

ANNO 2005/2006

Seduta XLVIII: lunedì 20 marzo 2006 - serale

SOMMARIO

1. Stanziamento di crediti quadro per un importo complessivo di fr. 106'000'000.- nell'ambito della conservazione del patrimonio stradale per il periodo 2004-2007, così suddiviso:
 - sistemazione delle pavimentazioni, incluso quelle fonoassorbenti per un importo di fr. 52'000'000.-
 - interventi di rifacimento e di risanamento di manufatti per un importo di fr. 24'000'000.-
 - interventi minori su manufatti per un importo di fr. 10'000'000.-
 - interventi di miglioria stradale a favore della sicurezza di tutti gli utenti, all'interno e fuori abitato per un importo di fr. 20'000'000.-Stanziamento di un credito quale aggiornamento del credito per la sistemazione della strada cantonale Vira-Fosano per un importo di fr. 1'000'000.-
 - Messaggio del 30 giugno 2004 no. 5547
 - Rapporto del 14 febbraio 2006 no. 5547 R; relatore: Paolo Beltraminelli
2. Risposta a interpellanza
3. Chiusura della seduta e rinvio

PRESIDENZA: Werner Carobbio, Presidente

Alle ore 17.00 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 84 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Adobati - Allidi-Cavalleri - Arigoni - Arn - Bacchetta-Cattori - Bagutti - Beltraminelli - Beretta Piccoli L. - Beretta-Piccoli F. - Bergonzoli - Bertoli - 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 - Genazzi - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Isenburg - Jelmini - Lepori - Lepori Colombo - Lombardi - Lurati - Maggi - Malandrini - Marra - Marzorini - Mellini - Menghetti - Merlini - Orelli Vassere - Orsi - Pantani - Pedrazzini - Pellanda - Pelossi - Pestoni - Piazzini - Pini - Pinoja - Poli - Quadri - Ravi - Ricciardi - Righinetti - Rizza - Rusconi - Salvadè - Savoia - Soldati - Suter - Torriani - Truatsch - Vitta

Si sono scusati per l'assenza:

Bignasca - Gemnetti - Lotti - Regazzi

Non si sono scusati per l'assenza:

Robbiani - Terrier

1. STANZIAMENTO DI CREDITI QUADRO PER UN IMPORTO COMPLESSIVO DI FR. 106'000'000.- NELL'AMBITO DELLA CONSERVAZIONE DEL PATRIMONIO STRADALE PER IL PERIODO 2004 - 2007, COSÌ SUDDIVISO:

- **SISTEMAZIONE DELLE PAVIMENTAZIONI, INCLUSO QUELLE FONOASSORBENTI PER UN IMPORTO DI FR. 52'000'000.-**
- **INTERVENTI DI RIFACIMENTO E DI RISANAMENTO DI MANUFATTI PER UN IMPORTO DI FR. 24'000'000.-**
- **INTERVENTI MINORI SU MANUFATTI PER UN IMPORTO DI FR. 10'000'000.-**
- **INTERVENTI DI MIGLIORIA STRADALE A FAVORE DELLA SICUREZZA DI TUTTI GLI UTENTI, ALL'INTERNO E FUORI ABITATO PER UN IMPORTO DI FR. 20'000'000.-**

STANZIAMENTO DI UN CREDITO QUALE AGGIORNAMENTO DEL CREDITO PER LA SISTEMAZIONE DELLA STRADA CANTONALE VIRA-FOSANO PER UN IMPORTO DI FR. 1'000'000.-

Messaggio del 30 giugno 2004 no. 5547

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione dei cinque decreti legislativi annessi al messaggio governativo.

È aperta la discussione di entrata in materia.

BOBBIÀ E., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Ho letto con attenzione, e non poteva essere altrimenti, il rapporto del collega Beltraminelli. Un rapporto completo e ben fatto, senza essere troppo lungo, che è anche un pregio. Mi permetto adesso qualche considerazione e conclusione. Dapprima voglio ringraziare la Commissione della gestione e delle finanze, rispettivamente la sua Sottocommissione e il Dipartimento del territorio che, dopo una lunga fase chiarificatoria, propongono di deliberare l'importo totale del credito quadro oggi di fronte al Parlamento. Lunga fase colloquiale, dicevo, durante la quale avevo personalmente cercato di rendere attento il Dipartimento del territorio e la Commissione sui pericoli della persistente provvisorietà in ambito imprenditoriale.

Il voto, spero positivo, di questo Parlamento sul messaggio no. 5547 (che è datato 30.06.2004) rinnova di fatto la sintonia, che si può anche definire fiducia, tra Stato e privato, ma soprattutto permette all'imprenditore ticinese del settore quell'indispensabile programmazione dei lavori e aziendale di immediato riverbero sulla gestione e sugli effettivi del personale. Sono altresì convinto che la soluzione dei crediti quadro, se ben coordinata, dà all'apparato tecnico del Dipartimento del territorio ottimali possibilità non

solo di efficace e razionale questione dei cantieri, ma anche di contenimento dei costi e di intelligente modifica degli interventi previsti e non realizzabili.

Fa dunque bene il relatore a sottolineare, con altre parole, la precarietà in senso lato conseguente all'assenza di crediti quadro. Sottolineo nondimeno che tutto quanto detto sin qui, mirato ad instaurare un solido rapporto di fiducia tra Stato e privato e tra politica e funzionari dipartimentali, non ha nulla a che vedere con la polemica sui prezzi. Come voi, colleghe e colleghi, attendo impaziente il giudizio finale della COMCO, nella speranza che questa verifica non si trascini fino alle calende greche. Se, da un lato, reputo legittima e giusta l'azione COMCO e la successiva decisione della Commissione della gestione e delle finanze di attendere, mi auguro tempi di lavoro ragionevoli che possano sfociare presto in un giudizio, sia esso negativo o positivo. Chi di dovere, e qui è implicito un mio appello, forse non si rende ben conto dei disagi e dei danni della troppo lunga attesa. Se qualcuno ha sbagliato, dovrà essere punito, proprio a favore di chi lavora con professionalità, etica e lealtà. Nell'ultima seduta di Gran Consiglio, in riferimento ad un altro oggetto, avevo sostenuto che, nell'interesse reciproco, l'Ente pubblico deve mirare al miglior prezzo piuttosto che al minor prezzo. Lo sforzo che vedo da parte dello Stato per individuare il prezzo giusto è lodevole ma perfettibile. Non ho infatti condiviso la decisione del Consiglio di Stato che ha portato dal 30% al 50% la ponderazione del prezzo, premiando chiaramente il minor offerente. Se, infatti, l'imprenditore inoltra un'offerta speculativa, sottocosto, per vincere l'appalto, come ogni tanto accade, subito dopo cercherà di attivarsi al meglio e in tutti i modi per dei recuperi in corso d'opera, arrivando di fatto a creare una turbativa d'asta a regime di consuntivo di spesa. Se il prezzo è il migliore, quello giusto se preferite, è assai verosimile la buona esecuzione dei lavori, la piena collaborazione tra committente ed esecutore e, importantissimo, il minor impiego di forze lavoro pubbliche per controllare, contestare i dati, liquidare, eccetera.

Sono consapevole che la disponibilità finanziaria dello Stato è ridotta. Ma credo che negli anni appena passati si sono registrati vistosi minori investimenti nella manutenzione e nell'infrastruttura, quale tangibile contributo ai sacrifici più o meno simmetrici. Il PLR ritiene che è compito precipuo dello Stato di curare e possibilmente migliorare la mobilità. In ballo c'è anche la crescita economica del Cantone, che è tanto più attrattivo se le vie di comunicazione sono percorribili in fretta e in sicurezza. L'Ente pubblico per il settore del genio civile, non l'abbiamo mai negato, è un committente importante se non unico, per il semplice motivo che strade, ponti, sottopassi e fognature raramente hanno dei promotori privati. L'auspicio è dunque quello di cercare e trovare in futuro un'ottimale quanto leale forma di collaborazione tra Stato e imprenditori, nella giustezza dei prezzi e dei controlli, ma scevra da denunce sistematiche a 360° che sicuramente non portano giovamento a nessuno, semmai danneggiano tutti. Verso certi ambiti economici più sensibili di altri per ragioni diverse, occorre che anche i politici dimostrino una certa ponderazione e saggezza, così da evitare di buttar via il bambino assieme all'acqua per far pulizia. Nel piccolo, grande mondo imprenditoriale ticinese, come nel resto dell'Europa, c'è sempre chi vuol fare il furbo, c'è sempre la pecora nera, come dimostrano anche i fatti di questi giorni, oggetto di denuncia pubblica. Sono eventi sconvenienti e persino sconcertanti, che però non autorizzano, secondo me, a sparare nel mucchio, a generalizzare. Mi piace proprio in questa occasione sottolineare che fare l'imprenditore, specie in questi tempi di globalizzazione e di mercato aperto, è un'attività complessa e rischiosa. Quindi è senz'altro giusto chiedere giustizia nel sospetto, ingiusto, invece, creare sospetto sempre, comunque e verso tutti, con fini non sempre nobili e credibili e qualche volta vendicativi. Mi permetto collegialmente di dire a chi esagera con la sistematica e pesante denuncia, alimentando la sfiducia e ingenerando una sfida ad oltranza contro l'imprenditoria, che

questo non rende un buon servizio alla collettività. Sì, poiché, alla fine, colpite e coinvolte risultano essere anche le maestranze, che gli stessi politici denunciati con ricorrenza dichiarano di voler sostenere e difendere, magari in altri ambiti professionali.

Spero che questa mia riflessione venga intesa nel modo giusto, non già quale difesa sistematica e protezionistica dei datori di lavoro, ma piuttosto quale auspicio per una migliore collaborazione tra le parti. Piaccia o non piaccia, di imprenditori c'è bisogno per dare lavoro e per creare buoni indotti fiscali, tali da garantire solide protezioni anche ai meno abbienti. Non mi sembra cosa da poco. Non è un obiettivo irraggiungibile, sempre che l'esasperante messa al bando promossa da pochi vanifichi l'impegno quotidiano di molti. D'altra parte, anche il Consiglio federale, in una recente pubblicazione, scrive che la mobilità e l'attenta pianificazione territoriale rappresentano due carte vincenti per la crescita svizzera. A conoscenza dell'aumento della richiesta di mobilità e dei relativi problemi di traffico sia negli agglomerati sia sulle strade nazionali, lo stesso Consiglio federale intende a tal fine proporre la creazione di un fondo infrastrutturale per il finanziamento dei progetti principali. Come dire che è questa, con altre evidentemente, la via che si vuole seguire.

Porto, per concludere, l'adesione del gruppo PLR al messaggio no. 5547 e al rapporto che lo accompagna, ribadendo l'importanza fondamentale di poter disporre anche in Ticino di un assetto stradale ben curato e sicuro, per un'ulteriore crescita nel nostro Cantone, di cui tutti, ma proprio tutti, abbiamo bisogno in forma diretta o indiretta.

GENAZZI E., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - A nome del gruppo PPD intervengo a sostegno del credito quadro in oggetto. Visto l'esauritivo messaggio e l'altrettanto ottimo rapporto della Commissione della gestione, il mio intervento sarà breve. Prendo atto del ritardo con cui viene trattato il messaggio e non mi addentro nella problematica degli accertamenti in corso per quanto attiene le pavimentazioni, da risolvere in altro ambito. Mi limito ad alcune considerazioni che vale la pena ribadire in questo Parlamento, che coincidono peraltro con le frequenti preoccupazioni dell'utenza.

L'importo quadriennale messo a disposizione per questo settore è stato sostanzialmente ridotto del 30%, tenuto conto del difficile momento delle finanze cantonali. Se, da un lato, ci sembra giusto che anche questo settore debba sopportare dei sacrifici, d'altro canto, non possiamo esimerci dal preoccuparci per questa importante riduzione di risorse. La rete stradale cantonale, al di là degli aspetti ambientali, costituisce la risorsa base per lo sviluppo economico di un Paese. Se potessimo farne a meno, saremmo tutti più contenti, dobbiamo renderci conto però di come la sistematica incuria rischi di portarci in poco tempo ad avere strade inidonee, con grandissimi pregiudizi per l'infrastruttura, ma con conseguenze anche per l'incolumità degli utenti. Come illustra il rapporto commissionale, l'accelerarsi del degrado ha conseguenze finanziarie molto serie a lungo termine. L'eccessiva incuria sulle infrastrutture, come in altri settori quali l'edilizia pubblica, le canalizzazioni, gli acquedotti, porta all'accumularsi del debito occulto, ossia non rilevabile dai conti ma presente nella realtà quotidiana.

Il debito occulto legato alla mancanza di manutenzione delle infrastrutture, per quanto contabilmente inappariscente, deve preoccupare ancor più di quello contabile poiché tende ad aumentare molto in fretta. Molto più in fretta di quanto non possa aumentare il debito dovuto ad interessi passivi. Per un ente pubblico il debito occulto legato alla mancanza di manutenzione dovrebbe poter figurare nei conti alla pari di quello finanziario. È infatti risaputo come la negligenza nella manutenzione di qualsiasi oggetto porti all'irrimediabile diminuzione del suo valore d'inventario, così anche per le strade, e a

maggior ragione per ponti, gallerie, eccetera. Se guardiamo lo stato del patrimonio stradale, soprattutto nelle zone periferiche, esso sta peggiorando a vista d'occhio, malgrado gli sforzi profusi negli ultimi anni siano stati rilevanti. In particolare i danni da gelo, particolarmente frequenti nelle ultime stagioni, hanno avuto effetti devastanti nelle valli. Gli utenti di queste zone sono sempre più preoccupati, essendo costretti a sobbarcarsi condizioni di viaggio pericolose e anche gravi danni ai veicoli. Questo fatto non va trascurato, per quanto l'onere di manutenzione del veicolo privato non appaia evidentemente nel bilancio economico dello Stato.

Con queste considerazioni a complemento e dell'intervento del collega Bobbià, e in piena condivisione degli spunti contenuti nel rapporto della Commissione della gestione e delle finanze, porto a nome del gruppo PPD l'adesione al messaggio no. 5547.

GHISLETTA R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Lo spezzettamento annuale di questo credito non permetteva più la sua utilizzazione razionale e ha introdotto ritardi importanti nell'esecuzione del programma quadriennale. Noi abbiamo firmato unicamente per le conclusioni, ritenendo che si tratti sostanzialmente di un voto tecnico, teso a permettere di effettuare lavori urgenti e importanti, onde evitare di accumulare un debito occulto eccessivo. Il dibattito sulla questione c'è già stato, le osservazioni le abbiamo esposte in occasione della mozione sull'azienda strade: abbiamo evidentemente una lettura leggermente diversa da quella del rapporto del collega Beltraminelli e altri. Riteniamo che in questo settore sia importante sorvegliare la situazione. Bisognerebbe far sì che lo Stato non esca perdente da certe dinamiche, prossime per certi versi al monopolio e per altri all'oligopolio, lontane comunque dal libero mercato, che speriamo venga reintrodotta da quest'azione della COMCO. Non è nostra intenzione spingere ad un degrado delle condizioni o qualità di lavoro. Riteniamo che gli standard stradali siano normali e vadano comunque mantenuti. La questione del debito occulto sollevata da Genazzi, si pone anche per il patrimonio immobiliare. Ogni ritardo sui lavori di manutenzione e risanamento rischia di essere pagato, nel tempo, a più caro prezzo. D'altra parte, è una delle contraddizioni di questa politica che ha voluto ridimensionare la spesa e il ruolo dello Stato. Anche il mondo imprenditoriale ticinese paga le conseguenze degli sgravi fiscali: siamo entrati in una simmetria di sacrifici che ha colpito tutti, forse bisognava pensarci prima.

GOBBI N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO DELLA LEGA - Il messaggio emanato dal Dipartimento del territorio e il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze presentano una buona lista di opere necessarie, intese a recuperare situazioni non più politicamente tollerabili per Comuni e regioni, né tanto meno sopportabili dall'utenza. Oggi possiamo beneficiare di prezzi migliori per le opere di pavimentazione, di conseguenza è possibile aumentare gli investimenti in queste opere pur mantenendo il credito così come presentato. Bisognerebbe comunque fare di più, aumentando gli investimenti e la prevenzione in sicurezza stradale. Questo perché 106 milioni in 4 anni sono pari a 26.5 milioni di franchi all'anno, a fronte di uno Stato che incassa annualmente, tramite la Sezione circolazione, 110 milioni di franchi netti, di cui 90 rappresentano tasse di circolazione di auto e veicoli pesanti. Facendo il paragone, lo Stato investe nelle sue strade solo un terzo di quel che incassa con le tasse di circolazione. Questa sproporzione non può più essere tollerata, anche se la questione è stata da noi più volte sollevata con atti parlamentari, puntualmente bocciati.

Dobbiamo inoltre considerare, come già sottolineato da Genazzi, che le nostre strade stanno vivendo un maggior carico di usura dovuto a inverni rigidi e nevicate sempre più spesso presenti soprattutto in zone urbane e quindi meno preparate. È lecito chiedere che almeno la metà di quanto gli automobilisti pagano vada a migliorare la mobilità a livello cantonale e aumentare la sicurezza stradale. Con questo s'intende: strade pavimentate e non "rappezzate", migliore protezione di utenti deboli, posa di guard-rails al posto di ringhiere, messa in sicurezza di tratti pericolosi. Qui richiamo l'esempio della tirata Camorino-Cadenazzo, che forse sta trovando una soluzione, anche se con qualche problema per gli autoveicoli pesanti che non potranno più sorpassare, rischiando di creare colonne. Bisognerebbe limitare le emissioni foniche, creando un vero e proprio piano cantonale di ripari fonici. Oltretutto, aumentando la viabilità del Cantone si presenterebbe ai turisti una buona "carta da visita". Invece siamo purtroppo spesso confrontati con strade rappezzate e poco sicure, siepi non mantenute, bordi stradali con erba alta che nasconde i catarifrangenti di sicurezza.

110 milioni di franchi incassati annualmente dovrebbero incidere molto di più sul patrimonio stradale. La nostra rete stradale, vecchia di quasi cent'anni, è da migliorare per garantire maggiore mobilità e coesione tra Nord e Sud. Mi riferisco all'atto parlamentare presentato in occasione delle nevicate che hanno colpito soprattutto il Sottoceneri: nel giro di poche ore, il Cantone è stato diviso in due, per diverso tempo c'è stata una mancanza di collegamenti diretti sia sull'autostrada che sulla strada cantonale. Un intervento da parte del Cantone, non solo con i servizi di manutenzione, ma anche con investimenti per migliorare la praticabilità di queste strade e limitare la pericolosità delle stesse, è necessario.

BERETTA-PICCOLI F., INTERVENTO A NOME DEL PDL - 110 milioni potrebbero sembrare pochi, se paragonati ad esempio alle vincite del Lotto, ma secondo noi sono invece tantissimi. Faccio una premessa: in Procura è tuttora pendente una denuncia sul famoso "asfalto d'oro", della quale non si è più saputo nulla; chiediamo pertanto al Consiglio di Stato di darci qualche informazione in merito. In questo periodo, spendere 110 milioni per le strade è davvero esagerato, nonostante esistano effettivi problemi di sicurezza. Sarebbe ben più utile investirli nel "risanamento amianto", visto che, secondo Info Amianto, sono ben 40'000 i luoghi saturi d'amianto. Il risanamento di case d'abitazione private con un'isolazione idonea, porterebbe le famiglie a risparmiare, creando un indiscutibile vantaggio. Bisognerebbe intervenire anche sugli stabili statali, nonostante determinati urgenti lavori di manutenzione non siano ancora stati iniziati: ricordiamo ad esempio le scuole di Trevano, secondo noi da chiudere immediatamente perché pericolose per mancanza di manutenzione. A queste considerazioni, aggiungo il conflitto d'interessi: secondo noi, almeno la metà di questo Gran Consiglio non può votare il credito in discussione perché coinvolta direttamente o indirettamente nel settore dell'asfalto.

FOLETTI M. - Vorrei intervenire sulla questione dei 20 milioni di migliorie stradali a favore della sicurezza di tutti gli utenti. In questo messaggio si dice che con questi milioni si elimineranno i punti pericolosi, sia all'interno che all'esterno degli abitati. Nel dettaglio si aggiungono poi: la sicurezza negli abitati, la moderazione del traffico, gli interventi a favore dei mezzi pubblici, la protezione dell'utente da ostacoli laterali (non ho capito esattamente la definizione, ma pare si riferiscano ad una nuova direttiva federale), i contributi ai Comuni per questi interventi, eccetera. Vorrei porre l'accento su questi ultimi punti, che

spesso sono in contrasto l'un con l'altro a dipendenza del tipo di utente della strada. Faccio il classico esempio del ciclista: quando si parla di moderazione del traffico si creano cunette, si restringono le strade, eccetera. Questo va bene per rallentare il traffico delle auto, ma va a discapito del ciclista. Vorrei pertanto suggerire al Consigliere di Stato di attivare i propri collaboratori per sviluppare una strategia in questo senso, affinché la sicurezza sia garantita indistintamente per ogni tipo di utente. Un altro esempio è quello delle piste ciclabili che in alcuni punti del Cantone spesso sono tracciate direttamente sulla carreggiata. In pratica però non si possono utilizzare perché la sabbia impiegata d'inverno finisce su queste piste rendendole particolarmente pericolose. Auspico pertanto più coordinamento e più studio affinché questi interventi non diventino controproducenti e pericolosi.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Vorrei ringraziare la Commissione della gestione e delle finanze, in particolare il relatore Paolo Beltraminelli, perché credo che il rapporto dia una panoramica molto esaustiva delle problematiche e delle virtù del patrimonio stradale. Credo anche che il messaggio, pur essendo ormai un po' datato, sia ancora abbastanza illuminante sulla situazione. Gli interventi di oggi sono in gran parte condivisibili e in effetti condivisi. Pensavo che avremmo dovuto ancora addentrarci ulteriormente nell'aspetto dell'"asfalto d'oro", ma visto che ne abbiamo già discusso tre settimane fa, per il momento possiamo soprassedere. Avrò solamente alcune precisazioni da esporre a Fausto Beretta-Piccoli, ma lo farò in seguito, poiché vorrei dapprima sottolineare qualche considerazione di Edo Bobbià, che merita attenzione, in particolare la questione della ponderazione del prezzo, anche se esula un po' dalla discussione odierna.

Vorrei sottolineare che nonostante si sia passati da una valutazione del prezzo dal 30% al 50%, con i miei collaboratori siamo abbastanza certi che si possa fare una ragionevole ponderazione della qualità dell'offerta. Fino a qualche anno fa, in fondo, il prezzo aveva il 100% del peso, poi si è passati al 30% e oggi al 50%. In questo campo, occorrono indubbiamente esperienze per migliorare costantemente. Nonostante le difficoltà che la nuova legge procura a chi deve valutare le offerte, credo che tutto sommato siamo sulla buona strada. Chiaramente, ci dovrà essere l'umiltà e la buona volontà da parte di tutti di mettersi in discussione e modificare, laddove si può, la prassi.

Bobbià tocca un altro aspetto, che condivido: quello dell'importanza di avere delle strade che permettano una mobilità sicura e rapida. Il problema delle strade è che si è sempre creduto, almeno a livello di Consiglio di Stato, che sarebbe stato facile risparmiare in questo settore, perché le cifre in discussione sono rilevanti. Noi siamo comunque abbastanza preoccupati: crediamo che una riduzione del 30% da un quadriennio all'altro si giustifichi, ma se perpetuata per uno o due quadrienni diventerebbe molto problematica. Chi oggi, o anche ieri, sostiene, o sosteneva, che il settore delle strade era, o è, sovradimensionato, ci direbbe di fare attenzione perché ci troviamo con strade non più in grado di sopportare i rigori dell'inverno e il carico accresciuto dovuto al passaggio dei mezzi pesanti. Ci troveremmo quindi con strade non più idonee ma vistosamente pericolose. L'ideale sarebbe non cadere in ideologie contrastanti di chi vuole investire tutto in questo settore e di chi invece crede che le strade siano superflue: bisognerebbe valutare il problema con attenzione e trovare una via di mezzo, anche se non è facile.

Credo che il rapporto della Commissione, che indica la strada con i vari pericoli, sia molto realista. Starà poi a noi reperire mezzi supplementari laddove necessario. L'impresa non sarà facile ma l'obiettivo dell'equilibrio va perseguito fino in fondo. La stessa cosa dice

Genazzi, a nome del Partito popolare democratico, esprimendo una certa preoccupazione per il futuro. Non mi addentro oltre, anche perché sia il messaggio che il rapporto, e anche i vostri interventi, vanno in questa direzione, salvo forse quello di Fausto Beretta-Piccoli.

Ringrazio Raoul Ghisletta per aver sottolineato che questo è in fondo un voto tecnico che permette in particolare alla Divisione delle costruzioni di muoversi con una certa flessibilità e agilità disponendo del credito quadro che, se gestito bene, permette di intervenire dove spesso i lavori vengono bloccati per ricorsi o altre questioni procedurali sempre più frequenti. Mi auguro, come credo anche Raoul Ghisletta, che la sentenza della COMCO permetta allo Stato di uscire in ogni caso vincitore. Sarà importante che da tutta questa storia vengano tracciate delle direttive che permettano a tutti di essere in futuro più trasparenti. Un'operazione di questo genere, dove la COMCO per la prima volta è entrata nel merito di un problema così difficile politicamente, permette di guardare con una certa fiducia al di là del risultato. Sarà un contributo di chiarezza importante e i risultati dovrebbero arrivare relativamente a breve.

Norman Gobbi tocca l'aspetto delle entrate legate al settore stradale, e il rapporto della Commissione indica molto bene quali sono le entrate importanti a fronte anche di uscite rilevanti. Il tema non viene ulteriormente approfondito dalla Commissione della gestione e delle finanze e neanche peraltro dal Consiglio di Stato, anche perché ci rendiamo conto che da una parte le cifre sono significative, ma i tempi non sono così maturi per attribuire al settore delle strade metà delle entrate dello Stato che sono in un qualche modo attinenti alle strade. Se la guardiamo in un'ottica di Consiglio di Stato più generale, ho l'impressione che parlare di un "fondo stradale" sia oggi forse ancora un po' prematuro. Il discorso l'ha lanciato la Gestione e non escludo che lo si possa approfondire per trovare delle modalità che vadano a favore un po' di tutti, dello Stato in generale ma anche delle strade in particolare.

A Fausto Beretta-Piccoli vorrei dire che il biennio 2004/2005 è già stato "liberato" e pertanto oggi non si arriva a 106 milioni. Nello scorso quadriennio i 106 milioni erano più di 130 e quindi c'è stata comunque una riduzione importante. Non condivido l'affermazione che 110 milioni sono tanti ma rispetto la diversa ideologia, credo comunque che il settore delle strade abbia fatto in questo momento un sacrificio importante. Beretta-Piccoli tocca anche l'aspetto delle pavimentazioni, e qui qualche indicazione credo possa essere data. Per sintetizzare la situazione posso dire che i risultati dell'inchiesta non ci sono ancora ma ci saranno presto. La COMCO, con cui volutamente non ho rapporti diretti, ha dichiarato ai miei collaboratori che verso l'estate dovrebbero arrivare le conclusioni. Già può essere considerato un risultato molto positivo il fatto che si sia formalmente aperta un'inchiesta per arrivare a risultati importanti e indicativi per tutti. Fino all'esito dell'inchiesta non possiamo affermare legittimamente o confermare l'esistenza di accordi cartellari o di altro tipo. A suo tempo avevamo sottoposto degli indizi, vedremo ora quale sarà l'interpretazione della COMCO. In alcuni casi, sono state constatate delle diminuzioni di prezzo dal 30 al 40%, in altri casi riduzioni inferiori rispetto ai preventivi interni allestiti dalla Divisione delle costruzioni calcolati dal prezzo massimo accettabile per noi.

In ogni modo, la problematica legata ai prezzi dell'asfalto ha indotto il committente pubblico a studiare e proporre modifiche legislative tese a precisare il limite entro il quale il committente medesimo può rinunciare parzialmente o totalmente alla commessa, segnatamente in presenza di prezzi non concorrenziali. Abbiamo pertanto proposto la modifica dell'art. 44 del Regolamento della Legge sulle commesse pubbliche che è stato condiviso dalla Commissione. Questo più che altro per motivi di chiarezza: non è infatti così chiaro se oggi, in presenza di un concorso dove le offerte non sono ritenute concorrenziali, lo Stato ha l'obbligo o meno di deliberare. A noi sembra, e mi pare anche

alla Commissione della gestione e delle finanze che ha sollevato la questione, che con questa formulazione possa essere fatta più chiarezza nell'ambito della Legge sugli appalti. Concludo riferendomi a Michele Foletti che avanza qualche suggerimento. Ne prendo atto e sottoporro queste richieste ai miei collaboratori, che peraltro ci stanno già ascoltando.

BELTRAMINELLI P., RELATORE - Le strade servono a tutti gli utenti, dal pedone al ciclista, dal traffico privato a quello pubblico. Non mantenere in perfetta efficienza la rete stradale in un Cantone di montagna come il nostro vuol dire rischiare il collasso, soprattutto nelle zone periferiche, e inoltre, lo voglio evidenziare, le strade sono un servizio pubblico. Talvolta si ha l'impressione che parlare di strade significhi unicamente utenza privata, ma se non ci fossero strade in perfetta efficienza anche i mezzi pubblici non potrebbero circolare. Definire il nostro un Cantone di montagna è un'ovvietà, ma talvolta ci si dimentica che in Ticino si contano ben 1'060 km unicamente di strade cantonali. Non si può affermare che 110 milioni di franchi in 4 anni sono troppo pochi, quando gli utenti della strada stessa portano nello stesso periodo 520 milioni di franchi nelle casse dello Stato. Evidentemente bisogna avere un rapporto causa/effetto, anche se il Consigliere di Stato dice che è prematuro parlare di un conto stradale. Le tasse di circolazione non diminuiscono, anzi tendono all'aumento. Se si spende meno nella manutenzione del conto stradale, qualcuno si chiederà come mai si pagano così tante tasse di circolazione. Importante è avere un equilibrio e soprattutto considerare la manutenzione stradale non un fattore ideologico, ma un elemento di interesse pubblico.

Non può e non deve esserci comunque contrapposizione tra protezione dell'ambiente e conservazione del patrimonio stradale. Un patrimonio stradale efficiente dà un servizio anche all'ambiente, pensiamo ad esempio al nuovo tipo di pavimentazione che consente di diminuire il rumore negli abitati. Come ho sottolineato nel rapporto, le strade cantonali non sono più solo strade di collegamento ma anche di servizio alle zone residenziali. Avere meno rumore grazie a nuove pavimentazioni è un servizio sicuramente gradito a tutti, soprattutto di notte. È evidente che occorre chiarezza sui prezzi, se ci siamo fermati per così tanto tempo, era per avere una linea chiara su come operare. Ora la linea c'è, anche perché il Dipartimento ha reagito in modo appropriato a delle esigenze di chiarezza. Sono in atto contatti con la COMCO ed è quindi inutile dilungarsi: la Commissione farà chiarezza e tutti attenderanno con interesse le sue conclusioni.

Indipendentemente dai prezzi delle pavimentazioni, lo standard delle strade – lo dicono i funzionari del Dipartimento sulla base di esami scientifici e sistemi moderni – sta diminuendo: in alcune zone del Cantone siamo sotto la sufficienza. Non vogliamo dire che abbiamo strade completamente allo sfascio ma bisogna sottolineare che la diminuzione dello standard porterà, entro pochi anni, a dei costi notevoli. Non dimentichiamo i fenomeni naturali: dopo le alluvioni, manifestamente visibili a tutti, si interviene con urgenza. Consideriamo invece le conseguenze del gelo degli ultimi due anni, molto più subdole: si vedono poco ma fanno grossi danni. L'ho ripreso nel rapporto, dopo approfondimenti con i funzionari del Dipartimento: si parla di 7.5 milioni di franchi di danni per il biennio 2004/2005. Bisognerà poi ancora considerare i danni di quest'inverno, aggiungendo i debiti occulti per manufatti minori che si stanno deteriorando, come muri di sostegno, cordoli, eccetera. Non si può abbassare la guardia sulla manutenzione stradale: già nel consuntivo 2000 si parlava della necessità di mantenere gli investimenti in questo settore e l'investimento credito-quadro 1999-2003 era del 30% superiore a quello del 2004-2007. Abbiamo raggiunto un limite già sotto il minimo: nelle pavimentazioni si è passati da 69 a 52 milioni, nei manufatti da 38 a 24 milioni.

Riprendo anch'io l'affermazione di Fausto Beretta-Piccoli, che considera sempre troppi i soldi investiti nelle strade. Secondo me invece bisogna avere il coraggio di ammettere che bisogna spendere qualcosa di più. Nel rapporto si parlava di 120 milioni, ma ci si augura che la tendenza al taglio in questo settore non prosegua più, perché è indubbiamente necessario intervenire in modo radicale. Al Consiglio di Stato suggerisco di non avere timore a proporre una spesa, se necessaria, e di separare la questione prezzi dalla questione necessità. Favoriamo la concorrenza e non il monopolio, diamo fiducia anche al Consiglio di Stato, perché un committente forte lo è anche nei confronti di chi opera in questo settore. I prezzi possono diminuire all'infinito, quelli dei manufatti sono già molto bassi e nel settore delle pavimentazioni sono diminuiti del 30%: auguriamoci che restino così. Oltre un certo limite non si va, a meno che si voglia favorire la precarizzazione in questo settore, allora, sì, che i problemi diventerebbero di altro genere e magari chi oggi suggerisce di non spendere, domani si preoccuperà per i posti di lavoro.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 71 voti favorevoli, un contrario e 6 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro per un importo di fr. 52'000'000.- per la sistemazione delle pavimentazioni, incluso quelle fonoassorbenti, per il periodo 2004-2007, annesso al messaggio governativo sono accolti con 71 voti favorevoli, un contrario e 4 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro per un importo di fr. 24'000'000.- per interventi di rifacimento e di risanamento di manufatti, per il periodo 2004-2007, annesso al messaggio governativo sono accolti con 74 voti favorevoli, un contrario e 4 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro per un importo di fr. 10'000'000.- per interventi minori su manufatti, per il periodo 2004-2007, annesso al messaggio governativo sono accolti con 74 voti favorevoli, un contrario e 4 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro per un importo di fr. 20'000'000.- per interventi di miglioria stradale a favore della sicurezza di tutti gli utenti, all'interno e fuori abitato, per il periodo 2004-2007, annesso al messaggio governativo sono accolti con 73 voti favorevoli, un contrario e 5 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito di fr. 1'000'000.- per la sistemazione della strada cantonale Vira-Fosano annesso al messaggio governativo sono accolti con 73 voti favorevoli, 2 contrari e 3 astensioni.

2. RISPOSTA A INTERPELLANZA

Qual è il concetto del Consiglio di Stato sul come e dove AlpTransit dovrà servire il Ticino?

Risposta all'interpellanza presentata il 20 marzo 2006 da Abbondio Adobati

ADOBATI A. - Intendo motivare l'interpellanza perché mi pare un argomento di estrema importanza. Corrisponde al vero il fatto che AlpTransit costituisca l'opportunità del secolo per il Cantone Ticino, se non addirittura di più, e mi interessa sottolineare il fatto che quando si parla di stazione non si dovrebbe intendere un qualcosa per salire e scendere dal treno, ma si dovrebbe intendere una piattaforma capace di suscitare interessi per servizi aggiuntivi. Chi vive la "passione ferrovia" è preoccupato per quel che potrebbe rappresentare AlpTransit per il Ticino: potrebbero restare unicamente treni sfreccianti, rumore e inquinamento senza alcun beneficio diretto al nostro Cantone. La disputa fra una o due stazioni dovrebbe essere smorzata immediatamente da parte del Consiglio di Stato, per significare che sul problema c'è volontà di approfondire e giungere a delle indicazioni nel più breve tempo possibile. Speriamo che nel 2015 qualcosa di AlpTransit entri in funzione. L'indicazione giunta da parte degli amministratori del Sopraceneri, soprattutto di Bellinzona e Valli, è un segnale di come i nostri responsabili delle regioni siano attenti ad un problema la cui importanza non è ancora totalmente recepita da parte dell'opinione pubblica del nostro Cantone, anche per quel che riguarda le indicazioni fornite finora dall'autorità.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Il Consiglio di Stato si è espresso sul tema nell'ambito del rapporto del 23 febbraio 2005 sulla mozione presentata dal deputato Elio Genazzi "AlpTransit - Stazione Ticino sul Piano di Magadino – Un'opzione da non dimenticare!" La risposta del Governo data a quel momento rimane sostanzialmente valida e pertanto le posso confermare che, riprendendo quanto auspicato dalla mozione stessa, la stazione sul Piano di Magadino era e rimane un'opzione valida. Si tratta di un'opzione che potrà o dovrà essere approfondita alla luce dei futuri sviluppi della tecnica ferroviaria, delle condizioni di mercato, dello sviluppo socio-economico del Cantone e delle sue regioni, e del programma degli investimenti per la completazione di AlpTransit.

Per l'orizzonte 2016-2018, data della messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri e del San Gottardo, il concetto d'esercizio previsto dalla Confederazione e dalle Ferrovie federali svizzere si fonda su due fermate nel Cantone Ticino: a Bellinzona e a Lugano. Reputiamo questa impostazione la più vantaggiosa per il nostro Cantone. Non vi sono infatti motivi che giustifichino la rinuncia a una fermata. Sarebbe pertanto improvido muoversi in questa direzione quando altre regioni finora con successo, chiedono addirittura nuove fermate, come è il caso per la Porta Alpina. I vantaggi per il Ticino delle due fermate a Bellinzona e Lugano sono chiari: sarebbe così possibile servire nel modo più diretto ed efficace il mercato. Giova ricordare che la domanda di trasporto si suddivide in parti uguali tra Sopra e Sottoceneri. I notevoli miglioramenti della qualità delle prestazioni ferroviarie che otterremo con le due gallerie di base saranno in tal modo ben ripartiti sul territorio. Il sistema ferroviario regionale TILO, già in via di progressiva attuazione, consentirà di inserirsi nell'orario dei treni a lunga percorrenza e di estenderne i

benefici attraverso una efficiente catena di trasporto a tutte le regioni del Cantone, partendo dai poli di Bellinzona e di Lugano.

È bene ricordare che il progetto AlpTransit non si configura come una linea ad alta velocità nell'accezione intesa in altri Paesi europei, come ad esempio in Francia o in Spagna dove si viaggia a 350 km/h su linee specializzate per il solo traffico viaggiatori. AlpTransit è stata invece progettata per velocità massima di 200-230 km/h per i treni viaggiatori e di 160 km/h per i convogli merci. Questa impostazione punta sul traffico misto e sulla creazione di un sistema di nodi in corrispondenza della rete che unisce le nostre città. Questo è il principio dell'orario cadenzato e della catena di trasporto, che ben si adatta alla configurazione del territorio svizzero, con città di piccola e media taglia, disposte in modo relativamente fitto nello spazio e a brevi distanze l'una dall'altra.

Le infrastrutture disponibili e in esercizio per il 2016-18 sono oggi note. Se i lavori procederanno come da programma le gallerie del San Gottardo e del Ceneri andranno in esercizio per quella data. Non saranno sicuramente disponibili altre nuove linee volte a completare il progetto. Si tratta segnatamente dell'aggiramento di Bellinzona con una nuova linea da Camorino a Biasca sud e dalla continuazione a sud di Lugano fino a Chiasso. La completazione delle opere principali necessiterebbe solo in Ticino un investimento, che valutiamo attorno ai 6 miliardi di franchi. È pertanto necessaria una nuova decisione del Parlamento federale, che si occuperà della problematica dei futuri investimenti sull'intera rete ferroviaria svizzera nel 2007/2008.

Stando così le cose, oltre agli argomenti cui ho accennato in precedenza, non è neppure data la premessa per parlare con un minimo di concretezza di una stazione da eventualmente realizzare su una linea la cui costruzione non è ancora stata decisa. Ciò non toglie che dal profilo pianificatorio sia opportuno garantire un'opzione per una nuova stazione sul Piano di Magadino, da esaminare alla luce di sviluppi futuri che non possiamo oggi del tutto prevedere e che toccano il contesto socio-economico territoriale e le modalità di gestione del traffico ferroviario. In tal senso questa opzione è stata inserita nel Piano direttore cantonale come informazione preliminare.

Alle sue domande posso rispondere in modo sintetico come segue:

A che punto sono le riflessioni dell'Autorità cantonale riguardo alla Stazione o alle Stazioni Ticino di AlpTransit?

Le riflessioni del Consiglio di Stato conducono a sostenere un concetto d'esercizio con due fermate nel Ticino: a Bellinzona e a Lugano.

Come ne interpreta la valenza tenuto conto di quanto la Stazione o le Stazioni Ticino potrebbero produrre in termini di piattaforme economiche oltre che d'uso per i passeggeri?

Le stazioni costituiscono dei punti strategici importanti per l'organizzazione territoriale, per gli insediamenti, per la gestione della mobilità e per il loro supporto allo sviluppo economico. È dunque importante promuoverne un buon inserimento nel settore dei trasporti pubblici e della viabilità stradale, nonché incentivare uno sviluppo urbanistico di qualità. In questo stesso spirito, il Consiglio di Stato sostiene pure la creazione, il riposizionamento o la riqualifica di diverse stazioni del nuovo servizio ferroviario regionale TILO. Poche settimane or sono, il Governo ha così chiesto un credito di progettazione in tal senso per le stazioni di Castione-Arbedo, S. Antonino, Minusio e Mendrisio-S. Martino.

Esiste una indicazione preferenziale da parte delle FFS, rispettivamente della Confederazione sulla o sulle fermate in Ticino di AlpTransit?

Confederazione e FFS propugnano un concetto d'esercizio per l'orizzonte 2016-2018 con due fermate in Ticino per i treni Intercity: Bellinzona e Lugano. Il Consiglio di Stato ritiene questa impostazione come la più vantaggiosa per l'intero Cantone.

Come e quali scadenze il Governo cantonale intende procedere su questo tema?

Il Governo intende innanzitutto adoperarsi per una rapida realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri e per la messa in esercizio entro il 2010 del nuovo collegamento Lugano-Mendrisio-Varese/Malpensa. Intende inoltre, in collaborazione con la Deputazione alle Camere e i Cantoni gottardisti, promuovere la completazione di AlpTransit con le linee di accesso a cui ho fatto prima menzione.

ADOBATI A. - La risposta mi soddisfa, per la sua completezza. Bisognerebbe però anche guardare al fattore stazione come elemento di promozione economica, cosa che forse, in Ticino, non viene ancora considerata. Prendiamo ad esempio il problema delle Officine FFS, temporaneamente congelato perché irrisolto: una stazione dovrebbe fungere da supporto anche a un centro tecnologico di quel tipo, come una stazione lo dovrebbe essere al deposito per macchinisti nazionali e internazionali. Quest'ultimo potrebbe trovar sede proprio a Bellinzona e parzialmente a Chiasso, realizzando nel Ticino qualcosa di fantastico.

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

3. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 18.10 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per martedì 21 marzo 2006.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Werner Carobbio

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder