

ANNO 2007/2008

Seduta VI: martedì 26 giugno 2007 - serale

SOMMARIO

1. Comunicazione della Presidente
2. Mozione del 14 maggio 2001 presentata da Giorgio Canonica e cofirmatari "I disagi del traffico pesante sulla A2"
 - Messaggio del 23 agosto 2005 no. 5683
 - Rapporto del 12 giugno 2007 no. 5683 R; relatore: Edo Bobbià
3. • Richiesta di un credito suppletorio di fr. 452'154.- per il sussidiamento di opere di canalizzazione e di depurazione delle acque
 - Messaggio del 27 febbraio 2007 no. 5887
 - Rapporto del 12 giugno 2007 no. 5887 R / 5888; relatore: Saverio Lurati• Richiesta del credito di fr. 6'621'567.- per il sussidiamento delle opere di canalizzazione e di depurazione delle acque luride approvate nel 2006 e riguardanti 33 Comuni del Cantone
 - Messaggio del 27 febbraio 2007 no. 5888
 - Rapporto del 12 giugno 2007 no. 5887 R / 5888 R; relatore: Saverio Lurati
4. Estinzione della demanialità e trasferimento dei beni patrimoniali dei mappali no. 5932, no. 1643 e no. 657 RFD di Locarno, nonché dei mappali no. 3121 RFD di Mendrisio, no. 455 RFD di Sorengo e no. 1900 RFD di Collina d'Oro-Montagnola
 - Messaggio del 6 marzo 2007 no. 5893
 - Rapporto del 19 giugno 2007 no. 5893 R; relatore: Fabio Bacchetta-Cattori
5. Chiusura della seduta e rinvio

PRESIDENZA: Monica Duca Widmer, Presidente

Alle ore 17.35 la Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 82 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Arigoni - Bacchetta-Cattori - Badasci - Bagutti - Barra - Beltraminelli - Bergonzoli - Bertoli - Bignasca A. - Bignasca B. - Bignasca M. - Bobbià - Boneff - Bonoli - Bordogna - Brivio - Caimi - Calastri - Canal - Canepa - Canonica - Carobbio - Cavalli - Celio - Chiesa - Colombo - Dadò - Dafond - David - De Rosa - Dominé - Duca Widmer - Ducry - Ferrari - Foletti - Franscella - Frapolli - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Gianoni - Gianora - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Jelmini - Kandemir Bordoli -

Krüsi - Lepori - Lurati - Maggi - Malacrida - Marcozzi - Mariolini - Martignoni - Merlini - Moccetti - Orelli Vassere - Orsi - Pagani - Pantani - Paparelli - Pedrazzini - Pellanda - Pestoni - Pinoja - Polli - Quadri - Ramsauer - Ravi - Regazzi - Righinetti - Rusconi - Salvadè - Savoia - Stojanovic - Viscardi - Vitta - Weber

Si sono scusati per l'assenza:

Beretta Piccoli - Corti - Gysin - Rizza - Solcà - Wicht

Non si sono scusati per l'assenza:

Del Bufalo - Poggi

1. COMUNICAZIONI DELLA PRESIDENTE

DUCA WIDMER M., PRESIDENTE - L'Ufficio presidenziale, richiamate le esternazioni del deputato Arigoni relative a una presunta incompatibilità di un membro della Commissione di sorveglianza sulle condizioni di detenzione (incompatibilità ribadita in un intervento che trattava tutt'altro tema), ha deciso di scrivere una lettera di richiamo al collega invitandolo in futuro a evitare comportamenti simili.

La citata presunta incompatibilità non sussiste, essendo il rappresentante della Commissione di sorveglianza sulle condizioni di detenzione stato designato dal Gran Consiglio; ogni osservazione in merito sarebbe dovuta essere sollevata al momento della sua nomina. Se vi sono altri problemi di opportunità, ogni decisione in merito sarà presa dalla Commissione stessa e dal diretto interessato.

Le decisioni in dettaglio dell'Ufficio presidenziale saranno comunicate al presidente della Commissione, Giuseppe Arigoni, tramite lettera.

2. MOZIONE DEL 14 MAGGIO 2001 PRESENTATA DA GIORGIO CANONICA E COFIRMATARI "I DISAGI DEL TRAFFICO PESANTE SULLA A2"

Messaggio del 23 agosto 2005 no. 5683

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: si chiede al Parlamento di respingere la mozione.

È aperta la discussione.

CANONICA G. - Quest'oggetto è sicuramente meno importante del precedente, il Piano direttore, ma si tratta in fin dei conti di un problema che rientra fra quelli discussi poc'anzi. La mozione risale al 14 maggio 2001 e ha avuto risposta dal Consiglio di Stato solo il 23 agosto 2005, mentre il rapporto del collega Bobbià è giunto il 12 giugno 2007: sono tempi lunghi, quasi come quelli del trasporto ferroviario delle merci. È vero che il messaggio del

Consiglio di Stato è molto dettagliato, è stato redatto con sicuro impegno da parte dei servizi competenti; è anche vero che il rapporto commissionale riconosce, nelle sue conclusioni, l'utilità del mio atto parlamentare. Mi rincresce però dover constatare che entrambi i documenti mancano l'obiettivo principale della mozione.

Nel maggio 2001 la situazione sulla A2 si riassume in questi termini:

- aumento del traffico di TIR e furgoni;
- assimilazione della A2 alle condizioni dell'Autostrada del sole, con un'automobile ogni tre TIR;
- incertezza circa il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.

L'incendio nel tunnel del Gottardo in autunno ha costretto le autorità federali e cantonali a prendere provvedimenti urgenti quali il dosaggio dei veicoli e il sistema del "contagocce". Questi, unitamente al progressivo aumento – ancora troppo limitato, malgrado quanto affermi l'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG) – della tassa sul traffico pesante, hanno in parte disincentivato l'afflusso dei TIR, e, con gli interventi di promozione del traffico combinato modale, hanno portato a una relativa crescita del trasporto delle merci su ferrovia, sebbene a tutt'oggi si vedano passare sull'autostrada TIR con carichi che, in assenza di un'evidente urgenza (trattandosi di trasporti di autoveicoli, tronchi d'albero o ferraglia), potrebbero e dovrebbero viaggiare sui binari.

I verdi prendono atto dei piccoli o grandi miglioramenti del traffico sulla A2, ma constatano che le richieste avanzate nella loro mozione – richieste fondamentali – sono insoddisfatte. Dalla lettura dei testi del messaggio e del rapporto non si evince infatti che sono stati compiuti reali passi in avanti nella tecnologia e nella logistica del trasporto ferroviario.

Il problema del trasporto delle merci su treno si riassume in poche parole: è più lento, sottostà a norme burocratiche più complicate e, malgrado sia lautamente sovvenzionato dalla cassa federale, rimane più caro del trasporto su gomma. Nessun serio imprenditore delle spedizioni o della logistica vi ricorre, se può risparmiare denaro e avere la propria merce consegnata *just in time* usando camion propri o a nolo.

Le Ferrovie federali svizzere (FFS) hanno certo promosso innovazioni, ma queste hanno finora prodotto risultati molto limitati. "L'autostrada viaggiante" – per citarne una – è una tecnologia irrazionale che obbliga, per valicare le Alpi con trenta tonnellate, a caricare dieci tonnellate di veicolo oltre all'autista che dorme nella cuccetta: non si tratta di una soluzione! Per quanto riguarda poi il traffico combinato, gli autoporti come quello di Busto Arsizio permettono di evitare il trasbordo dell'intero veicolo sul treno, ma occorre far capo a un'enorme struttura centralizzata simile a un porto marittimo, dove il trasferimento della merce con gru avviene in modo macchinoso, con lunghe attese e con la solita burocrazia.

In Svizzera, in Italia e in Europa rimangono per lo più ignorate o comunque trascurate le soluzioni innovative menzionate sei anni or sono nella nostra mozione: i convogli merci autotrainanti come il *Cargo-Sprinter* della Deutsche Bahn, che però si trova ancora in fase sperimentale o lo era allora, i "ganci automatici" e la tecnica del "trasbordo orizzontale", che possono innovare radicalmente il traffico merci su binari dal punto di vista organizzativo e tecnologico e ridurre considerevolmente i costi. Immaginiamo che in una qualsiasi stazione di una certa importanza, il camion si affianchi al vagone di una composizione standard di questo tipo, il carico (cassone compreso) si sposti orizzontalmente in pochi minuti dal camion al vagone e il treno parte; alla stazione di destinazione avviene l'operazione inversa e un secondo camion consegna la merce nella regione; tutto questo con una forte riduzione del trasporto su gomma, senza che sia necessario percorrere centinaia di chilometri fino a un autoporto. Io chiederei al collega Poggi quanti treni di questo genere vede passare sui binari della ferrovia: è questo a rendere la nostra mozione di grande attualità.

Ciò presuppone che le FFS si dotino di un numero sufficiente di treni di questo tipo, o che mettano la linea a disposizione di convogli privati di proprietà delle case di spedizione e di logistica. Simili treni però non costano un'inezia: mentre la spesa di un camion si ammortizza in pochi anni, per un treno sono necessari alcuni decenni, e lo spedizioniere riflette bene prima di osare investimenti tanto onerosi, mentre li farebbe qualora lo Stato promuovesse finanziariamente le nuove tecnologie in questione. Si può dire che tale compito spetti alla Confederazione; d'altra parte, la A2 percorre l'intero asse del nostro Cantone e contribuisce notevolmente al suo e al nostro inquinamento, per cui a nessuno sembrerebbe fuori luogo se anche il Cantone assumesse iniziative in questo senso.

Noi abbiamo dunque proposto la creazione di un fondo di 50 milioni di franchi: siamo stati provocatori, la nostra proposta si inseriva nel dibattito dell'epoca, quando il Governo si era lanciato nel sostenere un fondo di 500 milioni di franchi per una variante della NEAT allora in discussione – proposta per fortuna caduta nel dimenticatoio. Precisavamo comunque che l'importo sarebbe servito unicamente come garanzia sul rischio durante la fase di introduzione dei trasporti con le nuove tecnologie. Non soldi gettati al vento dunque, ma accorta strategia di promozione dell'economia utile alla salvaguardia dell'ambiente, da attuare seriamente dopo un'analisi di mercato di un certo numero di spedizionieri e di proprietari di binari d'allacciamento, per vedere in che misura la domanda rispondesse all'offerta.

Tutto questo mi sembra ancora attuale. Chiediamo quindi al Gran Consiglio di non accettare il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze e di approvare la mozione o almeno il suo primo punto, se è vero che la legge sull'innovazione economica del 25 giugno 1997, citata nel rapporto, può rendere superflua la costituzione del fondo di 50 milioni di franchi.

STOJANOVIC N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Il gruppo PS sostiene la mozione "I disagi del traffico pesante sulla A2" del 14 maggio 2001 del collega Canonica e cofirmatari e quindi esprimerà un voto contrario al rapporto della maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze, rapporto che invita il Gran Consiglio a respingere la mozione Canonica e sottoscrive nel contempo le osservazioni del Consiglio di Stato espresse nel suo messaggio del 23 agosto 2005.

A nostro avviso la mozione Canonica, inoltrata ormai sei anni or sono, è tuttora molto attuale. È vero che il 2001 è stato un anno particolarmente problematico per la viabilità e il traffico attraverso le Alpi svizzere. Nel 2000 si è registrato il maggior numero di veicoli pesanti che hanno attraversato le nostre Alpi, ossia 1.4 milioni di unità. È vero anche che nel frattempo la situazione è migliorata, poiché nel 2006 ci sono stati soltanto 1.18 milioni di transiti attraverso le Alpi. Va però ricordato che siamo ancora assai lontani dagli obiettivi previsti dall'articolo costituzionale sulla protezione delle Alpi accettato in votazione popolare nel 1994, nonché dalla legge sul trasferimento del traffico in vigore dal 2001. Questa legge prevede infatti entro l'estate del 2009, quindi due anni dopo l'apertura della nuova galleria ferroviaria di base del Lötschberg, una riduzione dei transiti a 650 mila unità. Recentemente il Consiglio federale ha annunciato che l'obiettivo è spostato al 2017. Per questo motivo qualche giorno fa l'iniziativa delle Alpi ha inoltrato una denuncia al Parlamento federale, quale organo di sorveglianza, contro il ritardo del Consiglio federale nell'applicare l'incarico costituzionale di trasferire il traffico delle merci dalla strada alla rotaia. A soffrire di questa situazione, in termini di salute, è soprattutto la popolazione che abita nei pressi degli assi di traffico; ne soffre anche l'ambiente e in generale il territorio.

Le cause del ritardo nell'attuazione dell'articolo costituzionale e della legge sul trasferimento del traffico sono molteplici: in primo luogo il fatto che la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni – uno strumento senz'altro innovativo ed efficiente – è tuttora troppo bassa. Ma in questa sede vorrei soffermarmi sulla questione dei controlli dei veicoli pesanti; si tratta di uno dei quattro elementi che permettono di combattere i disagi del traffico pesante che, fra l'altro, sia il messaggio del Consiglio di Stato sia il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze citano esplicitamente. Infatti è soprattutto in questo ambito che vi sono lacune nella politica federale dei trasporti.

Oltre alle evidenti questioni di sicurezza, il problema è che la mancanza di un centro di controllo fisso sull'asse nord-sud sulla A2 rappresenta un vantaggio concorrenziale del trasporto merci su strada rispetto alla ferrovia. Per questo motivo la Confederazione ha deciso di creare due centri di controllo sulla A2: sulla direttrice nord-sud un centro di controllo è previsto a Erstfeld nel Canton Uri; è invece ancora aperta l'ubicazione di un centro di controllo in Ticino per i veicoli pesanti diretti a nord. A tal proposito il gruppo PS constata con piacere che questo pomeriggio il Gran Consiglio ha accettato gli obiettivi del Piano direttore. Contrariamente alla proposta originaria del Consiglio di Stato, la Commissione per la pianificazione del territorio ha stralciato dagli obiettivi del Piano direttore la creazione di un centro di controllo multiservizi a Bodio e Giornico. Constatiamo inoltre con piacere che pochi giorni or sono, in data 21 giugno 2007, il Consiglio nazionale ha accolto a larga maggioranza, con 164 sì, 2 no e 2 astenuti, il postulato della sua Commissione dei trasporti che chiede di accelerare la costruzione dei centri di controllo del traffico pesante sulla A2. Questo postulato, al punto 3, afferma che il centro di controllo previsto al sud del tunnel del Gottardo dovrà essere scelto in maniera tale da permettere il controllo del traffico sia in direzione del Gottardo, sulla A2, sia in direzione del San Bernardino. Al punto 4 si precisa che i centri di controllo non devono necessariamente essere dotati di servizi logistici o gastronomici e quindi essere centri multiservizi. Nello sviluppo del postulato si afferma che un centro situato nella Leventina non permetterebbe di controllare la totalità del traffico sud-nord al di sopra del San Bernardino (della A13); si dice inoltre: *«il semble plus judicieux en effet de vouloir enregistrer le trafic sud-nord sur la A13 une fois que le véhicule concerné enfranchit la montagne»*.

La situazione ci sembra chiara: sia il Gran Consiglio – accettando gli obiettivi del Piano direttore – sia il Consiglio nazionale indicano che una soluzione per un controllo del traffico pesante a sud delle Alpi deve essere trovata a sud di Bellinzona, ed è risaputo che in particolare il PS è favorevole a una soluzione a Chiasso.

Il gruppo PS sostiene la mozione del collega Canonica e voterà no al rapporto della Commissione della gestione e delle finanze.

BIGNASCA A. - La situazione, collega Stojanovic; è chiarissima, lo ha affermato anche lei: la causa principale del traffico pesante sul tratto nord-sud è la modicità della tassa sul traffico pesante. Ma, avendo lei citato cinque volte il partito socialista, le chiedo di quale schieramento è membro quel Consigliere federale che in un non tanto lontano passato ha contrattato l'ammontare di questa tassa con gli Stati confinanti e, partito con una richiesta di 640 franchi, è tornato con una tassa inferiore alla metà di quell'importo. Certamente non era membro del partito liberale, né dell'UDC.

Se poi vogliamo parlare dell'urgenza di costruire centri di controllo, accetto tutti i preamboli che la Commissione ha introdotto nella versione tedesca del postulato, ma purtroppo esso risale a due anni or sono; il Consigliere federale citato ha affermato che se si vuole agire in fretta se in Ticino si vuole avere un centro di controllo sul traffico pesante degno di questo

nome l'unica collocazione proponibile è quella prevista a Bodio e Giornico. Non esistono alternative: opporvisi significa semplicemente opporsi alla creazione di un centro di controllo sul traffico pesante in Ticino. Tutto il resto sono parole al vento.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Non sarei intervenuto sul tema specifico, rinviando semplicemente al rapporto e al messaggio del Consiglio di Stato che chiedono di respingere la mozione.

L'intervento di Nenad Stojanovic che puntualizza alcuni temi a favore del suo gruppo, evidentemente legittimo, mi obbliga tuttavia a evidenziare aspetti che sono stati tralasciati. Se è vero che la Commissione ha oggi stralciato l'ubicazione a Bodio del centro multiservizi, ciò si deve a un'unica ragione: non perché si volesse l'ubicazione a Chiasso ma perché non si voleva inserire nel rapporto un tema particolare all'interno di obiettivi generali. La sua conclusione, che vede nella mancata citazione di Bodio un implicito riferimento a Chiasso come sede ottimale, è ardita e non corrisponde alla realtà. I membri della Commissione, e in particolare il presidente e il relatore, potranno dare la giusta interpretazione del testo.

Secondo elemento trascurato è il seguente: capisco che le faccia piacere la decisione odierna del Gran consiglio, e che le farà piacere – come avrà fatto piacere al suo gruppo e a chi condivide le sue idee – la decisione presa con estrema rapidità sull'atto parlamentare Pedrina di due anni or sono del Consiglio nazionale, passato con una votazione "bulgara" di 163 a 2. Ha però omesso di ricordare (cosa che le farà meno piacere) quanto ha dichiarato Moritz Leuenberger quel pomeriggio e ribadito il giorno successivo, riconfermando con la massima chiarezza che l'ubicazione del centro multifunzionale deve essere a Bodio; e non può essere a Chiasso perché (aggiungo io) le dogane stesse hanno indicato una serie di impedimenti che escludono la collocazione del centro in quel sito.

Per precisione e correttezza di fronte al Gran Consiglio, all'opinione pubblica e ai media, ricordo che Moritz Leuenberger ha usato un tenore diametralmente opposto al contenuto, approvato effettivamente a larghissima maggioranza, del postulato Pedrina, che tra l'altro non ha valore vincolante per il Consiglio federale.

BOBBIA E., RELATORE - La Commissione della gestione e delle finanze mi ha dato indicazioni circa la stesura del rapporto, che ho cercato di elaborare sulla scorta della necessaria documentazione. Ringrazio Giorgio Canonica per il suo intervento e vorrei citare a suo proposito Voltaire, il quale diceva: «non condivido le tue idee ma mi batterò fino alla morte [io un po' meno] affinché tu le possa esprimere». Non sono d'accordo con Canonica, e con me la Commissione, per i seguenti motivi: in primo luogo, la mozione parte con toni forti sostenendo che *«i gravi problemi attuali della circolazione sono frutto di una politica dei trasporti unilaterale e insostenibile che cerca di risolvere i problemi quasi esclusivamente con la costruzione di nuove infrastrutture o tramite tasse e leggi»*. A mio parere la mozione è sin dalla premessa ingenerosa verso quanto è stato fatto perché, sebbene non tocchi a me sostenere la politica federale di Moritz Leuenberger, qualcosa si è fatto e anche a livello cantonale si cercano soluzioni difficili a un problema estremamente complesso.

Il finale del rapporto, data la stima che la Commissione e il sottoscritto hanno per Canonica, è tutto sommato gratificante nella misura in cui si condivide l'esistenza di un problema. Io personalmente ne prendo atto e sarei lieto di percorrere i cento chilometri quotidiani di autostrada da Chiasso a Bellinzona senza incontrare TIR. Tuttavia abbiamo sia i grandi generatori di traffico, sia l'Europa che ci detta le regole. Bignasca ha ricordato che il negoziato di Leuenberger è iniziato con tanta buona volontà e si è concluso con un pugno di mosche o giù di lì. Occorre quindi esaminare il problema nel suo contesto generale.

A Stojanovic rispondo che si sta facendo il possibile: probabilmente ciò non è sufficiente, ma è onestamente difficile fare di più, se si prendono in considerazione esigenze extranazionali.

Confermo anche quanto detto dal Consigliere di Stato circa lo stralcio della citazione del centro di controllo a Bodio, avvenuto per motivi non politici ma di competenza, non essendo stato ritenuto quello, per decisione unanime, un obiettivo di pianificazione generale. Ciò non autorizza comunque a ritenere che la Commissione per la pianificazione del territorio abbia escluso Bodio quale sede del centro.

Rispondo e concludo con tre elementi. In primo luogo, leggo nell'ultima interessante pubblicazione della Divisione dello sviluppo territoriale quel che è stato fatto negli ultimi anni a partire dalla gestione del traffico, confrontata con cambiamenti ed eventi straordinari. Ecco quel che si è fatto:

- introduzione, con il 1° gennaio 2001, della prima tassa in contemporanea con il passaggio alle 36 tonnellate;
- dal 1° gennaio 2005 il traffico merci su strada è stato completamente liberalizzato;
- dal 1° gennaio 2008 sarà introdotta una nuova tassa con un ulteriore aumento del 10% dei costi per il passaggio.

Qualcosa quindi si sta facendo, ma non possiamo pensare, noi piccola Svizzera, di ottenere regole unilateralmente favorevoli a noi da quella stessa Europa che alcuni di voi hanno abbracciato con tanto entusiasmo.

In merito all'evoluzione del traffico alpino su strada, anche qui i dati confermano quanto detto correttamente da Giorgio Canonica: la tendenza del traffico pesante è effettivamente in diminuzione. Occorre però anche tener presente che nel 2006 sono state trasportate attraverso le Alpi svizzere 38.1 milioni di tonnellate di merce, corrispondenti a circa il 35% del transito complessivo lungo tutto l'arco alpino. E non è vero che la ferrovia ha fatto poco, perché secondo i dati ufficiali i due terzi di questo traffico sono passati su ferrovia, mentre ad esempio in Austria siamo al 23% e a poco più nelle Nazioni vicine.

Infine, non posso tralasciare di mettere in evidenza quel che l'importante traffico che passa per la Svizzera – data la situazione geografica favorevole – porta all'economia nazionale in termini di benefici. I dati tratti dal documento ufficiale del Dipartimento del territorio dicono che strada e ferrovia insieme hanno prodotto nel 2001 un valore aggiunto di 52 miliardi di franchi, pari al 12% del PIL, 46 miliardi dei quali imputabili alla strada e sei alla ferrovia; ciò significa anche 263 mila persone che lavorano per la strada.

L'esame di questo problema deve essere esaustivo: credo che la Commissione della gestione e delle finanze abbia ribadito la volontà di richiamare il Consiglio di Stato affinché si faccia il possibile per evitare un ulteriore peggioramento del traffico di veicoli pesanti sulla A2, rendendo però anche attenti che, ci piaccia o no, questa è l'evoluzione: la si può contenere entro certi limiti ma non è assolutamente possibile invertire tendenze che ci sono purtroppo imposte.

STOJANOVIC N. - Per quanto riguarda le affermazioni dei colleghi Bignasca e Bobbià sui negoziati con l'Unione europea e sul ruolo del Consigliere federale socialista Leuenberger, concordo sul fatto che in un negoziato si inizia su una cifra e si conclude su una cifra diversa. Bisogna però anche essere franchi, e mi fa specie sentire rappresentanti della Lega e dell'ala economica del partito liberale radicale affermare che *«Leuenberger è partito chiedendo 640 franchi ed è tornato con soli 320 franchi»*, poiché se al suo posto ci fosse stato un loro rappresentante vicino alla *lobby* degli autotrasportatori, probabilmente sarebbe andato a Bruxelles con una proposta di 300 franchi e sarebbe tornato con 100 franchi.

Rispondo al Consigliere di Stato Borradori precisando di non aver mai affermato che con la decisione della Commissione per la pianificazione del territorio di stralciare Bodio e Giornico si sia implicitamente citato Chiasso. Ho invece constatato che se il Consiglio di Stato, nel suo messaggio sugli obiettivi del Piano direttore, intendeva situare a Bodio e Giornico il centro di controllo multiservizi, la Commissione ha tolto tale riferimento.

Il dibattito al Consiglio nazionale faceva riferimento a un postulato non di Fabio Pedrina, bensì della Commissione dei trasporti; e non è vero che non ci sia stata discussione: dai verbali risultano interventi di numerosi consiglieri nazionali (Andrea Hämmerle, Walter Jermann, Urs Bernhardsgrütter, Fabio Pedrina) e, al termine, anche di Moritz Leuenberger. Non è quindi corretto sostenere che il Consiglio nazionale ha votato senza cognizione di causa. Forse il collega Bignasca sarà stato distratto e avrà accolto il postulato senza leggerlo con attenzione; io l'ho letto e posso confermarne la chiarezza. Il fatto che egli non condivida più il voto espresso allora rappresenta un problema diverso.

Il postulato non è vincolante; resta tuttavia il fatto che a decidere è il Parlamento, non il Consiglio federale.

Per concludere, spiegando per quale motivo il Consiglio federale invitava a respingere il postulato, Leuenberger aveva affermato testualmente che *«per vari motivi, oggi il Consiglio federale è piuttosto dell'avviso che una soluzione vada trovata in Leventina»*, e che il progetto di un centro di controllo al sud del Gottardo si trovava a uno stadio meno avanzato rispetto al progetto nordalpino e al momento si stavano ancora cercando soluzioni; il suo collocamento risultava quindi, da un'interpretazione delle sue parole, molto più aperto di quanto sostenuto qui.

BIGNASCA A. - Il Consigliere federale ha perso la votazione per 164 voti contro 2, risultato storico ma normale, considerato che la fiducia di cui egli gode in Parlamento deriva dai risultati raggiunti. La soluzione al problema in esame esiste: piuttosto che denunciare il Consiglio federale per il mancato rispetto dei dettami costituzionali, l'iniziativa delle Alpi dovrebbe denunciare gli Accordi bilaterali sul traffico pesante; sarebbe per il Ticino l'affare migliore.

CANONICA G. - Ringrazio il collega Bobbià per le espressioni che ha avuto nei miei confronti e il gruppo socialista per l'appoggio alla nostra mozione; tuttavia quest'ultimo è uscito dal tema perché la questione di Bodio non c'entra con la mozione concernente i treni che potrebbero proporsi a sostituire i camion. Lo stesso vale per il collega Bobbià, perché se quanto da lui esposto circa il traffico è condivisibile, il testo della mozione – elaborata con il contributo di persone più competenti di me su questi temi – poneva due quesiti:

- l'allestimento di uno studio sui temi 1, 2, 3 e 4;
- la creazione del fondo citato (che però potrebbe essere sostituito dalle disponibilità della legge sul promovimento economico).

Questa semplicissima richiesta non ha trovato risposta né da parte del Consiglio di Stato né della Commissione, per cui resta valida. Ritengo che investire in uno studio che contribuirebbe a facilitare lo scambio intermodale delle merci possa essere una cosa positiva per il Cantone, per la Confederazione e per le Ferrovie federali. Ricordo che nel corso di precedenti discussioni mi si diceva che grossi spedizionieri erano pronti a liberarsi dei camion una volta avute a disposizione le necessarie infrastrutture ferroviarie.

COLOMBO M. - Sostengo la mozione Canonica perché ritengo che sia il Governo sia il Parlamento debbano vigilare su questo tema, in quanto i disagi al traffico sulla A2 esistono e sono avvertiti quotidianamente. Mi riferisco ad esempio ai sorpassi fra TIR in tratti autostradali dove tale manovra è proibita, compiuti nella sicurezza dell'impunibilità, e alla presenza di colonne di autotreni fermi sulle corsie di sicurezza fra Balerna e Chiasso; attendiamo inoltre le conclusioni dell'inchiesta in corso sull'ultimo incidente mortale.

BORDOGNA C. - Nella trattanda in discussione domani al Dipartimento del territorio e a quello delle istituzioni si trarranno le somme sugli ultimi incidenti avvenuti nel Mendrisiotto e sulla questione del traffico pesante, tema su cui ci sentiamo lasciati a noi stessi.

BOBBIA E., RELATORE - Sono partito dal presupposto che tutti avessero letto il rapporto, per cui non ho ritenuto, come credo non abbia ritenuto il Consiglio di Stato, di doverne citare le tre brevissime conclusioni:

1. si tratta, studi compresi, di materia federale;
2. non ha senso produrre ulteriori costosissimi studi oltre quelli, numerosi, già esistenti, che si avvicinano alle modalità definite dalla mozione;
3. è inopportuna la creazione di un fondo di ben 50 milioni di franchi, sia per i motivi esposti ai punti 1 e 2, sia per rispetto ad altre, più impellenti necessità dei cittadini ticinesi.

Con queste precisazioni chiedo ai colleghi di Gran Consiglio di respingere la mozione.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sono accolte con 40 voti favorevoli, 13 contrari e 6 astensioni. La mozione è pertanto respinta.

3. • **RICHIESTA DI UN CREDITO SUPPLETORIO DI FR. 452'154.- PER IL SUSSIDIAMENTO DI OPERE DI CANALIZZAZIONE E DI DEPURAZIONE DELLE ACQUE**

Messaggio del 27 febbraio 2007 no. 5887

• **RICHIESTA DEL CREDITO DI FR. 6'621'567.- PER IL SUSSIDIAMENTO DELLE OPERE DI CANALIZZAZIONE E DI DEPURAZIONE DELLE ACQUE LURIDE APPROVATE NEL 2006 E RIGUARDANTI 33 COMUNI DEL CANTONE**

Messaggio del 27 febbraio 2007 no. 5888

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione dei decreti legislativi annessi ai messaggi governativi.

Messa ai voti senza discussione, l'entrata in materia sul messaggio no. 5887 è accolta all'unanimità dei 66 voti espressi.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo no. 5887 sono accolti all'unanimità dei 64 voti espressi.

Messa ai voti senza discussione, l'entrata in materia sul messaggio no. 5888 è accolta con 66 voti favorevoli e 1 astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo no. 5888 sono accolti con 66 voti favorevoli e 1 contrario.

4. **ESTINZIONE DELLA DEMANIALITÀ E TRASFERIMENTO DEI BENI PATRIMONIALI DEI MAPPALI NO. 5932, NO. 1643 E NO. 657 RFD DI LOCARNO, NONCHÉ DEI MAPPALI NO. 3121 RFD DI MENDRISIO, NO. 455 RFD DI SORENGO E NO. 1900 RFD DI COLLINA D'ORO-MONTAGNOLA**

Messaggio del 6 marzo 2007 no. 5893

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.

BERTOLI M. - I commissari socialisti hanno firmato con riserva il rapporto per una questione formale e una di sostanza. Noi siamo d'accordo con il trapasso da bene demaniale a bene patrimoniale di questi oggetti immobili per i quali sembra non essere più

valida la destinazione che ne aveva motivato l'esproprio, l'acquisto o comunque l'acquisizione da parte dello Stato. Tuttavia, una cosa è trapassare questi oggetti da beni demaniali a beni patrimoniali, altra cosa è alienarli, cioè venderli e magari venderli male o quando non sia necessario.

Vorremmo avere delucidazioni sulle intenzioni del Governo, dato che nel messaggio non se ne fa cenno, e vorremmo sapere se questi immobili rientrano fra le alienazioni annunciate – in sordina – gestite dal Governo e di cui non si è più saputo nulla, ossia quei 31 milioni di franchi di immobili dello Stato facenti parte del pacchetto di misure per il riequilibrio delle finanze cantonali passato davanti al Gran Consiglio nel settembre 2005.

COLOMBO M. - Ritengo che la competenza nel trasferire oggetti così importanti da beni demaniali a beni alienabili sia del Gran Consiglio, come capita nei Comuni quando per passare un bene da amministrativo, quale il palazzo comunale, a patrimoniale, quindi alienabile, interviene il Consiglio comunale.

Il messaggio del Governo cita il rapporto no. 5506 del 18 maggio 2004 concernente l'estinzione della demanialità e l'autorizzazione alla vendita di mappali no. 2390 e no. 5734 del Registro fondiario definitivo di Locarno. In quell'occasione si era deciso che la demanialità dei mappali citati era estinta e di conseguenza era ratificata la convenzione concernente la vendita. Si indicava quindi nel contesto di un messaggio che due mappali non erano più considerati beni demaniali ma divenivano alienabili e se ne approvava la destinazione alla vendita.

I mappali in questione nella presente proposta hanno superfici importanti e sono ubicati in zone pregiate quali Collina d'Oro e Montagnola. Il messaggio non specifica la loro destinazione, né se ne parla nel rapporto della Commissione della gestione e delle finanze. Per questo motivo propongo il rinvio del messaggio.

Ai sensi dell'art. 75 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato la discussione di entrata in materia è sospesa ed è aperta la discussione sulla proposta di rinvio del messaggio formulata da Moreno Colombo.

CELIO F. - Sono anch'io, come la maggior parte dei commissari del mio gruppo, fra coloro che hanno firmato il rapporto con riserva, per un motivo molto semplice. In particolare, per i due terreni nel Luganese, acquistati a suo tempo in previsione di progetti di costruzioni scolastiche poi non realizzate, credo sia sbagliato alienare proprietà che potrebbero tornare utili, magari ancora per progetti scolastici (scuole medie o di altro genere) o in caso di permuta con privati qualora si dovessero fare altri acquisti.

Al di là della distinzione sulla demanialità, penso sia inopportuno procedere alla vendita; se il Consigliere di Stato saprà convincermi che l'operazione è opportuna la sosterrò, altrimenti opterò per un voto contrario o, in subordinata ipotesi, per la proposta di rinvio formulata da Moreno Colombo.

BORDOGNA C. - Lo Stato dovrebbe acquistare piuttosto che vendere le proprietà in suo possesso, e non capisco perché sia necessario trasformare queste proprietà in beni patrimoniali. Per fare cosa? Per rendere meno complicati eventuali scambi, permuta o vendite ai Comuni? La soluzione è molto semplice: una volta che si è deciso cosa fare ad

esempio del terreno di Sorenco, si allestisca un messaggio con un dispositivo finale diviso in due parti, nella prima delle quali si afferma che *«il bene demaniale di Sorenco [...] è trasformato in bene patrimoniale»*, e nella seconda che *«lo Stato è autorizzato a vendere il terreno di Sorenco»* specificando a chi si intende vendere. In questo caso il dispositivo passerebbe velocemente e senza problemi.

Vista la situazione di eccessiva edificazione e i tanti interessi che ruotano attorno ai terreni ancora liberi, in particolare quelli a lato delle strade nazionali, propongo di respingere il messaggio.

COLOMBO M. - Il rinvio dell'oggetto alla Commissione della gestione e delle finanze potrebbe essere una soluzione, anche perché la Commissione potrebbe fornire elementi aggiuntivi circa la possibile vendita di questi terreni. Qualora invece il Consigliere di Stato non avesse altre soluzioni, l'unica alternativa sarebbe il ritorno del messaggio e l'avvio della procedura illustrata da Claudio Bordogna.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Alla proposta di rinvio oppongo un fermo no, perché non tocca oggi al Consiglio di Stato indicare se, come e quando saranno venduti beni di proprietà dello Stato. Operazioni di questo tipo non rappresentano una novità, sono frequenti e non pongono solitamente problemi di sorta. Mi permetto di richiamare l'attenzione sul messaggio no. 5506 del 20 aprile 2004 e sul relativo rapporto redatto da Mauro dell'Ambrogio, in cui egli indicava in modo molto chiaro quali sono le spettanze e le competenze del Parlamento e quali quelle del Consiglio di Stato. Vi si diceva: *«Spetta quindi al Gran Consiglio constatare che i fondi in oggetto non adempiono più a uno scopo pubblico e autorizzare il loro trasferimento ai beni patrimoniali»*. È questo che voi potete fare.

Claudio Bordogna chiede di respingere il messaggio: se il Gran Consiglio decide che i fondi in oggetto adempiono a uno scopo pubblico per cui non possono essere alienati, siete liberi di farlo. Però, diceva ancora Mauro Dell'Ambrogio e con lui la Commissione e il Parlamento, *«spetta al Consiglio di Stato condurre la procedura di vendita, di regola tramite pubblica sollecitazione di offerte. Indicazioni sulla procedura da seguire possono esser date dal Gran Consiglio contestualmente con il trasferimento, ma il Gran Consiglio non deve ratificare la vendita al termine della procedura»*. Qui stiamo parlando di un trasferimento di determinati beni dal settore demaniale a quello patrimoniale; voi potete tranquillamente opporvi, se credete sia il caso.

L'Ufficio del demanio ha indagato presso tutti gli altri servizi per verificare se vi fosse necessità di impiegare i fondi in funzione di determinati compiti dello Stato. Come risultato tutti i beni sono stati ritenuti non più utili all'attività dello Stato, e in tal senso siamo giunti davanti al Parlamento. Se voi direte no alla loro alienazione, questi rimarranno beni dello Stato; in caso contrario procederemo, come abbiamo sempre fatto, con la sollecitazione di offerte e ricaveremo quanto c'è da ricavare.

La questione formale è dunque stata trattata. A chiarimento dell'aspetto sostanziale rispondo all'onorevole Bertoli dicendo che questi beni non rientrano nel pacchetto dei 31 milioni di franchi; il presente messaggio si inserisce nella politica dell'Ufficio del demanio di trasferimento nei beni patrimoniali di quei beni non più destinati durevolmente all'adempimento di usi o interessi pubblici, segnatamente in relazione a infrastrutture amministrative, ad esempio un edificio scolastico. In altre parole, se un bene non serve più

al tipo di uso che allo Stato interessa, è reimmesso nel circuito economico, secondo la prassi e la legge.

Un rinvio del messaggio comporterebbe unicamente una perdita di tempo per la Commissione della gestione e delle finanze su temi già ampiamente discussi.

BACCHETTA-CATTORI F., RELATORE - Già ora questi beni non sono più demaniali poiché non rispondono più allo scopo per il quale sono stati acquistati. Superato il fine del loro impiego e non servendo più essi a scopi alternativi, il Gran Consiglio è chiamato a riconoscerli come beni patrimoniali.

Una volta avvenuto tale riconoscimento, l'art. 33 della legge sulla gestione finanziaria dello Stato [RL 2.5.1.1.1] prevede che compete al Consiglio di Stato l'eventuale alienazione. Ciò non significa necessariamente che il Consiglio di Stato venderà i fondi, ma ne avrebbe la competenza qualora ritenesse opportuno farlo nell'interesse del Cantone. Nei dati del consuntivo 2006 i beni patrimoniali sono diminuiti di 100 milioni di franchi rispetto al consuntivo 2005, in conseguenza di ammortamenti ma anche di alienazioni che il Gran Consiglio ha ritenuto di affidare alla competenza del Consiglio di Stato.

Nella scorsa legislatura, rapporti e messaggi di questo tipo erano votati nello spazio di pochi minuti senza discussione alcuna. Ritengo inopportuno che si voti a favore del rinvio, anche perché a tutt'oggi il Consiglio di Stato non ci può dire quale sarà la destinazione dei fondi; l'esercizio sarebbe pertanto del tutto inutile. Se il Gran Consiglio ritiene opportuno prendere posizione e decidere le alienazioni dei fondi, deve modificare la legge sulla gestione finanziaria dello Stato, che oggi prevede la competenza del Governo e non del Parlamento; il rinvio è dunque inopportuno.

COLOMBO M. - Queste superfici sono per il Cantone importanti, trattandosi di terreni di valore. Dato che non abbiamo informazioni sui motivi della loro alienazione, ritengo che debbano rimanere tra i beni del demanio pubblico, anche perché, come affermato dal Consigliere di Stato, essi non rientrano nel pacchetto di misure per il riequilibrio finanziario. Nel messaggio del 20 aprile 2004 citato dal Consigliere di Stato si parlava di un terreno del valore di 1'645'000 franchi; non si trattava quindi di uno scorporo. Al Gran Consiglio era stato sottoposto in votazione il seguente dispositivo:

- la demanialità del mappali no. 2390 e no. 5734 è estinta;
- di conseguenza è ratificata la convenzione concernente la vendita degli stessi, sottoscritta il 15 dicembre 2003 dall'Amministrazione immobiliare delle strade nazionali e dal signor Angelo Renzetti (con nome e cognome).

Pertanto, sostengo il rinvio qualora il Consiglio di Stato abbia intenzione di alienare i terreni; subordinatamente sono anche favorevole a respingere il messaggio.

BERTOLI M. - Rilevo una contraddizione: o è corretto il messaggio del Governo in data 2004, con cui si sottoponeva al Gran Consiglio la convenzione per ratifica, oppure hanno ragione Fabio Bacchetta-Cattori e il Consigliere di Stato quando sostengono che al Parlamento non compete nessuna ratifica ma il solo trasferimento della demanialità. Constato quanto meno che vi è stato un cambiamento di prassi: o era sbagliata quella passata o lo è quella attuale, perché il dispositivo letto da Colombo è stato allestito dai servizi del Dipartimento. La cosa va chiarita.

In ogni caso la nostra posizione non è contraria al trasferimento dalla demanialità all'alienabilità; se viene a cadere il motivo per conservare i terreni, è giusto che si vendano. Chiediamo di non farlo per questioni di opportunità: in genere, terreni il cui valore è in costante aumento si vendono solo quando ci si trova nella necessità di disporre di soldi liquidi, e quando un eventuale prestito sarebbe più oneroso della stessa vendita del terreno. Ammesso che lo Stato abbia necessità di chiedere prestiti, ritengo che questo tipo di operazione costi meno rispetto alla vendita di terreni che invece conviene conservare.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Manuele Bertoli ha perfettamente ragione. Il Consiglio di Stato, nel suo messaggio, aveva dato l'indicazione riportata da Moreno Colombo, sbagliando, e Mauro dell'Ambrogio – in realtà si trattava dell'intera Commissione della gestione e delle finanze – aveva scritto quanto segue: *«Nel merito dell'opportunità di venderli e del prezzo, la Commissione della gestione e delle finanze non ha obiezioni; esprime invece dubbi sulla procedura»*. La conclusione è diversa da quella di Moreno Colombo, che ha citato il messaggio, laddove la Commissione sostiene che *«la demanialità dei mappali [...] è estinta; di conseguenza il Consiglio di Stato è autorizzato a procedere alla vendita degli stessi»*. Quindi il Gran Consiglio dà autorizzazione a vendere o no.

Il fatto che noi avessimo già indicato il signor Renzetti quale compratore era un sovrappiù che ha incontrato la critica della Commissione, la quale chi ha chiesto di modificare la prassi nel rispetto della legge, citata da Dell'Ambrogio, a dimostrazione che i commissari avevano ragione mentre il Governo era per così dire nel torto, o piuttosto aveva commesso un eccesso di trasparenza con una precisazione inutile.

In definitiva, il messaggio di allora non era conforme a quanto richiesto dalla Commissione.

BACCHETTA-CATTORI F., RELATORE - Ricordo che l'art. 33 cpv. 1 lett. e) della legge sulla gestione finanziaria dice chiaramente che *«l'acquisizione, l'alienazione e la gestione di beni immobili che non sono destinati durevolmente all'adempimento di compiti pubblici competono al Consiglio di Stato»*. Compete invece al Gran Consiglio la trasformazione del bene demaniale in bene patrimoniale. Ciò non significa che il Consiglio di Stato presenta nel suo messaggio il nome dell'eventuale acquirente, anche perché non necessariamente questi beni sono destinati alla vendita.

COLOMBO M. - Ritengo sia inopportuno procedere con il rinvio; condivido tuttavia la posizione di Manuele Bertoli e invito a respingere il messaggio.

Moreno Colombo ritira la proposta di rinvio del messaggio; si prosegue con la discussione di entrata in materia.

BORDOGNA C. - Chiedo al Consigliere di Stato se sia informato dell'esistenza di trattative bonali o di altro genere, con privati o enti pubblici, per la cessione di qualsiasi di questi appezzamenti.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Non sono a conoscenza di trattative concrete di nessun genere. Rifacendomi a quanto detto dal relatore Fabio Bacchetta-Cattori confermo che questo passo si limita a estinguere la demanialità, dopo di che i terreni potranno restare in possesso dello Stato per anni senza essere venduti. Al momento nessuno è interessato al loro acquisto, né da parte nostra sono state avviate trattative.

BELTRAMINELLI P. - È vero, Consigliere di Stato, che non si tratta nella fattispecie di piccoli scorpori: nel solo caso di Sorengo l'alienazione riguarda 28 mila metri quadrati, e considerato il costo attuale dei terreni variante fra gli 800 e i 1'000 franchi al metro quadrato, la cifra finale ammonta a parecchi milioni.

Da un lato si tratta di un'operazione tecnica; quando ad esempio un Comune vuole vincolare di pubblica utilità alcuni terreni, questi devono essere inseriti nel Piano regolatore e la pubblica utilità va provata. Quando la destinazione cade, si elimina dal Piano regolatore l'indicazione di pubblica utilità e i terreni restano di proprietà del Comune come beni alienabili. Quanto proposto dal Consiglio di Stato e dalla Commissione della gestione e delle finanze mi sembra molto corretto, ma trattandosi di somme importanti, chiedo che il tema sia inserito nelle prossime Linee direttive e Piano finanziario. Considerato che già si parla della necessità di contenere la spesa, il tema dei terreni potenzialmente alienabili e quindi passibili di essere messi sul mercato per somme pari ad alcune decine di milioni di franchi è degno di essere trattato in un documento quale è il programma di legislatura.

Propongo di votare il messaggio alla condizione di non banalizzare il tema, bensì di portarlo a livello di programma di legislatura.

GHISLETTA R. - La nostra riserva va nel senso di invitare a procedere a operazioni finanziariamente convenienti per lo Stato e non motivate dalla fretta, una volta accertato che non vi sono destinazioni pubbliche importanti per i terreni in questione. Ad esempio, a uno di questi terreni mi risulta essere interessato il Comune di Mendrisio. Si potrebbe chiedere quanto meno che la Commissione della gestione e delle finanze sia tenuta al corrente di quanto accade, affinché si abbia un controllo a posteriori della destinazione dei beni.

BIGNASCA A. - Considerata la complessità del tema in oggetto, la sua discussione si prolungherebbe fino a domani. Propongo quindi il rinvio in Commissione.

Ai sensi dell'art. 75 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, la discussione di entrata in materia è sospesa ed è aperta la discussione sulla proposta di rinvio dell'oggetto alla Commissione della gestione e delle finanze formulata da Attilio Bignasca.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Sono contrario all'attuale proposta di rinvio per gli stessi motivi espressi a Moreno Colombo.

Il Consiglio di Stato segue la prassi e la legge; d'altra parte, qualora la Commissione della gestione e delle finanze desiderasse ottenere informazioni più precise in merito alla

procedura seguita, non vedo alcun impedimento. Assicuro tuttavia che né vi sono motivi nascosti alla base del trasferimento dei beni in esame, né si intende svenderli; sono altresì convinto che non si intravede per essi alcuna cessione, benché ciò possa avvenire in seguito: si tratta esclusivamente di un passaggio tecnico. Sono anche aperto a una possibile modifica della legge.

BACCHETTA-CATTORI F., RELATORE - Con il preventivo 2006 il Gran Consiglio ha autorizzato il Consiglio di Stato a vendere beni patrimoniali per 31 milioni di franchi. Se si intendono ridiscutere i rapporti fra il Consiglio di Stato e il Gran Consiglio per quanto attiene alla vendita di terreni di proprietà del Cantone, si riveda la legge, ma al momento questa afferma in modo chiaro che la vendita di terreni, fondi, beni immobili eccetera compete al Consiglio di Stato, mentre al Gran Consiglio compete la trasformazione di un bene da demaniale a patrimoniale.

I beni in discussione non possono più essere ritenuti demaniali poiché non adempiono più allo scopo pubblico che tale definizione implica. Quel che ci si richiede è in sostanza una formalità giuridica ai sensi delle norme attualmente in vigore.

La discussione sulla proposta di rinvio è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, la proposta di rinvio è respinta con 19 voti favorevoli, 45 contrari e 4 astensioni.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 46 voti favorevoli, 18 contrari e 4 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 41 voti favorevoli, 16 contrari e 9 astensioni.

5. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 19.00 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per mercoledì 27 giugno 2007.

Per il Gran Consiglio:

La Presidente, Monica Duca Widmer
Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder