valuta il Consiglio di Stato le ripercussioni dell'annunciato provvedimento in quanto a mobilità, a offerta turistica, oltre che dal profilo dei posti di lavoro?

L'impatto del provvedimento dal punto di vista dell'offerta di mobilità sarà limitato dal fatto che un servizio di trasporto pubblico alternativo su gomma sarà comunque assicurato e finanziato dalla Confederazione e dal Cantone per le linee Lugano-Gandria e Lugano-Bissone-Campione d'Italia secondo i parametri previsti dalla legislazione federale. L'impatto sulla mobilità turistica è difficilmente stimabile, trattandosi di corse di linea che vengono effettuate durante l'inverno, in cui la domanda turistica per questo tipo di svago è limitata. Non è possibile giudicare le ripercussioni in termini di posti di lavoro eventualmente indotto dalla decisione poiché le misure di razionalizzazione dell'attività sono di competenza dell'azienda SNL. Evidentemente si deplora la perdita di posti di lavoro che dovesse risultare da tali misure.

3. Non pensa il Governo che sopprimendo sul Ceresio le corse di linea invernali, l'Ente pubblico dovrà finanziare in modo più cospicuo il traffico turistico attratto dal Ceresio?

In primo luogo è opportuno precisare che, senza voler mettere in dubbio la sua fondatezza, non è comunque possibile prendere posizione sullo scenario elaborato dalla direzione SNL secondo cui un'eventuale soppressione dell'indennità versata alla SNL comporta una soppressione integrale dell'orario di linea invernale; non siamo infatti a conoscenza delle basi di riflessione su cui si fonda questo scenario.

Per contro, mancano le basi legali per un eventuale sostegno finanziario del Cantone alle corse del traffico turistico: la Legge sui trasporti pubblici infatti non prevede di sostenere i costi di gestione dell'offerta di trasporto pubblico.

4. Esistono ancora spazi utilizzabili dal Governo per evitare l'annunciata decisione?

L'eventuale applicazione della citata misura di soppressione delle corse dipenderà in primo luogo dai contenuti della decisione del DATEC che, come già riferito, non è ancora stata emanata; in secondo luogo, nel caso la decisione dell'autorità federale dovesse risultare avversa per la SNL, dipenderà dall'esito della più che prevedibile procedura di ricorso avviata nei confronti della stessa. Nel caso in cui la decisione di sopprimere definitivamente l'indennità versata alla SNL dovesse essere confermata in ultima istanza, non si intravedono margini di manovra per il Cantone, mancando la base legale ai sensi della Legge sui trasporti pubblici.

Le ho detto tutto questo perché comunque la Confederazione intende disimpegnarsi a partire dalla seconda metà del 2006. Di fatto però la mia risposta è stata superata dagli eventi. Il Consiglio di Stato, su richiesta dei sindacati, ha organizzato due settimane fa un incontro a cui hanno partecipato la direzione SNL, i sindacati e la Commissione del personale della SNL, in cui le parti hanno potuto esprimersi e, in una certa misura, sfogare anche il proprio malcontento reciproco. Al termine dell'incontro le parti ne sono uscite con

la consapevolezza che la SNL avrebbe ritirato i cinque licenziamenti. Il direttore della SNL mi ha confermato a voce che ciò è avvenuto in seguito ad uno scritto, inviato dal Consiglio di Stato il giorno seguente l'incontro, in cui si confermava che la Confederazione e il Cantone avrebbero sovvenzionato i tre mesi ponte per la stagione invernale (gennaio, febbraio e marzo). I cinque licenziamenti sono dunque rientrati soddisfacendo anche le aspettative dei sindacati. Occorre dire che attualmente in Svizzera tutte le società di navigazione si trovano in difficoltà e necessitano di una ristrutturazione che, d'accordo con i sindacati, verrà condotta attraverso trattative comuni il cui esito è oggi naturalmente prematuro prevedere.

La situazione odierna si protrarrà fino al mese di marzo del 2006. Dunque i posti di lavoro, almeno oggi, non sono più da considerare a rischio.

ADOBATI A. - Per noi gente di lago, per chi ha sempre vissuto fra Vico Morcote, Morcote e Melide, il battello è un punto di riferimento importante; la soppressione delle corse invernali avrebbe rappresentato certamente una rottura con la nostra tradizione e il nostro passato. Ringrazio lei, signor Consigliere di Stato e il Governo, per aver contribuito a far rientrare, almeno per il momento, la problematica sorta con l'annunciata soppressione di corse di linea sul lago Ceresio e l'altrettanto annunciato licenziamento, anch'esso soltanto momentaneamente rientrato, di personale attivo da parecchi anni nella società navigazione. A tal proposito è giusto ricordare l'impegno dei sindacati che, anche in questa circostanza, hanno confermato l'importanza della loro attività a difesa dei servizi, dei posti di lavoro e del personale occupato. Voglio credere che la direzione dell'azienda farà tutto il necessario per decidere definitivamente la revoca dei licenziamenti annunciati.

Soddisfatto l'interpellante l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

2. RICHIESTA DI UN CREDITO DI 2.5 MILIONI DI FRANCHI QUALE PARTECIPAZIONE ALLE SPESE PER L'ALLESTIMENTO DEL PROGETTO DEFINITIVO DEL NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO LUGANO (CHIASO-COMO)-MENDRISIO-VARESE-GALLARATE-AEROPORTO DI MALPENSA (FMV) NELL'AMBITO DEL SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE TICINO-LOMBARDIA (TILO)

Messaggio no. 5651 del 10 maggio 2005

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

È aperta la discussione di entrata in materia.

DELL'AMBROGIO M. - Il gruppo liberale è pronto a votare questo credito se il Governo ci assicura che il progetto non corre il rischio di restare inutilizzato. Ci può essere consenso sulla necessità di questo collegamento ferroviario, ma quando si tratta unicamente di predisporre una possibilità bastano le misure di tipo pianificatorio. Elaborare un progetto

definitivo significa avere, se non qualche certezza, perlomeno qualche seria probabilità che si possa passare concretamente all'opera in tempi ragionevoli, altrimenti anche un buon progetto invecchia al punto da doverlo rifare. Sappiamo che la realizzazione di quest'opera dipende essenzialmente dalla disponibilità anche della parte italiana di fare la sua parte. Chiediamo perciò al Governo di rassicurarci a tal proposito, in modo che la progettazione oggi in votazione sia effettivamente utile, ciò che non risulta dai documenti disponibili finora.

BERETTA PICCOLI L. - Intervengo per portare l'adesione del gruppo PPD al messaggio in discussione e alla relativa richiesta di credito. Il rapporto commissionale spiega in modo estremamente chiaro, quasi esemplare, quali sono gli obiettivi perseguiti e i benefici attesi con la realizzazione di questo nuovo collegamento ferroviario. Sono obiettivi e benefici ovviamente e innanzitutto nel settore della mobilità in quanto con quest'opera verrà realizzata un'infrastruttura di trasporto pubblico fondamentale non solo per il Mendrisiotto e per la regione transfrontaliera, ma per l'intero Cantone. Questo collegamento costituisce infatti una delle componenti essenziali dell'intero sistema ferroviario regionale TILO promosso dal Cantone in accordo con le FFS; esso permetterà di migliorare in maniera decisiva anche i collegamenti a più lunga percorrenza da e verso il Cantone (in particolare verso la Romandia). Questa nuova infrastruttura permetterà infatti di conseguire importanti benefici:

- dal profilo territoriale e ambientale, poiché quest'opera, che costituisce uno degli elementi portanti del Piano dei trasporti e del progetto di Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto e Basso Ceresio, consentirà di ridurre il traffico veicolare sulla rete stradale locale;
- dal profilo economico, non solo per gli investimenti legati agli interventi costruttivi, ma soprattutto, per le opportunità economiche indotte da questo nuovo collegamento. Non a caso, anche se invero in modo un po' singolare, il Consiglio di Stato, per giustificare il credito, nel messaggio cita in primo luogo proprio i fattori economici.

In effetti, sulla base dei risultati dello studio di fattibilità e del progetto di massima, che confermano pure la validità delle premesse tecniche ed economico-gestionali dell'opera, non esiste, anche guardando al passato, un altro intervento infrastrutturale in materia di trasporti che risponda a interessi altrettanto importanti e molteplici, e questo non solo in un'ottica regionale o cantonale, ma pure sul piano nazionale e internazionale. Lo provano la notevole accelerazione conosciuta dal progetto in questi ultimi anni e l'unanime sostegno garantito non solo dagli enti regionali (Cantone, Province e Regioni italiane), ma anche dai rispettivi enti ferroviari nazionali e dai due Stati interessati.

Assicurato il credito per la progettazione definitiva – la quota parte cantonale che dobbiamo votare oggi è l'ultima che deve ancora essere stanziata per assicurare la partenza della progettazione definitiva – resta però ancora un'incognita legata al finanziamento della realizzazione, come diceva bene prima il collega Dell'Ambrogio. Se il finanziamento pare essere garantito sul versante italiano (ma su questo punto occorrerà sentire il Consigliere di Stato) non altrettanto si può dire a livello federale. Sono noti gli sforzi che il Consiglio di Stato sta compiendo, d'intesa anche con i Cantoni di Zurigo e Ginevra, affinché questo collegamento venga integrato nella prossima Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS, la cui discussione è prevista nell'autunno del prossimo anno.

Oggi il Gran Consiglio deve esprimere un voto forte, di ampio consenso per consolidare il sostegno unanime che va dato a questo progetto, anche e soprattutto per riuscire a garantirne il finanziamento. Leggendo il messaggio, il rapporto commissionale e le ultime

notizie sulla stampa sembra che il finanziamento costruttivo, anche sulla parte italiana, sia garantito. Rimane qualche incognita a livello federale, che speriamo possa essere cancellata in tempi brevi: in merito attendiamo i chiarimenti del Consigliere di Stato.

PANTANI R. - Di questo progetto si parla ormai da troppo tempo. Già nel 1997 si tenne un incontro a Chiasso, cui parteciparono il Consigliere di Stato Marco Borradori e il Presidente della Provincia di Varese signor Massimo Ferrari, in cui si definì che il Canton Ticino avrebbe assunto il ruolo di capo progetto e committente dell'opera, mentre la Provincia di Varese e la Regione Lombardia avrebbero partecipato al finanziamento dell'intera opera. Trascorsi alcuni mesi da quell'incontro, inoltrai una mozione al Comune di Chiasso con cui chiedevo uno studio per verificare la fattibilità di una metropolitana di superficie che collegasse Como-Saronno-Malpensa-Varese-Mendrisio-Lugano che poteva servire un bacino di circa 3.5 milioni di persone. Molti lodarono questa mia proposta, ne parlarono i giornali, il "Corriere della Sera" gli dedicò un'intera pagina, non però il Comune di Chiasso che la giudicò invece improponibile. Oggi siamo chiamati a votare un progetto di studio il cui finanziamento sta per essere stanziato anche in Italia per la cifra di 4.5 milioni di euro. Sappiamo però che quando in Italia si presenta una richiesta di finanziamento per lo studio di un progetto non necessariamente il denaro arriva. Ci sono finanziamenti per lo studio di progetti per svariati miliardi di euro che sono stati stanziati senza la necessaria copertura. Non vorrei che anche per questo progetto da parte italiana venga stanziato il finanziamento senza avere il denaro in cassa. Stiamo dunque all'erta. Rimane comunque sempre attuale la mia richiesta di studiare una metropolitana di superficie che possa sfruttare i binari attualmente semiutilizzati delle Ferrovie nord che da Saronno portano a Gallarate.

ADOBATI A. - Collega Pantani, vivendo a Melide dispongo già di una metropolitana di superficie: ho un treno a orario cadenzato ogni mezz'ora. Questo grazie alla Sezione cui accennava prima il Consigliere di Stato, che conosce il mio apprezzamento per i suoi collaboratori.

Il nostro territorio, anche se forse non ce ne accorgiamo, è oggetto di interventi grandiosi che miglioreranno ulteriormente la mobilità pubblica e privata interna e di transito. La galleria ferroviaria di base del Gottardo, proposta più volte dalla televisione italiana quale cantiere modello, la galleria ferroviaria di base del Monte Ceneri, la galleria stradale fra il Piano del Vedeggio e Lugano e le progettate bretelle ferroviarie autostradali con Locarno ridurranno di molto le distanze effettive fra i nostri centri e il resto della Svizzera. A sud l'Italia, pur fra mille contraddizioni e contrattempi, sta progettando e realizzando opere altrettanto importanti. Oggi gli Eurostar permettono di spostarsi da Milano a Roma in 4 ore e 5 minuti. La linea veloce Bologna-Torino è un fervore di cantieri. Per l'autostrada pedemontana si prevedono i primi interventi, ad esempio la circonvallazione di Bergamo, cui seguiranno le circonvallazioni di Varese e di Como. Il nostro Cantone, incuneato fra il bel Paese e la Mittel Europa, trova nelle realizzazioni in materia di mobilità i motivi per guardare con fiducia al suo futuro. Il collegamento ferroviario Ticino-Varese-Malpensa completerebbe il collegamento Chiasso-Milano destinato a diventare, almeno per metà, una linea a quattro binari.

Tre grossi aeroporti, oltre al nostro di Agno, ci circondano: Malpensa, Linate, Orio al Serio. Sono realtà cui già facevo riferimento quando, come impiegato della Confederazione, sostenevo che il Ticino era il luogo adatto per diventare una piattaforma importante dei traffici internazionali a tutto beneficio dell'occupazione. Questi vantaggi li ha descritti molto bene ieri il direttore dell'Associazione industrie ticinesi Sandro Lombardi parlando del Pian

Faloppia. Esprimendo la mia adesione al messaggio e al rapporto commissionale chiedo al signor Consigliere di Stato in che modo il suo dipartimento stia valutando il progetto denominato *Centro merci interno Milano nord* da collegarsi poi direttamente con la galleria Monte Olimpino 2, che, sebbene realizzata interamente in Italia, trova in Ticino un sostegno qualificato.

Il rapporto se ne occupa solo marginalmente ed è un peccato perché dovrebbe essere materia di una trattativa diretta con l'Italia. Può darsi che le difficoltà per la linea ferroviaria Mendrisio-Varese-Malpensa non siano terminate e concordo con quanto affermato in precedenza da alcuni colleghi riguardo alla scarsa affidabilità, purtroppo, della controparte italiana. Il Consiglio federale crede tuttavia nella bontà del progetto. Sarebbe perlomeno strano che non ci credessimo noi che siamo direttamente interessati.

PIAZZINI G. - Vi sono tre premesse essenziali, che noi chiamiamo pomposamente condizioni quadro, per mantenere competitiva una regione: l'educazione o formazione, l'energia e le vie di comunicazione.

Attorno ad esse gravitano altre condizioni: stabilità politica, prontezza ad investire, rigore, una rete sociale affidabile, eccetera.

Nel contesto continentale, ci difendiamo egregiamente; anzi alla luce degli apprezzamenti che contano rimaniamo leader indiscussi. È un conforto non indifferente che non ci deve però legittimare, come spesso facciamo, a cullarci sugli allori. Fra le buone posizioni raggiunte c'è il sistema viario per il trasporto di merci su gomma e ferrovia, che, sappiamo, ha costituito la premessa essenziale per decollare con dei ritmi, almeno per alcuni decenni, addirittura cinesi. Nel sistema ferroviario su rotaia disponiamo dell'alta velocità che dovrebbe permetterci in tempi ragionevoli di agganciarci al sistema europeo il quale, a sua volta, si sta consolidando e completando. In un certo senso si assiste ad una sorta di competizione fra i diversi corridoi: Brennero, Fréjus e San Gottardo, la porta Sud per eccellenza. L'obiettivo è ovviamente quello di agganciarsi alle varie reti e ai vari interporti. Parallelamente assistiamo al potenziamento del sistema viario su gomma. Sappiamo, visto che confiniamo con la terza regione europea per forza contrattuale e dinamismo, che i programmi sono di enorme portata. Il collega Adobati li ha citati prima: l'autostrada Pedemontana, la direttissima Milano-Brescia, la tangenziale est, l'ampliamento alla quarta corsia per tratte strategiche, eccetera. Siamo tutti consapevoli che sarebbe da sprovveduti, se non addirittura da scellerati, rimanere spettatori con il rischio di farci dettare dagli altri le regole del gioco. Abbiamo già conosciuto l'applicazione della nuova perequazione finanziaria che racchiude disposti importanti come pure i vari programmi per le infrastrutture nazionali. Sappiamo inoltre che l'altopiano, in presenza di disponibilità finanziarie da distribuire, si sta posizionando. Vi ricordo che, recentemente, le Camere federali hanno accelerato i progetti per quanto riguarda l'alta velocità: su questo tema vi è stata una grande coesione. Per i profani l'obiettivo era raggiungere Parigi in poche ore, in realtà il vero obiettivo era l'avvicinamento in poche ore ai grandi centri e alle regioni più importanti. Pur non essendo uno specialista in materia, sicuramente fra di voi c'è chi è più preparato di me, spero comunque di avere fatto passare l'idea che una parte della Porta Sud siamo noi. Inoltre, è in atto un programma nazionale e continentale di cui dovremmo conoscere tempi e ripercussioni. Invito dunque il Direttore del Dipartimento a fare allestire un rapporto di sintesi su questi programmi e, soprattutto, sulle loro ripercussioni. Occorre un aggiornamento degli auspici e, se del caso, anche dei timori.

Per quanto riguarda il finanziamento di queste grandi opere penso che valga la pena anticipare una parte dell'introito straordinario della vendita dell'oro. Se sarà necessario teniamoci pronti a dare un segnale anticipando qualche impegno, dopo aver stabilito ovviamente dei patti chiari con la Confederazione. Per quanto riguarda la richiesta di

credito non ho osservazioni particolari, se non sottolineare che è un tassello di nostra competenza che non dobbiamo sciupare con i soliti ritardi. Giochiamo in parte in casa, assumiamo dunque qualche rischio e, soprattutto, le nostre responsabilità.

Qualcuno si chiedeva prima se possiamo fidarci dell'Italia. Credo proprio di sì. Magari sono un po' lenti nelle decisioni, ma poi, una volta ottenuto il finanziamento, si mettono al lavoro seriamente. Non dimentichiamo che l'Italia dispone di un tessuto industriale di prim'ordine.

Quanto ai dubbi sollevati sull'anticipo finanziario da parte del Cantone ritengo che sia un atto dovuto nei confronti della Confederazione che, in questo senso, si aspetta da noi un chiaro segnale: questa volta dobbiamo saper presentare un progetto finito, credibile e fattibile.

COLOMBO M. - Il Mendrisiotto ha un tasso di motorizzazione (rapporto tra i veicoli immatricolati e la popolazione residente) tra i più alti al mondo. È un fazzoletto di terra incastonato tra le province di Como e Varese che, pure loro, in fatto di motorizzazione non scherzano. Il distretto più a sud del Cantone è confrontato giornalmente con un forte traffico frontaliero. È attraversato da un'autostrada molto trafficata sulla quale transita il 90% del traffico merci pesante su strada che attraversa le Alpi svizzere. Il Mendrisiotto subisce gli effetti collaterali di questa mobilità.

L'elaborazione del Piano regionale dei trasporti e un corretto approccio al Piano di risanamento dell'aria hanno ampiamente dimostrato che lo sviluppo di una mobilità sostenibile non è possibile senza la messa a disposizione di un trasporto pubblico efficiente. Ciò vale per il Mendrisiotto, ma anche per alcune regioni della Repubblica italiana che lo circondano.

Il Presidente della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto, Antonio Soldini, ha correttamente prefigurato come il progetto TILO rappresenti la spina dorsale che sostiene tutto il concetto di trasporto pubblico previsto dal Piano regionale dei trasporti. La linea ferroviaria Mendrisio-Varese è la vertebra mancante.

Va sottolineato che su questa spina dorsale si appoggiano le linee del trasporto pubblico su gomma che collegano le periferie anche transfrontaliere; vi sono i punti di contatto dei percorsi ciclabili e pedonali come pure le zone di posteggio per permettere la complementarietà dell'uso dei mezzi di trasporto.

Di conseguenza, al momento della completa realizzazione del progetto TILO, con la vertebra mancante, avremo realizzato un'importante opera a vantaggio della mobilità degli utenti e della qualità di vita degli abitanti del distretto e non solo. Questo obiettivo potrà essere tradotto in realtà anche grazie a mirate azioni di sensibilizzazione.

Ben venga quindi il progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa e, meglio ancora, l'inizio della sua realizzazione. Non abbiamo fretta, riservata naturalmente la verifica presso le varie istanze decisionali della vicina Repubblica italiana che in altri casi simili, collega Piazzini, si sono dimostrate, ancora recentemente, paragonabili alle campane di Balerna.

BORDOGNA C. - Sollevo alcuni dubbi per non dare la possibilità all'amico Consigliere di Stato di intervenire con troppa facilità. Sono dubbi e scetticismo personali concernenti la realizzazione di questo progetto che, cifre alla mano, non si giustifica. Personalmente sono comunque propenso a proporre una soluzione di compromesso: realizziamo quest'opera a patto che non si torni a chiedere in quest'aula il prolungamento della superstrada Mendrisio-Gaggiolo. Temo però che fra qualche mese si tornerà alla carica chiedendo soldi per la realizzazione di questa superstrada che, senza dubbio, aprirebbe

una breccia di traffico intenso verso il Mendrisiotto e l'intero Ticino. Diciamo pure sì alla ferrovia, ma non avalliamo il prolungamento della superstrada che trasformerebbe il Mendrisiotto nella tangenziale di Como fino a Varese. È vero che gli italiani stanno realizzando numerose opere, ma sono abbastanza furbi da lasciare a noi il compito di realizzare la tangenziale Como-Varese passando da Mendrisio. Il mio scetticismo personale rimane: mi auguro che il progetto di superstrada venga oggi definitivamente affossato. Non condivido l'affermazione che questo tratto di linea ferroviaria rappresenti la vertebra mancante del progetto TILO. Il Piano dei trasporti del Mendrisiotto fa acqua da tutte le parti, non una sola opera infatti è stata realizzata. Esso si è limitato a pennellare qualche striscia gialla di pista ciclabile sulle strade e a eseguire interventi di restringimento lungo la strada Chiasso-Mendrisio. Il Piano dei trasporti del Mendrisiotto non c'è. Si citi il nome di un'opera; non la troveremo, perché non esiste.

CAIMI C.L. - Condivido qualche perplessità espressa dal collega Bordogna anche se occorre cercare di superarle con uno sguardo retrospettivo al problema. Il 15 settembre 2003 insieme ad altri 18 colleghi ho inoltrato una mozione intitolata *Il Cantone Ticino prenda in mano le proprie opere strategiche* che chiedeva di allestire un piano delle opere strategiche che, in tempi relativamente brevi, indicasse quali esse fossero anche dal punto di vista infrastrutturale e, nel contempo, contenesse un piano di finanziamento allestito in collaborazione con la Confederazione, come pure indicazioni sulle risorse finanziarie proprie reperite, se del caso, sul mercato.

Usando una battuta molto gettonata di questi tempi direi: usiamo l'oro della Banca nazionale! Il discorso però è un altro: occorre stabilire se la tratta Stabio-Arcisate è strategica e, se questo è il caso, reperire i mezzi finanziari per poterla realizzare.

La mozione che ho citato tuttavia non è mai stata oggetto di attenzione da parte del Consiglio di Stato, non è mai stata affidata a nessuna Commissione ed è tuttora inevasa.

Condivido le perplessità esposte in alcuni interventi precedenti: non possiamo continuare a pensare di poter realizzare opere senza conoscere il loro futuro. L'importo di 2.5 milioni per il finanziamento del progetto in discussione non dovrebbe costituire un problema se inserito in un contesto di strategia globale. Sarebbe quantomeno opportuno passare rapidamente alla fase esecutiva dopo aver stanziato il credito coordinandosi evidentemente, nel limite del possibile, con i colleghi della vicina Penisola. Se invece l'opera non dovesse venir considerata strategica, le perplessità rimarrebbero perché l'investimento si tradurrebbe in uno spreco di denaro pubblico. Il Consiglio di Stato si chini allora finalmente sulla mozione inoltrata e definisca quali sono le opere importanti e strategiche da realizzare in questa legislatura. Operi una scelta fra le tante possibili, vista la scarsa disponibilità finanziaria. Parallelamente occorrerà definire anche i tempi di realizzazione per non correre il rischio di investire denaro senza poter poi portare a termine l'opera. Il mio invito è quello di approvare il credito proposto vigilando però che non rimanga semplicemente l'ennesimo credito di progettazione senza seguito.

Sono d'accordo con il collega Bordogna quando dice che il riordino della situazione viaria del Mendrisiotto rimane un problema irrisolto. È forse esagerato dire che non si è fatto nulla, ma basta transitare in questa zona per rendersi conto che rimane ancora moltissimo da realizzare. Occorre dunque compire delle scelte. Il Parlamento si aspetta di ricevere le indicazioni necessarie su quali siano le opere in cui vale la pena investire il denaro pubblico, anche per essere credibili di fronte agli elettori.

BOBBIA E. - È giusto che in Parlamento ognuno esprima la propria opinione. Non condivido però l'intervento del collega Bordogna, come al solito devastante e

sensazionale, che ritengo ingeneroso verso il lavoro svolto finora dalla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto. È chiaro che le realizzazioni non si vedono se le proposte della Commissione vengono regolarmente bocciate proprio con l'avvallo del collega.

Voglio esprimermi sull'argomento in discussione non certo per togliere entusiasmo al Consigliere di Stato che ha saputo inserire quest'opera a livello nazionale condizionandola ad altre realizzazioni importanti sul piano nazionale. Può sembrare un controsenso da parte mia intervenire chiedendo di assumere qualche precauzione poiché sono un "mendrisiotto" e rappresento anche gli interessi degli impresari costruttori. Mi sembra però giusto porre qualche riserva d'ordine finanziario dopo aver letto l'intervento suo, signor Consigliere di Stato, e del numero uno delle Ferrovie dello Stato italiano, signor Enzo Facchin, pronunciati il 20 ottobre scorsi a Malpensa.

Lei, titubante, afferma che *«c'è la volontà di portare a termine il progetto insieme»* mentre Facchin dichiara che *«la progettazione definitiva della parte italiana della linea ferroviaria sarà realizzata entro il 2006.... per il 2008 è prevista l'approvazione di tutti i piani e nel 2009-2010 la messa in cantiere»*.

Non leggo da nessuna parte che è garantito il finanziamento che ammonta a 300 milioni di euro, di cui 134 per la linea svizzera e 215 per la linea italiana.

Sono senz'altro d'accordo di sottoscrivere il credito di progettazione. Tuttavia sono un po' preoccupato: non vorrei che, come diceva il collega Bordogna citando il caso della SPA 394, l'Italia da una parte annuncia che vi sono le risorse finanziarie per realizzare l'intera opera, due settimane dopo invece comunica che non vi sono più soldi. Per questo temo fortemente che la progettazione possa diventare vecchia ancora prima di essere realizzata, e di progettazioni me ne intendo. Chiedo dunque al Consiglio di Stato che, oltre ai protocolli di intesa di cui conosciamo bene la validità, chieda una conferma assoluta da parte italiana. Il collega Piazzini ha un'opinione estremamente generosa sugli italiani. Gli rammento però che per realizzare un'opera ci vuole denaro sonante; quando ci sarà questa conferma progetteremo.

BIGNASCA A. - Personalmente ritengo importante che il Parlamento si pronunci favorevolmente su questo credito, manifestando così la sua volontà politica di realizzare un'opera importante a favore di un traffico transfrontaliero pulito malgrado i legittimi dubbi che si possono avere sulla sua redditività e la sua effettiva utilità. Poniamo però dei limiti per non correre il rischio di ritrovarci nel cassetto un altro progetto irrealizzato. Siamo pronti ad affrontare un nuovo sacrificio finanziario, abbiamo la possibilità di utilizzare l'oro della Banca nazionale; stiamo però attenti a che i binari non si fermino a tre centimetri dal confine perché nel frattempo la Svizzera e l'Italia hanno modificato i termini del progetto. Stiamo attenti a non sprecare il denaro pubblico.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Ringrazio innanzitutto tutti coloro che sono intervenuti oggi, anche i dubbiosi che, del resto, hanno tutta la comprensione del Dipartimento e del Consiglio di Stato. Ringrazio pure la Commissione della gestione e delle finanze e il relatore Mario Ferrari per il lavoro svolto e per l'ottimo rapporto commissionale.

Il deputato Piazzini ha parlato nel suo intervento della mobilità che costituisce, a mio avviso, il punto di partenza della tematica in discussione.

La mobilità infatti non è fine a sé stessa, ma deve essere al servizio di una prospettiva e di un progetto di sviluppo territoriale ed economico. È il supporto fondamentale per una cooperazione tra le regioni e questo progetto, più di qualsiasi altro, è un tassello

importantissimo per la cooperazione transfrontaliera nell'intento di valorizzare le rispettive risorse e competenze. Numerosi studi e ricerche hanno dimostrato in modo inequivocabile che delle infrastrutture di trasporto efficienti costituiscono una premessa necessaria e indispensabile per lo sviluppo economico.

Vi sono due elementi che meritano di essere sottolineati. Innanzitutto gli investimenti effettuati nell'infrastruttura e nei servizi di trasporto contribuiscono a incrementare la produttività e a stimolare la crescita di una regione. Storicamente infatti il nostro Cantone deve gran parte del suo benessere alle infrastrutture di trasporto. Secondariamente un sistema di comunicazione efficace migliora i fattori di localizzazione e, quindi, l'attrattività di una regione. Pensiamo, nel nostro piccolo, a quante industrie e quante aziende, nell'ultimo ventennio, sono andate a localizzarsi nel Piano del Vedeggio grazie all'aeroporto di Lugano-Agno. Ieri sera la nostra rete televisiva ha dedicato un servizio al centro logistico della Gucci che si sta ingrandendo. Non è che l'ultimo dei tanti esempi che abbiamo potuto constatare. Il Consiglio di Stato ritiene che occorra creare e mantenere una rete di infrastrutture e di servizi in grado di garantire la funzionalità e l'efficienza dei collegamenti. In particolare, nel caso in discussione oggi, siamo chiamati a colmare le lacune nella rete e i cosiddetti colli di bottiglia, ossia a intervenire nei punti nevralgici dove la capacità delle infrastrutture è insufficiente. Il collegamento ferroviario del Ticino con Varese, Gallarate e Malpensa e dell'area di Chiasso-Como con Varese, passando da Mendrisio, si inserisce perfettamente in questo quadro. Realizzando questo progetto non solo colmiamo un'evidente e grave lacuna nel sistema di comunicazione transfrontaliero, ma mettiamo in rete le due principali arterie di traffico che attraversano le Alpi, ossia la linea del San Gottardo e quella del Sempione.

Un recentissimo studio dell'Istituto di ricerca del Credito Svizzero ha rilevato come il Ticino denoti ancora un grado di accessibilità inferiore alla media nazionale. In particolare, nel nostro Cantone, appare ancora carente l'apertura verso Sud. La ricerca menziona e sottolinea il ruolo centrale che potrà avere il sistema ferroviario Ticino-Lombardia TILO e, in particolare, il collegamento Lugano-Varese-Malpensa e la Galleria di base del Monte Ceneri. Una maggiore integrazione tra l'infrastruttura e i servizi della nostra regione potrà essere vantaggiosa per tutti e stimolare una più estesa e proficua collaborazione transfrontaliera.

Accenno ora, anche se magari sono un po' fuori tema, in risposta al deputato Caimi, all'aspetto legato agli aeroporti. L'inserimento dell'aeroporto di Lugano-Agno, che ha una posizione di nicchia e un'utenza molto particolare e peculiare, in un sistema di rete con gli aeroporti italiani (Malpensa, Linate, Orio al Serio, Brescia) rappresenterebbe un valore aggiunto molto importante per il nostro Cantone. Dico questo perché ancora recentemente, nel corso di un incontro con l'assessore della Regione Lombardia, Alessandro Moneta, in cui si parlava delle infrastrutture di trasporto, il tema dell'integrazione degli aeroporti è emerso prepotentemente.

Il Cantone Ticino non deve assolutamente perdere di vista non solo l'opportunità, ma anche la necessità di avere uno sguardo concreto, non solo a parole, verso il Sud. Abbiamo vicino a noi un mercato di una decina di milioni di persone, dinamico, che non va assolutamente trascurato in nessuna occasione. Inoltre, come ben diceva il deputato Bignasca, in questo caso la domanda di trasporto, in continua crescita, può essere promossa e soddisfatta da un mezzo di trasporto, quello ferroviario, in grado di dare un contributo significativo al risanamento ambientale, alla salvaguardia della qualità di vita e, non da ultimo, all'alleggerimento di una rete viaria su strada spesso congestionata.

Rispondo ora ad alcune perplessità emerse e, innanzitutto, ai dubbi sollevati da alcuni deputati, in particolare da Mauro dell'Ambrogio per il PLR, riguardo all'agire delle autorità italiane.

Fornisco alcune indicazioni sulla possibilità e i tempi di realizzazione del tratto italiano.

Il progetto preliminare sul lato italiano è stato approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel 2004 ed è stato riservato l'importo necessario per la costruzione. La decisione sul finanziamento della costruzione avviene con l'approvazione del progetto definitivo. Come per il tratto in Svizzera si procede dunque a tappe, ogni passo, anche in Italia, va compiuto in modo coordinato. Il tema è trattato costantemente poi nel comitato direttivo italo-svizzero che presiede all'applicazione della convenzione tra Svizzera e Italia sull'adattamento delle rispettive reti ferroviarie, sottoscritta nel 1999. Vi è un Comitato di coordinamento ad hoc composto da rappresentanti della Regione Lombardia, del nostro Cantone, delle Ferrovie federali svizzere e delle Ferrovie dello Stato, rispettivamente della rete ferroviaria italiana, che coordina i lavori di questo progetto specifico. Infine, il progetto gode di un convinto sostegno da parte delle Ferrovie dello Stato italiano, della Regione Lombardia e dei Comuni. Esso è stato portato avanti con determinazione dalle Ferrovie dello Stato e, rispettivamente Rete Italia, responsabile dell'allestimento del progetto ed è considerato un elemento centrale del Piano di accessibilità ferroviaria dell'aeroporto della Malpensa. Questi sono i dati teorici e tecnici. Da parte italiana, in particolare dalla Provincia di Varese e dalla Regione Lombardia, c'è la necessità di realizzare questo collegamento nei tempi previsti, ossia attorno al 2010-2011. Ogni volta infatti che appare sul giornale qualche notizia contrastante ricevo delle telefonate da parte di politici italiani preoccupati di sapere ciò che accade. Evidentemente anche per loro senza il nostro tratto la ferrovia perderebbe gran parte del suo significato e della sua utilità.

Ancora la scorsa settimana l'assessore della regione Lombardia signor Moneta considerava acquisito il finanziamento di questo progetto, tanto che lo considerava, magari un po' frettolosamente, un progetto ormai da archiviare su cui è inutile perdere troppo tempo perché dal suo punto di vista tutto era stato predisposto in modo tale da poter arrivare alla realizzazione nei tempi più brevi possibili.

Ci si è interrogati anche sulla possibilità di realizzazione sul lato svizzero. Posso dire che il nostro Cantone comunque non si è mai fatto scrupolo di denunciare, in modo garbato ma fermo, il fatto che in Italia in questo ambito si procedeva più velocemente che in Svizzera. Capisco bene le perplessità di chi teme che l'Italia al momento buono possa tirarsi indietro, ma sottolineo che attualmente l'Italia è un po' più avanzata di noi.

Stiamo lavorando bene, ma abbiamo pur sempre su di noi la spada di Damocle del finanziamento della Confederazione. Oggi, grazie a un'alleanza portata avanti in modo egregio dai Cantoni Zurigo, Ginevra e Ticino, grazie anche al sostegno pieno e convinto delle Ferrovie federali svizzere e, da dietro le quinte, del Consigliere federale Moritz Leuenberger credo che le possibilità di veder finanziato questo collegamento siano effettivamente molto alte. Infatti, il finanziamento può contare non soltanto sulla Convenzione tra le Ferrovie federali svizzere e la Confederazione ma anche sul Fondo d'urgenza sugli agglomerati. Non c'è soltanto infatti la convenzione tra le Ferrovie federali svizzere e la Confederazione a poter entrare in discussione per il finanziamento, ma c'è anche il Fondo d'urgenza sugli agglomerati. Certamente oggi possiamo dire che il versante italiano non ha lavorato peggio del versante svizzero. Ambedue hanno lavorato finora con estrema serietà e con molta convinzione.

Il deputato Adobati ha sollevato il problema della interconnessione tra la rete delle Ferrovie nord Milano con la rete ferroviaria italiana.

L'idea di questo collegamento non è nuova né al Dipartimento, né al Cantone, né al Consiglio di Stato. Se ne parla di tanto in tanto ormai da diversi anni. Il Consiglio di Stato si è occupato direttamente di questa idea nell'ambito della procedura di approvazione della scheda di coordinamento 12.29 del Piano Direttore. Il Comune di Chiasso, nell'ambito della procedura di informazione e di consultazione, aveva inoltrato le sue

osservazioni sostenendo che la priorità per il collegamento con Malpensa andasse alla linea via Chiasso-Saronno e non alla linea via Mendrisio-Varese.

In altre parole il Municipio di Chiasso, quando Rodolfo Pantani ha inoltrato il suo atto parlamentare, accarezzava già l'idea di questa linea piuttosto dell'altra. Il Consiglio di Stato, nel suo rapporto esplicativo dell'ottobre 2002, si è espresso su questo tema, giungendo alla conclusione che una soluzione via Chiasso appariva, e appare ancora oggi, meno razionale e meno efficace, senza con questo però voler svilire questa soluzione. Le ragioni di questa scelta sono le seguenti:

- il collegamento via Chiasso-Saronno soddisfa unicamente le relazioni per la Malpensa, pur importanti, e non copre le relazioni regionali, ossia l'area di Varese, e quelle interregionali, e cioè la messa in rete del collegamento del Gottardo con il Sempione e la Svizzera romanda e neppure mette in relazione il Cantone Ticino con l'area che gravita attorno alla città di Varese;
- il solo collegamento con Malpensa, per quanto importante, non offre, per qualità e quantità, le stesse prestazioni offerte dal collegamento via Varese. Gli studi sulle richieste di trasporto hanno mostrato con sufficiente chiarezza che il bacino di utenza varesino e il suo mercato chiedono il collegamento via Varese e la messa in rete della linea del Gottardo con quella del Sempione.
- il progetto Chiasso Saronno non sarebbe migliore neppure dal profilo dei tempi di percorrenza. Da Lugano il tempo di percorrenza per raggiungere Malpensa sarebbe di circa 60 minuti via Varese e di circa 70 minuti, un'ora e dieci dunque, via Chiasso-Saronno.

Vi sono inoltre altri fattori da considerare. Innanzitutto il progetto interconnessione fa riferimento quasi esclusivamente alle necessità e opportunità del traffico merci. È determinante a tal proposito la posizione delle Ferrovie federali svizzere Cargo e delle Ferrovie dello Stato Cargo, rispettivamente di altre società interessate a offrire prestazioni in questo settore in direzione di Novara e di Genova, che sono peraltro già servite dalla linea di Luino, da quella del Sempione e da quella del Fréjus. Questi interlocutori privilegiano per queste linee piuttosto il traffico merci.

Inoltre, il collegamento con Malpensa via Varese è diretto e non presuppone un trasbordo su autobus a Gallarate come lascia intendere invece chi ha sostenuto il progetto interconnessione. È importante dunque sottolineare che via Varese si raggiunge Malpensa direttamente, senza bisogno di un trasbordo via autobus.

Va detto anche che il finanziamento del progetto interconnessione sarebbe interamente di competenza italiana: tuttavia come scrive il relatore Mario Ferrari, non abbiamo fino ad oggi ufficialmente nessuna indicazione che il Ministero italiano competente o le Ferrovie dello Stato si siano fatti promotori di questo progetto, né abbiano assicurato o anche solo ventilato il finanziamento.

In conclusione, i due progetti che abbiamo esaminato hanno funzioni molto diverse tra loro come diverso è il loro grado di consolidamento tecnico, politico, economico e anche finanziario.

A nostro avviso il collegamento verso Varese-Gallarate-Malpensa appare chiaramente prioritario per il Cantone. Il progetto interconnessione non va però visto in concorrenza con questo progetto, ma può essere invece un ulteriore elemento di completazione della rete ferroviaria italiana, con un accento deciso sul traffico delle merci.

Oggi chiediamo lo stanziamento di un credito di 2.5 milioni di franchi quale partecipazione all'allestimento del progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario. La progettazione riguardante il tratto su territorio svizzero tra Mendrisio e il confine del Giaggiolo sarà finanziata anche dalle Ferrovie federali svizzere e dall'Ufficio federale dei trasporti, che hanno già assicurato la loro quota di finanziamento. L'importo versato dalle FFS

corrisponde più o meno a quello versato dal Cantone mentre invece l'Ufficio federale dei trasporti partecipa con mezzo milione di franchi circa.

Se il Parlamento oggi approverà il credito si potrà dare avvio immediatamente ai lavori di progettazione. L'opera è importante anche dal profilo economico contribuendo in maniera significativa a migliorare l'accessibilità, i fattori di localizzazione e l'integrazione del Cantone nel contesto socio-economico della Regio Insubrica. Questi aspetti sono stati sottolineati anche in studi recenti. Il collegamento è di fondamentale importanza anche nella strategia cantonale in materia di mobilità e di sviluppo territoriale e permetterà di raggiungere tre obiettivi:

- creare un efficiente servizio di trasporto di carattere regionale e transfrontaliero fra i poli di Varese, Como-Chiasso, Mendrisio e Lugano che attualmente non sono collegati da linee ferroviarie;
- allacciare a Gallarate la linea del San Gottardo e quella del Sempione migliorando notevolmente i tempi di percorrenza dal Sottoceneri alla Svizzera romanda. Il collegamento Lugano-Losanna, ad esempio, verrebbe accorciato di più di un'ora;
- collegare il Cantone Ticino con l'aeroporto della Malpensa. Attorno a un aeroporto intercontinentale sorgono e si sviluppano delle dinamiche molto interessanti che il Ticino non dovrebbe tralasciare e trascurare.

Questo progetto costituisce inoltre un elemento di rilievo nel Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto che non ha certo bisogno di difensori d'ufficio. La Commissione dei trasporti lavora molto bene, ha impostato un piano intelligente ma, come diceva Edo Bobbià, a volte è difficile realizzare subito gli obiettivi poiché la democrazia consente le legittime resistenze popolari. Inoltre il progetto costituisce pure un elemento di rilievo nel Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto e permetterà di alleggerire la viabilità stradale che oggi, anche se non ancora del tutto compromessa, è messa in difficoltà.

Oggi un numero sempre crescente di frontalieri transita dentro e fuori la Svizzera, in particolare nella zona di Stabio e l'autostrada Mendrisio-Lugano è tra le più trafficate della Svizzera. Il trasferimento di un certo numero di frontalieri alla ferrovia darebbe dunque un grosso respiro alla viabilità transfrontaliera su strada.

Il finanziamento, come ho detto prima, può far capo a tre fonti distinte. Inoltre le Deputazioni alle Camere ticinesi, ginevrine e zurighesi stanno compiendo un sano lobbismo in favore del progetto, ciò che ci lascia ben sperare.

Passo ora rapidamente in rassegna i singoli interventi.

Il deputato Dell'Ambrogio manifesta le sue perplessità riguardo all'agire delle autorità italiane. Non sono naturalmente in grado di certificare che tutto ciò che le autorità italiane hanno promesso, anche in documenti scritti, possa avvenire. Mi limito a dire che sino ad oggi la collaborazione con la vicina Penisola e l'agire delle sue autorità si sono rivelati ottimi. Mi auguro di poter continuare allo stesso modo e vi assicuro che da parte nostra faremo il possibile affinché questo collegamento possa vedere la luce integralmente.

All'intervento di Luca Beretta Piccoli, che conosce molto bene sia il Mendrisiotto sia la Commissione non ho nulla da aggiungere.

Condivido le affermazioni del deputato Pantani riguardo alla devolution. Qualora il progetto dovesse diventare realtà sarà molto importante poter lavorare con delle persone che conoscono bene il territorio e che sono in grado anche di impegnarsi finanziariamente.

Ringrazio il deputato Adobati per il riconoscimento alla Sezione della mobilità che, effettivamente, lavora molto bene. Tutti i progetti e tutte le opere fondamentali quanto a infrastrutture ferroviarie e stradali per il futuro a medio e lungo termine del nostro Cantone relativi al mio Dipartimento prendono avvio in questa Sezione.

Apprezzo molto l'ampio respiro dato dal deputato Piazzini alla tematica in discussione perché credo anch'io che le vie di comunicazione, da un profilo prettamente economico,

rappresentino qualcosa di molto importante. Condivido pienamente l'intervento del deputato Colombo, al quale non ho nulla da aggiungere.

Claudio Bordogna ha invece dato fuoco alle polveri toccando anche il problema della superstrada Stabio est-Giaggiolo che, personalmente, considero disgiunto dal destino della ferrovia di cui stiamo discutendo.

Si tratta di due opere che, a mio parere, hanno funzioni complementari e che presentano finalità, procedure realizzative e modalità di finanziamento completamente diverse tra di loro. La ferrovia è concepita per un servizio ai viaggiatori, una mini metropolitana di superficie, che migliora nettamente l'accessibilità al bacino Varese-Gallarate-Malpensa. La strada invece completa la rete della grande viabilità tra la Svizzera e l'Italia in funzione del traffico viaggiatori, ma, soprattutto, del traffico merci su gomma distribuendo il traffico su due corridoi, Ticino-Como-Milano da una parte e Ticino-Varese-Alessandria dall'altra. Il Comune di Stabio inoltre ne trarrebbe un beneficio non indifferente trovandosi sgravato dal transito dei mezzi pesanti, con grande sollievo anche degli altri Comuni toccati. È ovvio che l'inserimento della Stabio-Gaggiolo nella rete nazionale sgraverà il Cantone di un notevole peso finanziario. A partire dal 2008 infatti la Confederazione, attraverso la nuova perequazione finanziaria, si assumerà l'onere di tutta la rete di strade nazionali. A tal proposito mi permetto di comunicare, anche se potrà essere smentito, che il disegno della Confederazione è proprio quello di inserire questo tratto autostradale, con l'A2 e A13, nella rete delle strade nazionali. È una notizia ancora ufficiale, che tuttavia deve essere accolta con una certa soddisfazione. Per il Cantone dunque, pur con tutte le incognite del caso, la strada Stabio est-Giaggiolo intesa come superstrada mantiene tutta la sua dignità anche se oggi, come auspico, il Parlamento voterà la ferrovia.

Al deputato Caimi dico che sono dispiaciuto che la mozione non abbia ancora avuto una risposta. Andrò a verificarne la ragione sia che essa sia stata attribuita al mio Dipartimento, e in tal caso me ne scuso, sia che sia stata invece attribuita nella sua integralità al Consiglio di Stato.

Il deputato Bobbià solleva delle perplessità sul finanziamento di parte italiana e teme che la progettazione possa diventare vecchia. È un problema conosciuto anche da noi e le posso assicurare che sia il Cantone sia le Ferrovie federali svizzere terranno alta la pressione sui nostri partners.

Capisco infine le perplessità sollevate dal deputato Bignasca anche se non le condivido interamente. Lo ringrazio comunque per il suo intervento e sono convinto che il segnale politico che saprà dare oggi il Parlamento sarà apprezzato non solamente dal Consiglio di Stato, ma anche e soprattutto dai nostri partners, e cioè le Ferrovie federali svizzere, la Confederazione e la controparte italiana.

FERRARI M. - Non ho molto da aggiungere perché mi sembra sia già stato detto tutto. È interessante scoprire che le incertezze non ci sono solo sul versante italiano ma anche su quello svizzero. Fermarsi servirebbe solo ad ingigantire i sospetti a scapito della realizzazione dell'opera. È dunque importante approvare il credito di 2.5 milioni di franchi. Il credito complessivo ammonta a 5 milioni di franchi di cui le Ferrovie, nel maggio del 2005, hanno già assegnato l'appalto della progettazione alla ditta Consorzio toscano Canal. La progettazione dunque è già partita. Concretamente il progetto si prefigge di raggiungere Malpensa da Lugano in 60 minuti, di compiere la tratta Mendrisio-Varese in 19 minuti senza fermate alle quattro stazioni, salvo 14 minuti nelle ultime due, la tratta Varese-Mendrisio-Como con sei fermate in 35 minuti e la tratta Varese-Mendrisio-Como con una fermata in 30 minuti. Così funziona concretamente il TILO, questa sorta di metropolitana che potrà mostrare la sua importanza ovviamente solo se verrà realizzata. Ci saranno scadenze di 64 treni sulla tratta Como-Chiasso-Lugano, 32 treni regionali per

Varese-Porto Ceresio, 16 treni diretti ogni due ore tra Lugano-Malpensa che potranno diventare 32 con una diversa scadenza oraria. Questi elementi tecnici hanno poi anche una valenza dal profilo ambientale. Questa zona infatti è congestionata dal traffico e di conseguenza anche molto inquinata. Quando il mattino parto da Arzo in macchina per recarmi a Lugano trovo una prima colonna per arrivare a Mendrisio e una seconda per entrare a Lugano. Se mi sposto di sabato o di domenica trovo tutto il traffico che si reca al Foxtown o nella zona dei supermercati di Mendrisio. Non realizzare quest'opera significa estraniarsi da un'ampia rete di collegamenti e di trasporti di cui occorrerà anche incentivarne l'utilizzazione per garantirne la redditività. È una sfida importante. La realizzazione di queste infrastrutture dovrà procedere di pari passo con una sensibilizzazione ad un loro uso adeguato. Vi invito dunque ad approvare il credito richiesto.

BIGNASCA A. - Il Consigliere di Stato non ha risposto alla mia domanda sull'impiego del credito di progettazione. Al suo posto mi ha risposto il collega Mario Ferrari. Certamente circolerà già qualche fattura per anticipi di onorari. Chiedo al Governo di vigilare affinché non succeda che prima che gli italiani inizino a progettare noi abbiamo già speso tutti i soldi.

Inoltre a mio parere passeranno almeno due generazioni prima che i frontalieri cambino mentalità e si rechino al lavoro in treno. Nel frattempo saranno i ticinesi ad utilizzarlo per recarsi in Italia a lavorare.

Per quanto riguarda l'impegno finanziario della Confederazione vi informo che il Consigliere federale, presente in Commissione una decina di giorni fa, ha garantito una corsia preferenziale a questi crediti ed è sua intenzione presentare il credito per il finanziamento di queste tre opere ancora nell'autunno del 2006. Ci sono dunque buone speranze che qualcosa da Berna arrivi entro il Natale del 2006.

PIAZZINI G. - Il Direttore del Dipartimento ha accennato al problema di riclassificare come nazionale taluni tratti di strada oggi cantonali: è un messaggio politico che condivido.

Per quel che concerne il Piano regionale dei trasporti, ci sono delegati e conferenze che li hanno stabiliti e confermati. È vero che in Ticino un tempo bastava che qualche persona influente cambiasse idea per cambiare tutti i piani. Oggi però vi è il Piano direttore, vi è il progetto TILO, vi sono nuove regole approvate da tutti. Se si rimettono in discussione queste decisioni allora fermiamo tutto.

Anch'io sono preoccupato per la progettazione perenne, come sono preoccupato per le continue votazioni popolari sui progetti stradali, per i giri di valzer che mettono in dubbio il Piano direttore; sono episodi che minano la nostra credibilità oltre Gottardo. Non vorrei che però, di questo passo, si mettano sistematicamente in dubbio tutti i progetti, mentre AlpTransit sta arrivando.

Mi è stato detto che sono generoso nei confronti degli italiani. Ricordiamoci però chi sono coloro che detengono il potere decisionale e finanziario in Ticino: ben pochi sono i ticinesi, mentre gli amici confederati controllano minuziosamente le nostre spese. Quindi ogni volta che possiamo decidere qualcosa convincendo e coinvolgendo gli altri partners decisionali, abbiamo fatto un affare.

Per questo, anche se gli italiani sono più incerti e mutevoli di noi, mancano di programmazione, hanno piani finanziari annuali, approfittiamo di questa occasione.

Sarebbe poi utile un rapporto sulla situazione politica e finanziaria, sui rischi e sulle previsioni per l'esecuzione dell'opera, in modo che non sia il "Corriere della Sera" ad aggiornarci sulla situazione del progetto. Infine non penso che le risorse finanziarie

manchino, visto che molte altre spese ben superiori (come ad esempio il progetto Amministrazione 2000) sono state concesse senza problemi.

BORDOGNA C. - Intervengo affinché non si pensi che mi sono fatto intimorire dall'intervento del collega Bobbià. Mi sono limitato a citare i fatti. La grande novità portata dal Piano dei trasporti del Mendrisiotto è stata la bretella che sventrava una bellissima montagna e che è stata bocciata dagli elettori ticinesi. Ha sbagliato l'intero Ticino dunque, non solo il sottoscritto!

Chiedo però al Consigliere di Stato di spiegarmi, perché non l'ho capito, che cosa significa mettere in rete l'aeroporto di Agno con questa ferrovia. Crede davvero, signor Consigliere di Stato, che un utente dell'aeroporto che vuole trovare velocemente un parcheggio per andare e tornare da Zurigo in un giorno venga da Varese, cambi a Mendrisio, scenda a Lugano, prenda il "trenino dei puffi" che lo porta ad Agno dove finalmente potrà prendere l'aereo? Io ci credo poco.

ADOBATI A. - Torno brevemente sul progetto *Centro merci intermodale Milano nord*. Il Consigliere di Stato, nella sua risposta, ha evocato l'importanza nei sistemi ferroviari svizzeri e europei alla linea di Domodossola (che è stata pagata dalla Svizzera), della linea di Luino (che sarà pagata da noi), del Centro intermodale Milano nord, della linea del Monte Olimpino 2 (pure pagata dalla Confederazione), e della Stazione unica Chiasso-Como, cui si è rinunciato. Il Consigliere di Stato ha pure giustamente sottolineato che questo progetto riguarda in modo particolare, per non dire esclusivamente, il traffico merci. Voglio qui invitare tutti coloro che possono farlo, privati, Stato, Comune di Chiasso, eccetera a impegnarsi con l'Italia nel sostenere questo progetto interessante per noi anche perché permette di sgravare la linea del Gambarogno.

Già oggi questa linea è sollecitata in misura inverosimile e capisco bene le preoccupazioni degli abitanti che vi risiedono e i timori della regione dal profilo turistico. Sono però convinto che questo Centro intermodale sia estremamente utile sia per l'Italia sia per la Svizzera, in funzione del traffico merci. Occorre dunque tenere i contatti con chi lo sostiene per evitare che magari venga posto in alternativa al progetto che discutiamo oggi. I due progetti possono completarsi l'uno con l'altro.

DELL'AMBROGIO M. - Il Consigliere di Stato ha risposto solo parzialmente alle assicurazioni che avevamo chieste. Dopo aver sentito anche il parere del relatore credo di poter interpretare il pensiero secondo cui se giungono segnali negativi da una parte della frontiera non si può pretendere di riceverne di positivi dall'altra. Questo credito di progettazione deve essere utilizzato in maniera ponderata, tenendo presente quanto si impegna la controparte.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Il deputato Bordogna probabilmente è stato tratto in inganno dalle mie parole. Ho detto che ritengo fondamentale per le infrastrutture ferroviarie ticinesi potersi collegare con il nord Italia. Anche per le infrastrutture aeree è importante guardare al sistema italiano che si sta sviluppando, seppur con qualche difficoltà.

La città di Lugano, qualche anno fa, aveva già tentato di inserirsi nel sistema della Malpensa ma poi, per motivi vari, non c'era riuscita. Credo che questo discorso interrotto vada ripreso, tanto più che da parte italiana lo si vorrebbe riaprire in tempi brevi.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità (67 voti favorevoli).

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti all'unanimità (69 voti favorevoli).

3. RICHIESTA DI UN CREDITO SUPPLETORIO DI FR. 1'181'273.- PER IL SUSSIDIAMENTO DI OPERE DI CANALIZZAZIONE E DI DEPURAZIONE DELLE ACQUE

Messaggio del 5 luglio 2005 no. 5670

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

Messa ai voti senza discussione, l'entrata in materia è accolta all'unanimità (66 voti favorevoli).

Messi ai voti senza discussione, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti all'unanimità (64 voti favorevoli).

4. ESTINZIONE DELLA DEMANIALITÀ E AUTORIZZAZIONE ALL'ALIENAZIONE DEL MAPPALE 3125 RFD DI ASCONA

Messaggio del 14 settembre 2005 no. 5697

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

Messa ai voti senza discussione, l'entrata in materia è accolta all'unanimità (69 voti favorevoli).

Messi ai voti senza discussione, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti all'unanimità (64 voti favorevoli).

5. MOZIONE DELL'11 MARZO 2003 PRESENTATA DA CHIARA ORELLI E COFIRMATARI "PER UN RAPPORTO SULLA FORMAZIONE PEDAGOGICA IN TICINO"

Messaggio del 5 ottobre 2004 no. 5583

Conclusioni del rapporto della Commissione speciale scolastica: ritenute insufficienti le indicazioni fornite dal Consiglio di Stato in risposta alla mozione si invita quest'ultimo a proporre al Parlamento un progetto di ristrutturazione dell'organizzazione, ripartizione e collaborazione nell'ambito della formazione pedagogica nel Cantone .

È aperta la discussione.

CELIO F. - Il gruppo PLR aderisce alle conclusioni del rapporto commissionale, pur senza condividere pienamente tutte le considerazioni ivi espresse. Il gruppo condivide in sostanza l'idea che occorra sfruttare meglio le sinergie fra le diverse "agenzie formative" e che si debba rafforzare la collaborazione e le sinergie specialmente per quanto riguarda il settore amministrativo e l'organizzazione comune di attività o di corsi. È però scettico su alcune delle considerazioni contenute nel rapporto. In particolare è scettico sull'idea abbozzata ma non concretamente formalizzata, che occorrerebbe mettere sotto lo stesso cappello l'USI, la SUPSI, l'Alta scuola pedagogica (ASP) e l'Istituto svizzero di pedagogia per la formazione professionale (ISFPF): infatti se ci sono alcune evidenti affinità fra queste diverse scuole, ci sono soprattutto delle differenze, anche importanti. Il riferimento al sistema adottato dal Cantone Lucerna può essere anche valido, ma prima di adattarlo al nostro è meglio attendere qualche tempo per vedere come vanno le cose. Faccio notare inoltre come in Commissione qualcuno giustamente ha osservato che già riunire in una stessa legge l'USI e la SUPSI può essere discutibile, visto che finora questa strada non è stata intrapresa in nessun Cantone. Di questo tema discuteremo però successivamente. Credo sia importante riconoscere ad ogni scuola la sua specificità. L'USI e la SUPSI sono diverse non solo dal punto di vista organizzativo, ma anche rispetto alla base legale su cui poggiano. Sono due scuole che godono di un'ampia autonomia voluta in base al principio dell'indipendenza accademica. L'Istituto per la formazione pedagogica degli insegnanti delle scuole professionali dipende essenzialmente dalla Confederazione, l'Alta scuola pedagogica dipende invece dal Cantone perché deve preparare i docenti delle scuole obbligatorie. Si tratta dunque di scuole con una funzione diversa e che devono quindi anche vedere riconosciuta la loro specificità.

Il docente di una scuola obbligatoria non è un tecnico della formazione, il tecnico della formazione non è un licenziato della scuola Dimitri. Sono scuole che affrontano situazioni diverse e credo quindi che sia errato voler spingere oltre una certa misura la loro coordinazione. Siamo d'accordo che queste scuole collaborino tra di loro sul piano amministrativo e dei percorsi di studio, ma non tutte le considerazioni che sono espresse nel rapporto commissionale trovano la nostra adesione. Condividiamo invece le sue conclusioni nella misura in cui sollecitano dal Dipartimento e dal Governo una valutazione più approfondita di quella data nella risposta alla lettera commissionale. A nome del gruppo aderisco dunque alle conclusioni del rapporto commissionale anche se non condivido tutte le considerazioni espresse.

ADOBATI A. - Franco Celio vi ha informati che il gruppo PLR condivide nella sua sostanza il rapporto commissionale. Personalmente invece non lo condivido e non l'ho firmato. Il rapporto è molto ben steso nella sua forma, ma giunge però a delle conclusioni che ritengo inopportune. Il rapporto chiede con piglio decisamente perentorio al Consiglio di Stato di predisporre al più presto una revisione globale del sistema universitario ticinese; in realtà è una critica generica alla nostra realtà universitaria che decisamente non mi sento di condividere. Colgo anzi l'occasione per manifestare il mio profondo apprezzamento per quanto il Ticino ha voluto e saputo realizzare grazie al prestigio e all'impegno di chi ha condotto per mano la nostra realtà universitaria. Associa all'apprezzamento la stessa facoltà di teologia che, sebbene non rientri nella struttura universitaria pubblica, conferisce lustro al Ticino. La mozione si occupa della formazione pedagogica in Ticino e del suo coordinamento.

Franco Celio ricordava che accanto all'Alta scuola pedagogica di Locarno, è attivo l'Istituto che si occupa della formazione pedagogica dei docenti assegnati alle scuole professionali e che dipende direttamente dalla Confederazione.

A mio parere le risposte date dal Governo alla mozione definite insufficienti dal rapporto sono esaustive. Non voterò quindi il rapporto perché ritengo eccessive le sue conclusioni. A mio avviso sarebbe saggio rinviarlo alla Commissione speciale scolastica affinché riformuli le sue conclusioni in modo che il Consiglio di Stato proceda secondo i bisogni della nostra struttura universitaria e della formazione pedagogica evitando problematiche accelerazioni. Accogliendo il rapporto invece, se vogliamo essere coerenti, il Consiglio di Stato dovrebbe procedere di conseguenza.

PIAZZINI G. - L'articolata mozione della collega Orelli chiedeva in sintesi la razionalizzazione e il coordinamento delle strutture esistenti in materia di formazione pedagogica e, soprattutto, la verifica dei profili richiesti con l'evidente obiettivo di migliorare la qualità dell'insegnamento. Tutte le istituzioni nazionali si stanno indirizzando verso una migliore qualità mentre la competizione nei sistemi di scuola superiore è ben evidente. Lo testimonia anche il documento strategico della conferenza dei rettori che contiene i primi rilevamenti sull'impostazione e l'intenzione di aggiornare talune leggi. La qualità è certificabile dal successo dell'inserimento nel mondo del lavoro, soprattutto non stanziale, e nei vari accreditamenti nazionali e internazionali.

Per quanto ci riguarda, qualche giudizio non è stato particolarmente generoso nei nostri confronti. Sappiamo anche che in futuro le autocertificazioni serviranno sempre meno e che all'argomento dovremo riservare sempre maggiore spazio. Dovremo quindi preoccuparci molto della qualità.

Sul modello di Bologna affiorano i primi dubbi ai quali si risponde con una pletora di Master che, essendo mirati, arrischiano di essere fuori mercato in pochi anni. Alla conferenza dei rettori si è addirittura parlato che al di sotto di 20 iscritti non si possano gestire i corsi. A questo riguardo un giorno mi è capitato di usare il termine di "master al guinzaglio". È un termine forse un po' irrispettoso ma se guardate l'aumento dell'offerta presentata sulle riviste, specializzate e non, vi potete rendere conto che la forzatura è notevole. Anche nel campo della mia professione sono già stati proposti due Master, mentre un terzo è in arrivo. Sono opportunità che fra l'altro si possono innescare in percorsi intermedi di ottima qualità già esistenti, del resto riconosciuti a livello federale.

A mio parere la necessità di seguire l'offerta, ovviamente con il conforto della domanda dell'economia e della società civile, è un elemento essenziale per orientare la formazione pedagogica. Questa considerazione coinvolge ovviamente tutti i percorsi formativi con le loro concatenazioni. Teniamoci inoltre pronti, ed è questo il nostro discorso politico che chi è al fronte sta già facendo, a confrontarci con il sistema nazionale che quanto prima verrà

riformato. D'altra parte si afferma, come è giusto, che l'istruzione è un perenne cantiere; per questo a maggior ragione va sottoposta ad un continuo monitoraggio. L'istruzione è un patrimonio comune importante; ogni suo cambiamento va gestito con molta attenzione. L'enorme responsabilità che abbiamo nei confronti dell'unica vera nostra ricchezza, la gioventù, ci legittima a chiedere, care colleghe e colleghi, che questo tema venga virtualmente sempre messo all'ordine del giorno.

GENDOTTI G., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELL'EDUCAZIONE, DELLA CULTURA E DELLO SPORT - La mozione Orelli concernente la formazione pedagogica in Ticino tocca un settore importante ed essenziale del nostro sistema formativo, cioè la preparazione del corpo docente.

Il termine docente non si riferisce esclusivamente a coloro che operano nella scuola, ma a tutti coloro che nei diversi contesti formativi possono assumere compiti e funzioni d'insegnamento (per gli adulti, nelle imprese, nelle riqualificazioni professionali, ecc.).

Indipendentemente dal contesto in cui è chiamato ad operare si tratta di un corpo docente confrontato con una realtà che ha subito profondi cambiamenti nel corso degli anni (e qui ha ragione Piazzini quando dice che dovremmo sempre avere la capacità di adattarci a queste evoluzioni); è una realtà che chiede l'acquisizione di competenze e sensibilità necessarie per rispondere alle esigenze di oggi e, possibilmente, per anticipare quelle di domani.

In altre parole, la mozione ci permette di aprire una finestra su un tema centrale della formazione che da sempre è al centro delle attenzioni del Dipartimento e della Conferenza svizzera dei direttori cantonali della pubblica educazione che, non a caso, recentemente ha preso decisioni che tendono ad innalzare la qualità della formazione dei docenti.

I mozionanti chiedono:

- di valutare la messa in rete e il rafforzamento delle sinergie dell'insegnamento, della ricerca e dello sviluppo di progetti ritenuto che sono tre gli istituti pubblici che si occupano di abilitare i docenti in una realtà estremamente limitata;
- di evidenziare possibili razionalizzazioni attraverso una semplificazione degli organi direttivi e amministrativi e una semplificazione delle procedure di abilitazione;
- di chiarire qual è il mandato del quarto indirizzo della facoltà di scienze della comunicazione dell'USI;
- di affrontare la questione del coordinamento della formazione dei formatori per adulti;
- di dare indicazioni sulla qualità dell'insegnamento e della ricerca nel settore della formazione pedagogica.

Il Consiglio di Stato ha presentato il messaggio no. 5583 al quale ha fatto seguito il rapporto della Commissione speciale scolastica, la quale si dichiara non del tutto soddisfatta, ritenendo che ASP, USI e ISPFP (e aggiungo io, la Scuola superiore per le formazioni sanitarie che forma i docenti nel settore sanitario, che per quest'anno c'è ancora) *«non sembrano sfruttare al massimo le possibili sinergie e la coordinazione invocata con la mozione non sembra essere molto presente»*.

La Commissione invita il Consiglio di Stato a proporre *«un progetto di ristrutturazione dell'organizzazione, ripartizione e collaborazione nell'ambito della formazione pedagogica nel nostro Cantone»*. Nell'ambito della politica universitaria o della formazione a livello terziario tale richiesta merita di essere attentamente valutata e approfondita, anche alla luce di quanto si sta attualmente discutendo sul piano nazionale nell'ambito della CDPE, che a sua volta vuole definire un minimo comune denominatore fra i vari Cantoni e, naturalmente, le condizioni vincolanti per il riconoscimento dei titoli *«perché non ha senso mettere in piedi curriculum di studio per la formazione di docenti che poi non sono*

riconosciuti anzitutto a livello nazionale e naturalmente nel limite del possibile anche a livello internazionale».

Il Consiglio di Stato ha più volte ribadito la sua strategia generale verso un sistema universitario cantonale coordinato, nel quale le varie componenti (USI, SUPSI, ASP, ISPFP che dal 2006 incorpora anche la formazione dei docenti del settore sanitario) siano integrate, pur mantenendo le loro caratteristiche e le loro finalità. Lo stesso vale per gli istituti di ricerca e gli enti universitari privati accreditati. In questo contesto rientra la revisione della Legge USI/SUPSI che è all'ordine del giorno di questa sessione del Gran Consiglio.

Non ci si deve tuttavia illudere, come forse ha giustamente messo in evidenza Adobati, sui tempi necessari per preparare e soprattutto per seguire una simile evoluzione.

Bisogna infatti tener conto dei numerosi fattori che determinano la questione come ad esempio:

- il fatto che il sistema universitario ticinese è giovane, quindi ancora in una fase di sviluppo e di consolidamento, inserito in un contesto di formazione e ricerca nazionale e internazionale ancora in evoluzione;
- la frammentazione in più enti delle attività. L'USI e la SUPSI sono enti autonomi di diritto pubblico; l'ASP fa capo al Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport; l'ISPFP è un istituto di livello federale, che ha recentemente acquisito lo statuto di unità autonoma dall'Amministrazione federale;
- le resistenze per una diversa collocazione dell'ASP, da sempre considerata uno dei fondamenti della scuola pubblica, al di fuori dell'amministrazione cantonale, anche in considerazione del fatto che in tutti i Cantoni la formazione dei docenti fa parte dei Dipartimenti dell'educazione;
- gli aspetti vincolanti delle decisioni della Conferenza svizzera dei direttori cantonali della pubblica educazione (CDPE);
- le decisioni già adottate dal Consiglio federale relative all'ISPFP, che entro un anno dovrà diventare Istituto universitario federale per la formazione professionale;
- le diversità delle basi legali per le SUP (rette da una legislazione federale) rispetto alle leggi cantonali che disciplinano le alte scuole pedagogiche;
- le modalità diverse di finanziamento: l'USI, la SUPSI, l'ISPFP con contributi federali, l'ASP totalmente cantonale.

Nel caso particolare dell'ASP ricordo che già al momento della sua istituzione si era approfondita la questione della sua collocazione istituzionale o all'interno dell'Amministrazione cantonale oppure, in alternativa, in una Scuola universitaria professionale.

Rinvio al messaggio e alle considerazioni ivi espresse per comprendere i motivi della scelta avallata dal Gran Consiglio.

L'ipotesi di un'integrazione delle Alte scuole pedagogiche nelle Scuole universitarie professionali è oggetto di riflessioni in parecchi altri Cantoni, ad esempio nel Cantone Lucerna, e anche in Ticino è un'opzione che va riesaminata, discussa e approfondita, non da ultimo tenendo conto della necessità di utilizzare nel migliore dei modi le risorse umane e finanziarie di un territorio ristretto, ma che però dispone di grandi competenze che vanno valorizzate e meglio coordinate.

Analoghe riflessioni devono pure essere espresse in merito alle collaborazioni, da incentivare, tra il nuovo Istituto universitario federale per la formazione professionale e l'ASP.

Un trasferimento all'USI della formazione dei docenti delle scuole comunali esigerebbe la creazione di una Facoltà di scienze della formazione, interessante per la possibilità di formazione dottorale, ma certamente complessa da realizzare.

In Svizzera solo il Cantone Ginevra ha compiuto questa scelta, prolungando la durata di formazione a 4 anni invece dei tre attuali dell'ASP.

Tuttavia alcuni problemi particolari possono trovare una soluzione efficace entro termini ragionevoli:

- il coordinamento tra le ricerche svolte dall'ASP e l'Ufficio studi e ricerche del DECS. Il problema non è di carattere istituzionale, ma di sostanza. È chiaro che vi è la necessità di svolgere e potenziare le ricerche in ambito pedagogico, specialmente nell'ASP, per impostare le riforme di cui il nostro sistema formativo ha bisogno. In quest'ottica avremo l'occasione di discutere il progetto "Armos" che intende coordinare, non uniformare, ponendo dei vincoli importanti ai sistemi di formazione delle scuole pubbliche. In ogni caso con la legge che istituisce l'ASP si sono chiaramente distinti i compiti di ricerca a lei attribuiti (ricerca di carattere didattico sulle singole discipline) da quelli svolti dall'Ufficio studi e ricerche (monitoraggio del sistema scolastico e valutazioni delle riforme) sotto l'egida di un unico Servizio di ricerca per evidenti necessità di coordinamento e di razionalizzazione. Questa impostazione funziona adeguatamente anche se può sicuramente essere ulteriormente migliorata nella pratica. Ricordiamo che la ricerca universitaria ha finanziamenti federali importanti, proprio per la ricerca nel campo sociale e pedagogico è stato creato il progetto DORE, sostenuto dal FNSRS (Fonds national suisse de la recherche scientifique). Per svolgere una ricerca accademica di qualità e concorrenziale non ci si può limitare allo stretto contributo cantonale; al contrario occorre confrontarsi e cercare finanziamenti sul piano nazionale.
- la formazione dei docenti di educazione musicale. È in via di soluzione con l'accordo delle due direzioni (ASP e Conservatorio della Svizzera italiana). Lo scenario che si sta profilando prevede di affidare la formazione dei docenti di educazione musicale nella SE e SI all'ASP (ricordo che il docente titolare delle scuole comunali è chiamato ad insegnare anche l'educazione musicale), mentre si prevede di organizzare un corso in comune (ASP e CSI) per la formazione di docenti di educazione musicale nel secondario I. Entro breve questo problema sarà risolto, naturalmente se saranno ottemperate le norme della CDPE per il riconoscimento dei curricula e dei titoli rilasciati.
- i problemi logistici. L'USI e la SUPSI dovranno coordinarsi per istituire il nuovo Istituto universitario federale per la formazione professionale, che sarà autorizzato a rilasciare il titolo di master e dovrà pure svolgere compiti di ricerca in materia di formazione professionale.

Il Consiglio di Stato è convinto che nel campo della formazione degli insegnanti esiste un potenziale di miglioramento; sottolinea che si tratta di un settore molto articolato, con vincoli intercantonali e federali notevoli. Una soluzione unitaria e omogenea, che pure sembra necessaria, non si prospetta in tempi brevi.

L'ASP è al suo quarto anno di attività ed è ancora in fase di trasformazione: ha ottenuto con piena lode il riconoscimento della CDPE e sta operando in modo adeguato nella formazione dei docenti di Scuola media e media superiore.

Grazie all'esperienza della SUPSI sappiamo che il passaggio da una formazione di tipo secondario superiore a una formazione di tipo universitario esige un approccio radicalmente diverso. La ricerca, i servizi, il confronto nazionale e internazionale devono completare la trasmissione delle conoscenze e creare un nuovo profilo di docente e di scuola.

In particolare la formazione degli insegnanti del settore medio deve muoversi nell'ambito delle direttive della CDPE, anch'esse in fase evolutiva. Nuove disposizioni sono state ora approvate e diventa possibile riprendere il lavoro su basi più solide.

Per alcuni può apparire eccessiva l'esigenza di un anno di formazione professionale (cioè pedagogica e didattica) dopo la formazione universitaria di una disciplina a livello di master: queste sono in ogni modo le disposizioni della CDPE a cui anche il nostro Cantone aderisce con convinzione.

Questa impostazione è una sfida importante per un cantone minoritario: si tratta di interpretare queste norme in modo da offrire un prodotto di qualità, attrattivo anche per candidati di altri cantoni.

È comunque importante ribadire che l'ampiezza del campo della ricerca e la pluralità delle applicazioni rendono di fatto impossibile prevedere una sola istituzione che si occupi di tutti gli aspetti del sapere. Continueremo comunque ad impegnarci affinché le conoscenze siano messe in rete e affinché le sinergie e le collaborazioni fra i vari attori siano costantemente perfezionate a tutto vantaggio di un uso razionale ed efficace delle risorse e delle competenze di cui ogni entità è portatrice.

Ha detto bene dunque Franco Celio. La mozione va accettata perché ci invita a lavorare per meglio coordinare l'attività di ricerca e per migliorare la formazione pedagogica dei nostri insegnanti; in tal senso si può parlare di un progetto di ristrutturazione dell'organizzazione. Non penso invece che entro breve tempo USI, SUPSI, ISFPF e ASP diventino un'unica scuola: penso invece che occorrerà meglio coordinare le differenti attività.

DUCA WIDMER M., RELATRICE - Si dice che i problemi siano fotosensibili e che una volta messi alla luce scompaiono velocemente. È forse questo il pregio della mozione che solleva diversi problemi chiedendo il rafforzamento delle sinergie nell'insegnamento, la semplificazione degli organi direttivi, la verifica dei doppioni che esistono tra USI e ASP, un coordinamento nella formazione e delle indicazioni relative alla qualità dell'insegnamento. La risposta che il messaggio dà alla mozione non ha trovato la piena soddisfazione della Commissione perché si è limitata a dare una fotografia dello stato attuale delle cose senza però indicare la visione del Consiglio di Stato e del Dipartimento in questo ambito. Collega Adobati, la Commissione non ha criticato il sistema universitario ticinese ma ha semplicemente preso atto dei mutamenti in corso che occorre incanalare secondo una visione chiara. Il rapporto chiede al Consiglio di Stato questa visione e chiede di proporre al Parlamento un progetto di ristrutturazione dell'organizzazione delle scuole universitarie, nell'ambito di una revisione globale che si rende necessaria non perché il nostro sistema universitario non va bene, ma perché i tempi lo richiedono visto che la legge federale sta per essere mutata.

La collega Orelli Vassere nella sua richiesta è partita da un settore specifico. La Commissione invece ha ampliato il discorso chiedendo un progetto di ristrutturazione, di ripartizione e di collaborazione nell'ambito della formazione pedagogica lasciando che sia il Consiglio di Stato a elaborare le proposte; il Gran Consiglio le vaglierà approvandole oppure, se sarà il caso, chiedendo proposte alternative. Oggi il Consigliere di Stato ci ha dato nuovi stimoli spiegando la sua visione e sottolineando che i tempi potranno anche essere lunghi.

La Commissione speciale scolastica nel suo rapporto raccomanda di abbreviare i tempi di esecuzione, senza attendere le disposizioni federali, di cui già si conosce l'orientamento, anticipando addirittura le scelte della Confederazione. Ci sono alcuni Cantoni, ad esempio Lucerna, che si sono già mossi prendendo delle decisioni che vanno nella direzione auspicata dal Consiglio Federale.

Il Consigliere di Stato ci ha dato risposta anche sulla questione della formazione dell'insegnamento della musica. Gliene siamo grati perché la Commissione chiedeva proprio di evitare un doppione con il Conservatorio della Svizzera italiana.

La Commissione scolastica vi invita dunque, colleghe e colleghi, ad appoggiare il suo rapporto che chiede al Consiglio di Stato di presentare in tempi brevi una visione chiara del problema senza peraltro entrare nel merito e nei dettagli. Chiede inoltre al Governo di fornire indicazioni chiare anche sulla formazione musicale in modo da poterci pronunciare con cognizione di causa sapendo che cosa si intende fare e quali saranno le implicazioni dell'inserimento del Conservatorio della Svizzera italiana nella SUPSI.

ADOBATI A. - L'Istituto e il valore della mozione sono chiari anche se il Presidente del Gran Consiglio potrà replicare che non ha la stessa valenza di una mozione accettata dalle Camere federali che obbliga in senso assoluto il Consiglio federale a procedere. Anche da noi però il Consiglio di Stato deve rispettare ciò che chiede la mozione e dunque procedere in tempi brevi presentando le sue proposte anticipando così gli orientamenti dell'Autorità federale. Sono molto preoccupato per questa tempestività imposta dal rapporto che considero sconsiderata.

CELIO F. - Contrariamente al collega Adobati trovo rassicurante la risposta del Consiglio di Stato che non mi pare proprio porti a soluzioni sconsiderate. Possiamo dunque votare tranquillamente il rapporto commissionale.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione speciale scolastica sono accolte con 51 voti favorevoli e un contrario.

6. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 16.35 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