

# ANNO 2008/2009

## Seduta XVI: martedì 23 settembre 2008 - pomeridiana

### SOMMARIO

1. Presentazione di atti parlamentari ..... [1747](#)
2. Ritiro di iniziative parlamentari generiche ..... [1752](#)
3. Utilizzo dei crediti residui della V, VI e VII convenzione secondo l'articolo 56 della legge federale sulle ferrovie (Lferr) per finanziare parte degli investimenti 2008-2011 delle Ferrovie Luganesi SA (FLP) ..... [1752](#)
  - [Messaggio del 18 marzo 2008 n. 6042](#)
  - [Rapporto del 9 settembre 2008 n. 6042; relatore: Attilio Bignasca](#)
4. Richiesta di un credito di fr. 750'000.- a copertura dei costi a carico del Cantone per la causa civile che intende intraprendere nei confronti delle ditte di pavimentazione ticinesi ..... [1753](#)
  - [Messaggio del 13 maggio 2008 n. 6072](#)
  - [Rapporto del 9 settembre 2008 n. 6072 R; relatore: Giovanni Jelmini](#)
5.
  - Credito di fr. 2'830'000.- per la progettazione della Circonvallazione Agno-Bioggio (progetto stradale), opera prioritaria del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.- concesso a favore delle opere di prima fase del PTL con decreto legislativo del 12 marzo 2003 ..... [1769](#)
  - Credito di fr. 2'200'000.- per gli altri gruppi funzionali del PTL nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.- concesso a favore delle opere di prima fase del PTL con decreto legislativo del 12 marzo 2003 ..... [1769](#)
    - [Messaggio del 9 aprile 2008 n. 6054](#)
    - [Rapporto del 9 settembre 2008 n. 6054 R; relatori: Tullio Righinetti e Attilio Bignasca](#)
6. Iniziativa parlamentare del 22 gennaio 2008 presentata nella forma elaborata da Edo Bobbià per la Commissione della gestione e delle finanze concernente la modifica dell'art. 2 cpv. 1 par. 3 della legge sulle commesse pubbliche (LCPubb) ..... [1777](#)
  - [Iniziativa parlamentare elaborata del 22 gennaio 2008](#)
  - [Rapporto del 10 settembre 2008; relatore: Felice Dafond](#)
7. Chiusura della seduta e rinvio ..... [1778](#)

**PRESIDENZA:** Norman Gobbi, Presidente

Alle ore 14:00 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 83 deputati.

**Sono presenti le signore e i signori deputati:**

Arigoni G. - Arigoni S. - Bacchetta-Cattori - Badasci - Bagutti - Barra - Belloni - Beltraminelli - Beretta Piccoli - Bergonzoli - Bertoli - Bignasca A. - Bignasca B. - Bignasca M. - Bobbià - Boneff - Bonoli - Brivio - Caimi - Calastri - Canal - Canepa - Carobbio - Cavalli - Celio - Chiesa - Corti - Dadò - De Rosa - Dominé - Duca Widmer - Ducry - Ferrari - Foletti - Franscella - Frapolli - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Ghisolfi - Gianoni - Gianora - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Krüsi - Lepori - Lurati - Maggi - Marcozzi - Mariolini - Mellini - Merlini - Moccetti - Orelli Vassere - Orsi - Pagani - Pantani - Paparelli - Pedrazzini - Pellanda - Pestoni - Pinoja - Poggi - Polli - Quadri - Ramsauer - Ravi - Regazzi - Righinetti - Rizza - Rusconi - Salvadè - Savoia - Viscardi - Vitta - Weber

**Si sono scusati per l'assenza:**

Bordogna - Dafond - Martignoni - Solcà

**Non si sono scusati per l'assenza:**

Del Bufalo - Malacrida - Stojanovic

**1. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI**

**INIZIATIVA PARLAMENTARE**

**presentata nella forma generica da Eros Nicola Mellini e cofirmatari per il gruppo UDC concernente la modifica della legge sull'organizzazione giudiziaria (introduzione dell'obbligo della votazione in Gran Consiglio per la nomina dei magistrati e fissare la soglia minima da raggiungere per l'elezione)**

del 23 settembre 2008

**Premesse**

1. Ogni qualvolta si tratta di eleggere dei magistrati, si assiste alla presentazione di un numero di candidature anche di molto superiore a quello dei posti disponibili, candidature che poi si riducono a seguito di chissà quali pressioni, fino a lasciare sul campo – il giorno del passaggio in Gran Consiglio – solo il numero necessario a riempire i posti vacanti.
2. In tal caso vige la prassi, a nostro avviso discutibile in quanto non espressamente considerata dalla LOG, dell'elezione tacita, quindi senza votazione.
3. Con questa prassi si toglie al Legislativo, competente per l'elezione dei magistrati, la possibilità di rifiutare una candidatura, il che, democraticamente, è perlomeno scorretto.

4. L'esperienza ci indica però che i comunicati stampa emessi a nomina avvenuta affermano che «*il Gran Consiglio ha proceduto alla nomina...* », il che è formalmente falso. Si rende responsabile il Legislativo di un'elezione cui, di fatto, non ha partecipato, né sulla quale ha potuto esprimersi.
5. Questa prassi – emanazione di un tacito, e ovviamente negato con sdegno dalle forze al potere, accordo per la spartizione delle cariche fra i partiti di Governo, è antidemocratica e irrispettosa di chi, miserello, s'illude che in politica ci sia ancora un benché minimo spazio per l'ideale – deve finire.

Alla luce di quanto esposto sopra, con questa iniziativa generica si chiede una modifica della legge sull'organizzazione giudiziaria, affinché le nomine nell'apparato giudiziario da parte del Gran Consiglio siano sottoposte obbligatoriamente a votazione, anche in caso di un numero di candidature pari a quello dei posti a disposizione, fissando una soglia minima di voti da ottenere per l'elezione o un altro dispositivo che permetta anche di respingere la nomina.

Per la deputazione UDC:  
Eros Nicola Mellini  
Chiesa - Pinoja - Rusconi

*L'assegnazione dell'iniziativa a una Commissione ai sensi dell'art. 98 cpv. 2 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato è rinviata a una prossima seduta.*

## MOZIONE

### **Apertura della galleria stradale Vedeggio-Cassarate al solo traffico pubblico fintanto che non saranno attuate le misure fiancheggiatrici**

del 23 settembre 2008

#### **1. Il contesto**

I lavori di costruzione della galleria stradale Vedeggio-Cassarate sono in corso dall'estate 2006 e dovrebbero concludersi entro il 2010-2011. La galleria dovrebbe quindi essere aperta al traffico entro fine 2010.

È risaputo che quest'opera è inserita in un contesto più vasto: in quello del Piano dei trasporti del Luganese (PTL). La sua realizzazione è stata approvata sia dal Cantone sia dalla Confederazione grazie al fatto che erano state previste e promesse diverse "misure fiancheggiatrici". Va pure ricordato che fra gli obiettivi del PTL vi è anche il miglioramento della qualità dell'aria nell'agglomerato di Lugano (vedi Piano di risanamento dell'aria nel Luganese, PRAL).

A meno di tre anni dall'apertura della galleria, però, vi sono molte incognite quanto all'effettiva realizzazione di tali misure: la popolazione luganese potrebbe subire un forte incremento del traffico inquinante che si riverserà dalla galleria Vedeggio-Cassarate se tutte le misure fiancheggiatrici non saranno state realizzate per tempo. Le preoccupazioni sono molteplici.

## 2. Le preoccupazioni

Il Dipartimento del territorio ha sempre sostenuto che la galleria Vedeggio-Cassarate permetterà, in particolare, di ridurre i volumi di traffico sull'asse nord (via San Gottardo a Massagno, via Besso a Lugano) e sull'asse sud (entrata-uscita autostradale di Lugano-Sud). Ora, gli specialisti incaricati del progetto "Trincea di Massagno" (TRIMA, copertura dell'attuale trincea ferroviaria), commissionato in primis dai Comuni di Lugano e di Massagno, ma anche dal Cantone, hanno presentato a più riprese cifre che mostrano come, in seguito all'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, non ci sarebbe una diminuzione del traffico in via Besso e in via San Gottardo. In effetti, la conclusione dello studio TRIMA – ossia la presunta necessità di costruire una strada sopra la trincea per permettere alle vetture di raggiungere la stazione FFS di Lugano senza passare da via Besso o da via San Gottardo – è stata giustificata proprio sulla base di questa premessa. Altrimenti, una nuova strada d'accesso alla stazione FFS, o alla Città tout court, sarebbe stata difficilmente giustificabile. Ma le premesse di questo studio contraddicono, per l'appunto, le promesse e le previsioni del Cantone quanto agli effetti concreti della galleria Vedeggio-Cassarate.

Vi sono ritardi nella realizzazione dei Park & Ride (P&R). L'unico P&R che è stato costruito è quello alle Fornaci (Lugano-Sud) ed è sottodimensionato. Quello previsto a Vezia vicino allo svincolo autostradale di Lugano-Nord non c'è ancora e l'opposizione della popolazione è tuttora molto forte (vedi referendum riuscito). Opposizione causata in parte dal fatto che il previsto autosilo potrebbe in parte essere utilizzato per ben altri scopi, in particolare per i clienti di Manor e forse anche per chi frequenta il Centro degli studi bancari.

La realizzazione del P&R definitivo a Cornaredo, che avrebbe quindi come scopo quello di "bloccare" le automobili in uscita dalla futura galleria, è pure incerta e non è ancora chiaro in quale anno potrebbe essere aperto all'utenza. L'attuale P&R a cielo aperto, nelle vicinanze dello stadio, infatti, è già saturo adesso e ha comunque un carattere provvisorio. Non è chiaro su quali direttrici si sposterà il traffico in uscita dalla galleria. In questo contesto, la prevista realizzazione di un mega autosilo al Campo Marzio, al foce del Cassarate, con circa 600 posti-auto, nonché l'apertura dell'autosilo presso l'ospedale Italiano a Viganello, o anche i prospettati autosili presso il nuovo campus USI-SUPSI (area ex Campari) o presso l'ospedale Civico/Cardiocentro, non possono che destare preoccupazione.

Strettamente legata alla questione dei P&R è la politica dei posteggi del Comune di Lugano. Infatti, è risaputo che una delle condizioni chiave dell'Autorità federale per la sua partecipazione al finanziamento della galleria è il principio secondo cui l'offerta dei posteggi pubblici e privati all'interno del polo di Lugano debba essere ridotta. Lo ha ribadito, ancora una volta, il capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni nella sua risposta del 27 marzo 2007 a una lettera del PS Ticino: «*ad ogni nuovo parcheggio realizzato nei nodi intermodali...*». Ora, a Lugano, dal 2000 a oggi i posteggi (sia pubblici, sia privati aperti al pubblico) non sono diminuiti.

Anzi, continuano a crescere e altri ancora sono in fase di pianificazione. Finora si ha l'impressione che il Cantone non abbia la situazione sotto controllo e, soprattutto, che non abbia la volontà politica di intervenire presso le autorità comunali per far rispettare quanto previsto dal PTL. Emblematico, ma non unico, è l'esempio dell'autosilo San Giuseppe. A un preavviso negativo della Sezione della protezione dell'aria del DT (giugno 2000) ha fatto seguito un preavviso positivo dei Servizi generali del DT (agosto 2000), dopo che il richiedente (Fondazione Molo) ha presentato spiegazioni non molto chiare e ancora meno convincenti quanto all'offerta di posteggi su quel sedime che, di fatto, hanno portato alla creazione di ben 135 posteggi numerati, di cui 95 aperti al pubblico (a pagamento, come qualsiasi autosilo), più altri 40 (all'ultimo piano; accessibilità limitata).

Non vi è la certezza che la chiusura di alcune strade nel centro di Lugano, prevista dopo l'apertura della galleria, diventerà realtà. In questo caso sembra esserci la volontà al Dipartimento del territorio (DT), ma non la volontà politica a Lugano. Basti rilevare che la maggioranza del Consiglio comunale di Lugano, sostenuta dal Municipio, il 19 febbraio di quest'anno ha respinto la mozione 3329 del 3 luglio 2006 che chiede di *«completare la zona pedonale a sud di corso Pestalozzi»* (via Magatti, via Albrizzi, via della Posta, via Nizzola)<sup>1</sup>. Ora, la mozione non chiedeva altro se non quanto già previsto nelle schede del Piano viario del polo Luganese (PVP), parte integrante del PTL. Ciò nonostante, va rilevato che la Commissione del CC di Lugano nel suo rapporto invita a respingere quella richiesta ed esprime preoccupazioni analoghe a quelle espresse nella presente mozione, ossia: *«[la] Commissione è inoltre preoccupata dei possibili ritardi che si prospettano nella realizzazione dei P&R previsti dal PTL lungo l'Omega. Queste infrastrutture sono indispensabili per il buon funzionamento dell'intero PTL. Preoccupano i tempi di realizzazione del P&R di Cornaredo che dovrebbe essere pronto al momento dell'apertura della galleria. Preoccupano inoltre le difficoltà sorte attorno al P&R di Vezia. In questo caso un referendum a livello comunale ha causato ritardi che il Cantone si sforza di colmare. Il PTL è un buon piano ma, per risultare efficace, deve essere realizzato nella sua totalità comprendente gli interventi a favore del traffico privato, di quello pubblico e di quello fermo»*.

Infine, va sottolineato che le preoccupazioni che la presente mozione esprime sono generate anche dal recente studio sugli effetti sul traffico e sull'ambiente nel Locarnese a dieci anni dall'apertura della galleria Mappo-Morettina<sup>2</sup>. Tale galleria svolge per vari versi funzioni analoghe a quelle della galleria Veduggio-Cassarate (permettere al traffico di aggirare il nucleo cittadino). Ora, i risultati di questo studio sono a dir poco allarmanti. Anche se afferma, non senza un certo eufemismo politico, che *«le aspettative sull'evoluzione dei volumi di traffico si sono realizzate parzialmente»*, non vi è dubbio che tali aspettative sono lungi dall'essere realizzate, siccome *«il volume di traffico in transito sul torrente Ramogna (via Stazione e via Sempione a Muralto) e lungo le vie Orelli e Luini a Locarno è quasi il doppio di quello preventivato nonché a Mappo, dove il traffico sulla strada in superficie è considerevolmente superiore a quanto prospettato a suo tempo. Le cifre, infatti, parlano da sole: a Muralto (Via Stazione, Via Sempione) il traffico medio giornaliero doveva essere ridotto a 15-18'000 unità dopo l'apertura della galleria. Nel 2006 vi transitavano invece 29'000 veicoli; a Locarno (Via Orelli, Via Luini) la situazione è ancora peggiore: invece dei 12-15'000 previsti, nel 2006 vi transitavano 30'000 veicoli al giorno»*.

---

<sup>1</sup>[http://www.lugano.ch/Cc/mozioni.ns4/09738ab632d384d7cl256d81004f5697/f9d05b433b401547c12571a7002bf950/\\$FILE/Allegato.pdf](http://www.lugano.ch/Cc/mozioni.ns4/09738ab632d384d7cl256d81004f5697/f9d05b433b401547c12571a7002bf950/$FILE/Allegato.pdf)

<sup>2</sup> [http://www.ti.ch/dt/dstm/SM/Temi/Plm/Mappo\\_Morettina.pdf](http://www.ti.ch/dt/dstm/SM/Temi/Plm/Mappo_Morettina.pdf)

E quali sarebbero, secondo lo studio, le cause di questa situazione?

1. «non tutte le misure [fiancheggiatrici] considerate negli studi pianificatori sono già state realizzate;
2. lo spostamento di parte del traffico sulla circonvallazione ha portato allo sviluppo di nuovo traffico (locale) all'interno dell'area urbana».

Non vorremmo che questo "destino" si ripetesse anche a Lugano!

Alla luce di queste motivazioni, e del precedente locarnese, con la presente mozione chiediamo al Consiglio di Stato di aprire la galleria Vedeggio-Cassarate esclusivamente al traffico pubblico, fintanto che non saranno state realizzate le misure fiancheggiatrici previste dal Piano dei trasporti del Luganese e dagli accordi sottoscritti con la Confederazione.

Per il gruppo socialista:

Nenad Stojanovic

Arigoni G. - Cavalli - Ghisletta D. -

Ghisletta R. - Kandemir Bordoli -

Lepori - Lurati - Pestoni

*Ai sensi dell'art. 101 cpv. 3 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, la mozione è trasmessa al Consiglio di Stato.*

## **MOZIONE**

### **Impegno del Cantone nel promuovere lo sviluppo dell'energia eolica**

del 23 settembre 2008

La produzione di energia eolica sta crescendo in tutta Europa e anche in Svizzera. Sul piano mondiale, nel 2007 il mercato dell'energia eolica ha stabilito un nuovo record, con un aumento della potenza installata di circa 20'000 MW. Un recente articolo apparso su un settimanale svizzero presenta un progetto che si sta per realizzare ai nostri confini nell'alto Vallese, nella regione del Furka-Novena-Gries. La prima fase del progetto, nato dall'iniziativa dei Comuni della regione, consiste nel misurare le condizioni del vettore vento alla base dell'energia eolica per una durata fra i 12 e i 24 mesi così da poter appurare il potenziale di energia eolica. Le ricadute economiche per questa regione marginale sono state valutate in 25 mila franchi di imposte al Comune solamente per l'affitto fondiario per singolo impianto. Inoltre si creeranno numerosi posti di lavoro.

In Ticino si sta delineando un progetto nella regione del Gottardo, che ha sollevato alcune polemiche dal lato istituzionale e reazioni da parte di associazioni a tutela del paesaggio.

Nell'interesse del Cantone e delle regioni rurali riteniamo che vada promossa una collaborazione con i promotori del progetto dell'alto Vallese. In particolare, riteniamo che il Cantone promuova l'estensione delle misurazioni delle condizioni di vento sull'arco alpino di nostra competenza affinché patriziati e Comuni abbiano a disposizione dati oggettivi da poter utilizzare per valutazioni economiche, ambientali e politiche.

Questo passo è da ritenersi fondamentale affinché anche il Cantone Ticino possa sviluppare questa fonte di energia pulita e rinnovabile che sull'arco alpino potrebbe trovare condizioni di produzione particolarmente favorevoli, insomma col vento in poppa.

Cleto Ferrari

Badasci - Carobbio - Cavalli - Ghisletta D. -

Ghisletta R. - Ghisolfi - Gianora - Kandemir Bordoli -

Lepori - Lurati - Marcozzi - Orelli Vassere - Pestoni

*Ai sensi dell'art. 101 cpv. 3 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, la mozione è trasmessa al Consiglio di Stato.*

## **2. RITIRO DI INIZIATIVE PARLAMENTARI GENERICHE**

Silvano Bergonzoli e cofirmatari - 30.01.2007

Modifica della legge edilizia

## **3. UTILIZZO DEI CREDITI RESIDUI DELLA V, VI E VII CONVENZIONE SECONDO L'ARTICOLO 56 DELLA LEGGE FEDERALE SULLE FERROVIE (LFERR) PER FINANZIARE PARTE DEGLI INVESTIMENTI 2008-2011 DELLE FERROVIE LUGANESI SA (FLP)**

Messaggio del 18 marzo 2008 n. 6042

*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.*

LEPORI C. - Dopo aver letto il messaggio e il rapporto non posso esimermi dall'intervenire per parlare dell'ultimo trenino del Luganese, un'infrastruttura di traffico locale pubblico di prima qualità che non ha retto all'onda del tempo. Purtroppo, quando si è trattato di fare una scelta di investimento è prevalsa l'idea di abbandonare tutte le linee di questo tipo, tranne quella diretta a Ponte Tresa. Quindi, ho appreso con piacere che si è speso meno di quanto preventivato e che si riuscirà ad anticipare alcuni investimenti. È però doveroso osservare che tra gli investimenti per il trenino – che rappresenta la controparte nell'ottenimento di un equilibrio e di un compromesso nel concetto del traffico del Luganese – tra quelli miliardari per la galleria e tra quelli per il traffico pubblico vi è un'evidente sproporzione, ma tant'è, l'importante è che procedano.

*La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.*

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità di 49 voti espressi.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti all'unanimità dei 55 voti espressi.*

**4. RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 750'000.- A COPERTURA DEI COSTI A CARICO DEL CANTONE PER LA CAUSA CIVILE CHE INTENDE INTRAPRENDERE NEI CONFRONTI DELLE DITTE DI PAVIMENTAZIONE TICINESI**

Messaggio del 13 maggio 2008 n. 6072

*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.*

GALUSERO G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Porto l'adesione del gruppo PLR al messaggio concernente la richiesta di credito per la causa civile da intentare contro le ditte di pavimentazione ticinesi. Per il nostro gruppo promuovere la causa è un dovere morale oltre che istituzionale. Lo scopo è ottenere giustizia per azioni che hanno limitato la concorrenza e violato la legge federale sui cartelli, e per altre limitazioni della concorrenza [legge sui cartelli, LCart; RS 251], come appurato dall'inchiesta della Commissione della concorrenza (COMCO), determinando maggiori oneri a carico dell'ente pubblico. Simili accordi illeciti, che recano danno alla comunità, non possono restare impuniti. Comunque, va data priorità alla ricerca di un accordo bonale per limitare al massimo le spese legali e giudiziarie; in tal modo si potrà continuare a collaborare con le ditte attive nel settore, evitando che il rapporto tra il committente e gli esecutori sia compromesso da una lunga vertenza giudiziaria che non sarebbe nell'interesse dell'economia ticinese. Anche una richiesta di indennizzo sproporzionata avrebbe poco senso a causa delle difficoltà d'incasso in cui incorrerebbe il Cantone qualora ottenesse piena ragione. L'incasso potrebbe persino compromettere l'esistenza stessa di alcune ditte, e dunque del settore, con ripercussioni negative sul piano imprenditoriale e occupazionale. L'entità del credito richiesto che, con la parte a carico della Confederazione, ammonta a un milione e mezzo di franchi, ci lascia perplessi; auspichiamo pertanto che siano effettuate rigorose verifiche per evitare la perdita di controllo della spesa come avvenuto, per esempio, nella vicenda legata ai permessi facili. Solo le spese legali amministrative ammontano a 500 mila franchi, pari allo stipendio di tre alti funzionari dello Stato per un incarico della durata di un anno.

Siamo contrari a un incarico diretto per il patrocinio legale e invitiamo il Consiglio di Stato a chiedere un'offerta ad alcuni studi di professionisti che presentano al loro interno diverse

competenze. Per di più, sarebbe inopportuno assegnarlo al legale che ha elaborato la perizia.

È quanto meno strano che nella cronistoria riportata nel messaggio non figuri l'importante capitolo della vicenda che interessa il Municipio di Giubiasco. Infatti, è stato quest'ultimo, che da decenni gode di una solida maggioranza liberale radicale, a sollevare il problema. A tale proposito, faccio presente che già il 13 agosto 1999 era stata inviata alla COMCO una copiosa e completa documentazione in cui si chiedeva di aprire un'inchiesta. Se allora fossimo intervenuti tempestivamente e con fermezza oggi non saremmo qui a discutere di questa triste vicenda. È emblematico che, anche dopo la denuncia del Municipio di Giubiasco, e addirittura fino al 2005, le ditte ticinesi di pavimentazione abbiano continuato imperterrite a mantenere in vita il cartello dell'asfalto.

CAIMI C. L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Porto l'adesione del gruppo PPD al messaggio e alle conclusioni del rapporto del collega Giovanni Jelmini, con cui si chiede un credito di 750 mila franchi per la copertura dei costi a carico del Cantone per la causa civile da intentare contro le ditte facenti parte del cartello ticinese dell'asfalto.

Dapprima, va ricordato che l'applicazione della convenzione cartellare del 19 dicembre 1998 ha rappresentato una doppia violazione della normativa sui cartelli: da una parte, configurava un accordo vietato finalizzato a realizzare una rotazione delle offerte, dall'altra, un accordo orizzontale in materia di prezzi e, di conseguenza, una limitazione illecita della concorrenza ai sensi dell'art. 5 cpv. 3 della LCart, che recita:

*«È data presunzione della soppressione della concorrenza efficace quando tali accordi, che riuniscono imprese effettivamente o potenzialmente concorrenti:*

*a) fissano direttamente o indirettamente i prezzi;*

*b) limitano i quantitativi di beni o servizi da produrre, acquistare o consegnare;*

*c) operano una ripartizione dei mercati per zone o partner commerciali.»*

Il mio gruppo stigmatizza nel modo più fermo quanto avvenuto negli scorsi anni, in particolare dal 1999 al 2004, a opera del cartello formato da diciassette ditte del settore della pavimentazione stradale con asfalto. Il loro comportamento cartellare estremo e irresponsabile ha provocato al Cantone e a ogni singolo contribuente ingenti danni economici, dell'ordine di decine di milioni di franchi. I prezzi praticati in Ticino superavano dall'85% al 110% quelli praticati altrove. Se è vero che non si sono riscontrati gli estremi per ipotizzare un reato penale – il messaggio riporta le motivazioni dettagliate – è altrettanto certo che, dal punto di vista civilistico, l'ingente danno provocato può e deve essere oggetto di un'azione di risarcimento; lo dobbiamo ai nostri cittadini, ai quali attualmente si chiedono importanti sacrifici finanziari. Dobbiamo farlo nonostante i rischi processuali esistenti – in materia non vi è una giurisprudenza consolidata che permetta di ridurre o di calcolare il rischio oltre una certa misura – e nonostante l'ipotesi, non lontana da una valutazione realistica della situazione, che nelle more del giudizio una o più parti convenute ancora attive falliscano.

Il messaggio e il rapporto hanno lasciato in sospeso un punto importante: il valore di causa dell'azione risarcitoria, ancora da stabilire. Si tratta di un valore fondamentale perché da esso dipende il calcolo dell'importo del credito necessario. Pertanto, chiedo al Consigliere di Stato di fornire al Parlamento, nel limite del possibile, le necessarie indicazioni su questo aspetto prima del voto; il credito richiesto, infatti, potrebbe non essere adeguato. Nulla cambia il fatto (tutt'altro che improbabile e, anzi, da perseguire con convinzione) che potrebbe essere trovata una rapida soluzione bonale prima dell'avvio della causa civile.

Condivido le preoccupazioni espresse dal collega Giorgio Galusero inerenti all'assegnazione del mandato. Si tratta di un incarico importante e auspico che la discussione odierna non sfoci in una diatriba tra partiti sulla scelta del legale, indicato in Luigi Mattei, perché svilirebbe il punto focale della faccenda (l'azione risarcitoria) che concerne i cittadini ticinesi indipendentemente dalla colorazione partitica.

Non ho nulla da eccepire sui meriti del Municipio di Giubiasco, anche se non è stato il solo ad aver portato alla presa di posizione della COMCO. Quest'ultima ha svolto un buon lavoro: il rapporto che ha stilato funge da punto di riferimento anche per una causa civile. Tranne in pochi casi non significativi gli aspetti civilistici di una palese violazione della concorrenza non hanno portato a una giurisprudenza utile, ma ciò non toglie nulla al fatto che sia necessario agire.

Detto ciò, ribadisco l'adesione del mio gruppo al messaggio e al rapporto.

BERTOLI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Un cartello è un'associazione finalizzata all'ottenimento di un profitto maggiore di quello ottenibile se la concorrenza agisce correttamente e quindi, sostanzialmente, si tratta di un'organizzazione a delinquere, o perlomeno rivolta a maggiorare i prezzi per i clienti finali. Quando si fonda su un atto scritto è particolarmente sfacciata e sa di poter contare su una certa connivenza o sull'assenza di conseguenze: è il caso di Asfaltopoli. Non mi soffermo su quanto è successo perché è noto a tutti, però la vicenda va vista per quella che è, ovvero un modo per far pagare ai contribuenti cantonali e comunali prezzi assolutamente fuori mercato. Agire contro una simile organizzazione per ottenere un risarcimento dei danni è il minimo che l'ente pubblico possa fare a tutela della sua onorabilità nei confronti dei cittadini. Il valore di causa, ancora sconosciuto, dev'essere calcolato, seppur prudenzialmente, in funzione del danno subito e non di quanto potremmo o meno recuperare. Intanto, dobbiamo calcolare quanto ci è costata la vicenda, intentare una causa su quella base e alla fine, se avremo ragione, discutere dell'incasso e della capacità di pagare di chi dovrà farlo. Sarà sempre possibile chiedere il pagamento a rate per evitare alle ditte il fallimento, che non sarebbe nell'interesse di nessuno, pur tenendo ben presente che il conto va saldato fino all'ultimo centesimo.

Il gruppo PS si associa alla sollecitazione formulata da Giorgio Galusero circa la messa a concorso del patrocinio tra gli studi legali della causa. Visto che si tratta di una vicenda legata al non funzionamento della concorrenza, sarebbe positivo se nella causa si adottasse una concorrenza trasparente. In Ticino ci sono ottimi studi legali che sarebbero in grado di assumersi la causa. Inoltre, una divisione tra chi ha condotto la perizia sui costi e tra chi avrà il patrocinio legale darebbe prova di saggezza e trasparenza.

Il gruppo PS voterà il credito perché è giusto farlo, auspicando però che in futuro non ci si debba più pronunciare su simili crediti, che rappresentano un fallimento per il sistema; un sistema in cui il pubblico e il privato possono e devono collaborare, ma nel quale nessuno ha il diritto di fare i propri affari a spese dei cittadini.

BIGNASCA A., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Pur portando l'adesione della Lega al messaggio, non posso esimermi dal chiedere al Consiglio di Stato di essere severo anche verso l'uso del denaro pubblico e delle proprietà del Cantone. Restando in un campo vicino a quello dell'asfalto c'è il grosso problema delle discariche: i prezzi aumentano a seconda della penuria creata dalle norme in materia. L'Amministrazione collabora con certe ditte – generalmente dirette dalle medesime persone – e mentre "si tira

a campare" i prezzi aumentano, la gente lucra e, tanto per dirne una, la causa concernente la discarica di Mezzovico-Petasio "dorme" da due anni in Pretura. Poi magari, come è già successo in un caso che ho sollevato recentemente ma a cui si è guardato bene dal dare seguito, qualche funzionario, previo un piccolo obolo da parte della ditta interessata, ritira la causa e il Cantone ne esce con le ossa doppiamente rotte. Va benissimo perseguire chi approfitta del soldo pubblico, ma bisogna essere coerenti fino in fondo.

CHIESA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Oggi, dopo quello legislativo di settimana scorsa a Lugano, va in scena il secondo atto della rivincita dei contribuenti ticinesi, cittadini onesti che pagano le imposte bellamente gabbati per milioni di franchi per anni, a Lugano come in tutto il Cantone, da diciassette ditte attive nel campo della pavimentazione stradale; ditte dirette da cognomi altisonanti della nomenclatura partitica e che vantavano personalità in vista, di potere, nei vari consigli di amministrazione. Pezzi grossi che ben presto hanno abbandonato la nave che affondava, adducendo come scusa di essere all'oscuro della faccenda o, come dichiarato dal presidente di un partito nazionale, Fulvio Pelli – il quale evidentemente non ha ritenuto di denunciare il mal andazzo alle autorità giudiziarie competenti – di essersi dimesso non appena esserne venuto a conoscenza. Tra una standing ovation e l'altra ne abbiamo viste e sentite di tutti i colori, come per esempio la magra figura fatta da un ex deputato che ha annunciato in lacrime tra i solidali e convinti applausi della platea di non ricandidarsi a livello cantonale per un conflitto d'interessi tra il suo ruolo di asfaltatore e quello di autorità pubblica, continuando però a far parte del Consiglio comunale di Lugano e della pianificazione del territorio. Insomma, tra dichiarazioni che rappresentavano un vero e proprio insulto all'intelligenza delle persone e altre che rasentavano il ridicolo una, quella fatta da Claudio Suter, è apparsa sincera: *«ci siamo proprio fatti beccare come polli»*.

Fortunatamente si tratta di acqua passata e dopo le stagioni del "mettiamoci d'accordo per fregare tutti i cittadini del Cantone" e dello "scaricabarile" la popolazione spera che sia arrivata finalmente l'era della giustizia. Giustizia, senso morale ed etico impongono a tutti noi granconsiglieri di votare con convinzione il credito in oggetto per intentare una causa civile più che giusta. D'altronde, il dispositivo della COMCO è molto chiaro: l'applicazione in Ticino della convenzione del 15 dicembre 1998 tra il mese di gennaio 1999 e almeno la fine del 2004 costituiva sia un accordo finalizzato a realizzare una ripartizione delle commesse sia un accordo orizzontale in materia di prezzi e, di conseguenza, una limitazione illecita della concorrenza. L'accordo era siglato da diciassette ditte, in pratica tutte meno la ditta Luongo SA che, in effetti, non è stata chiamata a risarcire le spese procedurali.

Detto ciò, alla luce dell'apprezzamento della COMCO e del parere legale redatto dallo studio Mattei di Bellinzona, il quale, malgrado tutte le incertezze del caso, ritiene esistano concrete possibilità di successo in una causa civile, porto l'adesione convinta del gruppo UDC al messaggio, augurandomi che almeno questa volta simili devastanti oligopoli siano finalmente puniti per la loro ingordigia.

SAVOIA S., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - Le cause civili sono interessanti ma molto lunghe e quindi non bisogna nutrire troppe speranze che portino giovamento, soprattutto a memoria futura. Le modalità con cui è stato stanziato il credito per intentare la causa contro il cartello dell'asfalto ci preoccupano. Di questo argomento si era discusso in un seminario di diritto nel corso delle giornate sul diritto della costruzione all'Università di Friburgo. I professori di diritto, compreso il presidente della COMCO, erano scettici sulle possibilità di riuscita della causa civile per via della prescrizione, tanto più che l'azione penale è sfociata in un nulla di fatto, impedendo di prolungare i termini di prescrizione.

Siamo preoccupati anche dal fatto che il Cantone si lanci in questa avventura senza il sostegno di un parere giuridico di almeno uno o due professori di diritto. Pur stimando e apprezzando Luigi Mattei, diventato ormai l'avvocato "di regime" (prima la torta se la spartivano Ferrari e Ghiringhelli), reputo che un ulteriore accertamento non avrebbe guastato, anche perché le ditte interessate non staranno a guardare e cercheranno di costruirsi una buona difesa – e chi paga comanda. Invece di soffermarsi sul passato con una causa civile, che è giusta e sicuramente va fatta, ma i cui eventuali frutti arriveranno tra molti anni, bisognerebbe chiedersi cosa intende fare concretamente il Consiglio di Stato per impedire che simili situazioni si ripresentino in futuro. Il rischio esiste, basta pensare che stiamo per approvare due crediti nel contesto del credito quadro di 905 milioni di franchi a favore delle opere della prima fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL): un simile importo non spinge certo all'onestà. Chi fa il furbo dovrebbe essere penalizzato laddove gli fa più male, senza considerazioni sulle conseguenze occupazionali, perché sarebbe un modo per fregare due volte i contribuenti ticinesi: in sostanza, non dovrebbe più lavorare per molto tempo. E se i furbi vanno puniti, gli onesti vanno premiati, ma non dalla Magistratura, bensì dall'Esecutivo e dal Legislativo. Quest'ultimo ha accettato supinamente e con pochissime opposizioni tutti i crediti per la manutenzione delle strade che sono stati presentati: se fossimo stati più attenti, probabilmente ci saremmo accorti prima di quanto stava succedendo.

Il nostro sostegno al credito dipende da quanto dirà il Governo a proposito delle osservazioni formulate.

POGGI D. - Intervengo perché alcune affermazioni fatte in questa sala mi hanno raggelato la schiena. Chi ha barato con i soldi dei contribuenti deve assumersi tutte le responsabilità del caso, perché è troppo facile venire a paventare possibili scenari di ripercussioni negative per le ditte e per chi ci lavora. Bisogna essere severissimi per non perdere la faccia un'altra volta. Un cartello è un cartello e, come è stato ricordato, è finalizzato a delinquere. Con simili persone non ci possono essere accordi bonali, altrimenti faremmo una pessima figura verso i cittadini che attendono giustizia. Dobbiamo intentare una causa civile, senza se e senza ma; troppe volte il tutto è stato "diluìto".

Vorrei anche ricordare che è dall'inizio degli anni Novanta che si denuncia questo malaffare, ma naturalmente nel nostro Cantone bisogna sempre arrivare all'apice. Concludo ribadendo che chi sbaglia paga.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Innanzitutto vorrei ringraziare a nome del Governo la Commissione e il suo relatore per il rapporto e per la collaborazione dimostrata. Sarebbe inutile ripercorrere la cronistoria che ha condotto alla presente richiesta di credito. Molti deputati, in particolare quelli che hanno

aderito alla nostra richiesta, hanno sottolineato gli aspetti nefasti della vicenda; mi limiterò a entrare nel merito dei dubbi e delle richieste sollevate.

Giorgio Galusero ha messo giustamente in risalto l'attitudine del Comune di Giubiasco, che aveva richiesto l'intervento della COMCO già alla fine degli anni Novanta – se non abbiamo sottolineato i suoi meriti è perché lo abbiamo già fatto in passato in più occasioni. Come si ricorderà, il suo intervento non era riuscito a fare aprire alla COMCO una procedura perché essa non disponeva degli strumenti necessari per farlo. Invece nel 2004, complice anche un cambiamento della legge e sulla base di una montagna di documenti che le erano pervenuti, la COMCO ha potuto avviarla.

L'obiettivo è il raggiungimento di una soluzione bonale, non da ultimo per evitare i tempi lunghi di un contenzioso all'ultima istanza e per non portare al collasso le ditte coinvolte, che sono importanti per il Cantone – altrimenti dovremmo rivolgerci all'Italia o alla Svizzera tedesca, con prezzi non necessariamente concorrenziali. Una richiesta di indennizzo troppo elevata avrebbe dunque poco senso a causa delle difficoltà di incasso e del rischio di fallimento per alcune ditte. Lo scopo dell'indennizzo è ottenere un risarcimento per i danni subiti, ma anche, come diceva Sergio Savoia, lanciare un segnale forte: chi si comporta in modo scorretto non merita di continuare a lavorare.

Sull'importo di causa sono state sollevate perplessità: si tratta di una stima che, nella peggiore delle ipotesi, dovrebbe evitare un'ulteriore richiesta. Una grossa fetta della somma è destinata alle spese per ripetibili, che si produrrebbero qualora perdessimo la causa e il giudice assegnasse ripetibili molto alte – evidentemente l'asticella della stima è stata tenuta molto in alto.

Passo ora all'incarico diretto, tema sollevato da più interventi e all'inopportunità di assegnarlo al legale che ha effettuato la perizia. Il Consiglio di Stato condivide quest'ultima impostazione ritenendo necessario fare una distinzione. Invece, per quanto concerne l'assegnazione di un mandato diretto sia per la perizia sia per l'incarico di patrocinio mi rifaccio al parere del legale del Consiglio di Stato, in cui si afferma che è perfettamente legale in virtù dell'art. 13 cpv. 1 lett. d) del regolamento di applicazione della legge sulle commesse pubbliche e del concordato intercantonale sugli appalti pubblici [RLCPubb/CIAP; RL 7.1.4.1.6], che consente di aggiudicare una commessa direttamente (senza bando) indipendentemente dal suo valore quando vi è l'esigenza di garantire il rispetto di principi fondamentali come la confidenzialità, il segreto professionale o la protezione della personalità. La causa in oggetto risponde senz'ombra di dubbio ai criteri esposti; l'assegnazione della perizia per preparare il terreno a un'eventuale causa e del patrocinio a un unico legale deriva dalla reale difficoltà insita in questa fattispecie. Il Governo, pur essendo consapevole che in futuro la prassi potrà subire modifiche, non ritiene opportuno cambiare il legale dopo che quest'ultimo si è occupato per un certo numero di mesi del tema, prendendo anche contatto con professori universitari. Mi rendo conto che si tratta di un ragionamento opinabile; l'impostazione del Consiglio di Stato non rispondeva a criteri soggettivi, bensì dettati dall'oggettività e dalla difficoltà della materia, dovuta anche alla mancanza di giurisprudenza in merito che, come sottolinea l'avv. Luigi Mattei, determina un rischio di causa.

Giorgio Galusero ha anche affermato che *«se fossimo intervenuti tempestivamente e con fermezza oggi non saremmo qui a discutere di questa triste vicenda»*: non so a chi si riferisse, comunque faccio presente che la situazione era nota da tempo, al Municipio di Giubiasco come anche a noi. Infatti, si è intervenuti più volte con fermezza presso la COMCO, ma a causa della mancanza dello strumento legale appropriato e della documentazione insufficiente per comprovare il cartello non si è riusciti a far aprire una procedura.

Il Governo sta ancora esaminando il valore di causa perché si rende conto della sua delicatezza e della sua importanza per la richiesta del credito. Con l'ausilio di esperti esterni stiamo cercando di valutare l'importo che potrebbe essere ragionevolmente richiesto e ottenuto – sicuramente sarà nell'ordine di svariati milioni di franchi. Anche Manuele Bertoli sottolinea la necessità di valutarne attentamente l'entità, tenendo conto di tutte le variabili. Prima di rivolgerci a un legale e sentita la città di Lugano, all'interno del Dipartimento abbiamo cercato di definire l'ammontare del danno e quindi l'importo da chiedere, però, data la sporadicità di simili vertenze a livello nazionale, abbiamo proceduto a un secondo controllo appoggiandoci a periti esterni; la risposta definitiva non l'abbiamo ancora ricevuta.

Manuele Bertoli riprende la sollecitazione formulata da Giorgio Galusero in merito alla necessità di non assegnare alla stessa persona la perizia e l'assistenza del Cantone. Va ribadito che ciò varrà sicuramente in futuro, ma non per il presente caso per una questione di economia della preparazione degli atti e del legale, che si fa assistere a sua volta da esperti d'oltre Gottardo.

Sono d'accordo con Attilio Bignasca che, citando il caso concernente la scarica di Mezzovico-Petasio, ha affermato che il Governo deve usare la stessa severità anche nei confronti di altri problemi. Se ho capito bene qualcuno, all'interno del Dipartimento, avrebbe accettato un obolo in cambio di una prestazione: posso assicurare che se ciò fosse vero questa persona, di cui chiedo nome e cognome, non la passerebbe liscia. L'attenzione del Dipartimento – e il riferimento alla scarica di Petasio non è assolutamente casuale – per i prezzi che singoli imprenditori cercano di caricare sulla collettività pubblica approfittando di una situazione di quasi monopolio sul mercato è altissima; infatti, ha avviato alcune cause che se "dormono" in Pretura non è certo per colpa sua o del Consiglio di Stato.

Sui punti toccati nell'intervento di Marco Chiesa mi sono già espresso. Vorrei tranquillizzare Sergio Savoia, preoccupato dal fatto che il Cantone voglia lanciarsi in una causa disponendo di un unico parere legale: lo studio in questione si è rivolto a sua volta a periti esterni, se non sbaglio addirittura a un professore tedesco che lavora in Germania, dove vi sono già stati casi come quello in oggetto. Il deputato ha pure affermato che la causa porterà i suoi frutti solo tra molti anni: è chiaro che è finalizzata anche all'ottenimento di una transazione. I tentativi fatti finora non hanno approdato a nulla, mentre la causa dovrebbe permettere di ottenere risultati concreti, possibilmente in tempi brevi.

Sempre Sergio Savoia ha sollevato il nodo del credito di 905 milioni di franchi per la manutenzione stradale. Mi rendo conto che si tratta di un importo molto rilevante, ma è un credito quadro quadriennale e il messaggio con cui è stato richiesto è stato analizzato attentamente dalla Commissione della gestione e delle finanze. Inoltre, copre un patrimonio stradale che, quanto a chilometraggio, pone il Ticino ai primi posti nella classifica nazionale e che contribuisce al suo benessere. Comunque, negli ultimi quadrienni il credito per la manutenzione stradale è stato ridotto in modo importante.

Egli ha anche chiesto cosa intenda fare il Consiglio di Stato per evitare simili situazioni in futuro: dopo l'intervento della COMCO, che è entrata nel merito del problema, il Cantone ha fissato tetti massimi, valevoli non solo per la pavimentazione stradale ma anche per altri settori, oltrepassati i quali per le ditte scatta l'esclusione. Già alla fine degli anni Novanta avevamo cercato di introdurre un sistema simile, ma senza successo perché mancava una base giuridica che reggesse i ricorsi. In questo modo potremo ottenere prezzi inferiori rispetto al passato del 30% o 40%, anche se secondo me dovrebbero

esserlo del 15% o 20%, perché ci troviamo ancora in una situazione anomala e a lungo termine simili prezzi potrebbero mettere in pericolo l'esistenza del mercato e delle ditte.

JELMINI G., RELATORE - Nel periodo compreso tra il mese di gennaio 1999 e il mese di dicembre 2004 diciassette ditte di pavimentazione stradale hanno costituito un cartello: si sono ripartite il territorio cantonale per i lavori di pavimentazione e di manutenzione stradale, hanno concordato una rotazione nell'aggiudicazione delle offerte pubbliche e hanno stipulato un accordo sui prezzi dell'asfalto e dei trasporti. Anche se al punto 1 del messaggio e al punto 2 del rapporto è riportata la cronologia degli eventi, data l'importanza della trattanda è opportuno riproporre una sintesi della vicenda.

Nell'autunno del 2004 il Dipartimento del territorio si è rivolto alla COMCO per valutare la situazione del mercato ticinese delle pavimentazioni stradali, in particolare quella dei prezzi. Il 2 dicembre dello stesso anno la COMCO ha confermato l'apertura di un'inchiesta preliminare e l'8 aprile 2005 ha dichiarato che dall'inchiesta sono emersi indizi di una ripartizione del territorio per i lavori di manutenzione delle strade tra il 1995 e il 2004, di una rotazione nell'aggiudicazione delle offerte pubbliche per lavori di pavimentazione di strade nazionali e cantonali nel periodo compreso tra il 1999 e il 2004 e di un accordo sui prezzi dell'asfalto e dei trasporti. La COMCO decise quindi di aprire un'inchiesta sulla base dell'art. 27 della LCart nei confronti delle ditte che producono asfalto e di quelle attive nella pavimentazione stradale. Il 9 gennaio 2007 ha trasmesso una proposta di decisione – sulla quale era possibile presentare eventuali osservazioni – alle parti interessate, compreso il Cantone in qualità di committente, che evidenziava come l'applicazione della convenzione del 19 dicembre 1998 conclusa tra le imprese di pavimentazione stradale del Cantone Ticino avesse costituito sia un accordo finalizzato a realizzare una rotazione delle offerte sia un accordo orizzontale in materia di prezzi e, di conseguenza, una limitazione illecita della concorrenza ai sensi dell'art. 5 cpv. 3 della LCart. La convenzione, infatti, stabiliva il seguente *modus operandi*:

«Articolo 3

*Le ditte devono partecipare alle riunioni.*

*Salvo decisione contraria dell'assemblea, le riunioni hanno luogo settimanalmente. In queste ultime si trattano i lavori in scadenza fino alla fine della settimana successiva.*

*La presenza alla riunione è obbligatoria. In caso di mancata partecipazione, le ditte assenti sono tenute a informarsi su quanto è stato trattato e a tenersi rigorosamente alle decisioni prese.*

*Le offerte devono essere calcolate integralmente da ogni partecipante al concorso. Saranno discusse in comune al fine di determinare il giusto prezzo della minore offerta, tenendo conto degli interessi del committente e delle imprese.*

*Le offerte d'appoggio dovranno essere compilate secondo le basi di calcolo giustificabili per ogni singola posizione. Si dovrà evitare che le offerte d'appoggio abbiano tutte il medesimo importo.*

*Per i lavori dello Stato alcune offerte dovranno essere inoltrate in modo che possano entrare in considerazione per la delibera, affinché il committente abbia un'effettiva possibilità di scelta fra le ditte concorrenti. Se una ditta rinuncia al suo turno di lavoro senza valido motivo, anche se non è presente alla riunione dovrà di seguito attendere quattro settimane prima di poter di nuovo pretendere lavori secondo contingente.*

#### Articolo 4

*Oggetto della convenzione sono i seguenti lavori di pavimentazione:*

- a) tutti i lavori per enti pubblici (compresi aziende elettriche, di trasporto, eccetera) assegnati per concorso pubblico o licitazione privata.*
- b) Tutti gli altri lavori che superano i 20 mila franchi.*
- c) Altre prestazioni per terzi inerenti lavori di pavimentazione.»*

Seguivano le disposizioni concernenti gli obblighi, i criteri per l'assegnazione dei lavori, quelli per il conteggio nel contingente di rotazione dei lavori, le modalità delle offerte di studio e dei prezzi delle imprese e altre disposizioni inerenti alla corretta applicazione della convenzione.

Il 19 novembre 2007 la COMCO ha presentato la propria decisione, nella quale ha constatato che l'applicazione della convenzione del 15 dicembre 1998 nel Cantone Ticino costitutiva sia un accordo che serviva a realizzare una ripartizione delle commesse sia un accordo orizzontale in materia di prezzi e, di conseguenza, una limitazione illecita della concorrenza secondo l'articolo 5 cpv. 3 lett. a) e c) della LCart. La limitazione illecita della concorrenza ha causato un importante danno economico al Cantone, costretto a pagare le prestazioni necessarie al mantenimento e al miglioramento del patrimonio stradale a un prezzo superiore a quello di mercato. Secondo le rilevazioni dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) e dell'Ufficio federale di statistica, tra il 1999 e il 2004 i prezzi per la posa di pavimentazioni stradali in Ticino erano più elevati rispetto a quelli praticati negli altri Cantoni. Nel 2003 per la posa dell'asfalto del tipo HMT 22 S i prezzi erano dell'85% più cari di quelli praticati nel Cantone Zurigo, dell'80% rispetto a Berna e del 106% rispetto al Vallese. Il Consiglio di Stato intende pertanto avviare una causa civile finalizzata all'ottenimento di un risarcimento dei danni finanziari subiti a causa del cartello, che ha limitato la concorrenza in violazione della LCart. Con il presente messaggio il Consiglio di Stato chiede un credito di 750 mila franchi a copertura dei costi per la causa a carico del Cantone.

Dal profilo legale è utile ricordare che attualmente sono ancora pendenti una vertenza penale e una amministrativa; la prima è stata avviata dal Comune di Lugano quando, l'8 agosto dell'anno scorso, si è rivolto al Ministero pubblico chiedendo l'apertura di un procedimento penale nei confronti degli organi societari delle ditte coinvolte nella vertenza dell'asfalto. Il 12 novembre dello stesso anno è stato decretato il non luogo a procedere, in quanto non erano stati ravvisati gli elementi costitutivi i reati di truffa e di falsità in documenti. Undici giorni dopo l'Esecutivo del Comune di Lugano ha presentato un'istanza di promozione dell'accusa alla Camera dei ricorsi penali del Cantone Ticino. Essa, che non ha ancora evaso l'istanza, potrà confermare il decreto di non luogo a procedere oppure accogliere l'istanza, con contestuale promozione dell'accusa – in tal caso la pratica verrebbe trasmessa a un nuovo magistrato inquirente con l'incarico di proseguire nell'inchiesta. Il Ministero pubblico ha decretato il non luogo a procedere sia nei confronti delle ditte in merito al presunto reato di truffa ai sensi dell'art. 145 del Codice penale svizzero [RS 311.0] sia nei confronti delle autorità e dei funzionari dell'Amministrazione cantonale in merito al presunto reato di infedeltà nella gestione pubblica ai sensi dell'art. 134 del Codice penale.

Per quanto concerne la seconda vertenza, il 13 febbraio di quest'anno il Tribunale amministrativo federale ha comunicato che la decisione della COMCO del 19 novembre dell'anno prima è stata impugnata da otto ditte interessate. Contro la decisione del Tribunale amministrativo è possibile presentare ricorso al Tribunale federale (TF), quale ultima istanza giurisdizionale svizzera. Il Consiglio di Stato e la Commissione non

ritengono necessario attendere l'esito delle due procedure, in quanto i tempi di evasione delle stesse potrebbero rivelarsi molto lunghi. Le decisioni amministrative, inoltre, possono essere impugnate presso il TF, allungando ulteriormente i tempi di una decisione definitiva. Del resto, l'esistenza del cartello è stata appurata e non può essere contestata; a esserlo è il fatto che l'ente pubblico abbia subito un danno economico.

In merito alle possibilità e alle modalità per ottenere un risarcimento è utile fare qualche considerazione. Le decisioni di principio, infatti, sono una bella cosa, però occorre poi capire se vi siano reali possibilità di ottenere un risultato favorevole, anche per evitare di sperperare altro denaro pubblico. Per valutare quello che, tecnicamente, è definito il rischio processuale di una causa civile, ossia le reali possibilità di ottenere ragione in via giudiziale, è stato chiesto un parere legale allo studio Mattei di Bellinzona, che non esclude l'esistenza di un rischio processuale – peraltro presente in qualsiasi causa giudiziaria – ma neppure l'esistenza di concrete possibilità di procedere giudizialmente con una causa civile. Come afferma il rapporto, *«pur con le incertezze derivanti anche dall'assenza di giurisprudenza in merito (è una prima sul piano svizzero) esistono concrete possibilità di procedere giudizialmente con una causa civile contro una, alcune o tutte le imprese (di principio tutte), chiedendo il risarcimento dell'intero danno subito dal Cantone, sulla base del principio della solidarietà. Particolare attenzione dovrà inoltre essere dedicata alla calcolazione del pregiudizio subito»*. Non solo vi sarebbe la concreta possibilità di ottenere il risarcimento dei danni subiti, ma questa sarebbe anche stata valutata positivamente da altre parti interessate, quali la Confederazione che, per il tramite dell'USTRA, intende sostenere la causa e partecipare in ragione della metà alle spese della stessa, e il Comune di Lugano che ha recentemente votato un credito di 300 mila franchi autorizzando il Municipio a promuovere una causa giudiziaria nell'ambito della vertenza concernente le ditte di asfalto.

Al di là del rischio processuale di una causa civile, tanto per il Comune di Lugano, quanto per il Cantone e per la Confederazione convenire in giudizio le imprese di pavimentazione stradale che hanno imposto all'ente pubblico prezzi superiori del 30% o 40% a quelli di mercato rappresenta un dovere morale, oltre che istituzionale. La Commissione condivide le intenzioni del Consiglio di Stato e chiede al Parlamento di approvare le richieste contenute nel messaggio. Tuttavia, rivolge al Governo qualche suggerimento: innanzitutto, chiede che presti particolare attenzione al calcolo del danno subito, che dovrà essere stimato in modo prudentiale onde contenere gli anticipi, le tasse e le spese di giustizia. Inoltre, sempre nell'ottica di contenere le spese e di raggiungere un risultato favorevole in tempi possibilmente non troppo lunghi, chiede che lo Stato verifichi comunque l'opportunità di trovare un accordo extra giudiziale con le parti convenute, anche durante la causa giudiziaria. La Commissione, reputa infine opportuno che lo Stato continui ad agire di concerto con il Comune di Lugano per le strategie giuridiche da intraprendere, sulla scia di quanto sta già avvenendo.

In conclusione, la Commissione invita il Parlamento ad approvare il decreto legislativo contenuto nel messaggio mediante il quale si chiede lo stanziamento di un credito di 750 mila franchi a copertura dei costi a carico del Cantone per la causa civile che intende promuovere nei confronti delle ditte di pavimentazione ticinesi.

GALUSERO G. - Ringrazio il Consigliere di Stato per la risposta, però non ho capito il passaggio inerente al mandato legale: egli ha affermato che in futuro il Consiglio di Stato adotterà una strategia diversa, ma che nel caso in oggetto in pratica il mandato è già stato

assegnato all'avvocato Mattei. Stando così le cose, mi chiedo che senso abbia discutere e votare il messaggio.

Vorrei anche far presente a Carlo Luigi Caimi che non si tratta di una questione di partito, perché conosco l'avvocato Mattei, con il quale ho lavorato e che stimo moltissimo.

CAIMI C. L. - Vorrei fare alcune considerazioni circa la possibilità di trovare un accordo bonale. Non si tratta di voler nascondere qualcosa né di scegliere la via più breve o più favorevole alle ditte che hanno stretto l'accordo cartellare, ma è fondamentale trovare un accordo in tempi brevi per poter incassare effettivamente un credito – vincere una causa tra molti anni senza riuscire a incassare alcunché potrebbe rivelarsi una vittoria di Pirro. Come ho già detto prima, buona parte delle ditte non è più attiva e altre potrebbero fallire nei prossimi anni a causa delle difficoltà finanziarie. D'altra parte, non si può neanche dimenticare che quelle ancora attive devono provvedere alla manutenzione del nostro sistema stradale, altrimenti dovremmo far capo a ditte esterne al Cantone con costi non per forza inferiori.

Non vale la pena soffermarsi eccessivamente sul problema del mandato di patrocinio. È un discorso delicato, ma ricordo che è nell'interesse dello Stato non spendere due volte per ottenere lo stesso risultato; chiedere un ulteriore parere ex novo a chi non si è mai interessato alla vicenda costituirebbe uno spreco.

BERTOLI M. - In Gran Consiglio è ancora presente la cultura alla base di Asfaltopoli: Carlo Luigi Caimi e il Consigliere di Stato sostengono che quando bisogna asfaltare una strada conviene assegnare il lavoro a una ditta che l'ha già fatto in passato evitando il concorso. L'idea secondo la quale in generale è giusto operare una distinzione tra la perizia e il mandato ma non in questo caso mi lascia di stucco. Con questa logica siamo arrivati al punto in cui ci troviamo e stiamo continuando sulla stessa via. Chiedo quindi se il mandato sia già stato attribuito e, nel caso in cui la risposta fosse positiva, se la Commissione possa riunirsi nuovamente.

BIGNASCA A. - Prendo nuovamente la parola per precisare che in un caso abbastanza recente il Consiglio di Stato, o l'Amministrazione (non faccio nomi perché li ignoro), per 25 mila franchi ha ritirato una causa in Pretura in cui il danno subito dallo Stato variava tra i 7 e i 10 milioni di franchi. Non me lo sto inventando: esiste un rapporto speciale del Controllo cantonale delle finanze datato 20 giugno, che è stato trasmesso alla Sottocommissione alla vigilia del dibattito sul Consuntivo 2007 ed è passato dal Consiglio di Stato prima di arrivare a noi. Chiedo a quest'ultimo di leggerlo, anche per rispetto di chi l'ha redatto; il rapporto non fa nomi: per conoscerli il Consiglio di Stato dovrà aprire un'inchiesta. Non bisogna occuparsi di faccende roboanti e passare sotto silenzio quelle veramente importanti, perciò la Sottocommissione aspetta una presa di posizione su questo rapporto da parte del Consiglio di Stato.

SAVOIA S. - Anch'io sono perplesso da quanto emerso nel corso del dibattito e soprattutto dalle risposte del Consigliere di Stato. Come ha detto Giorgio Galusero, quando si intenta una causa concernente i mandati e gli appalti l'assegnazione del mandato avviene in maniera poco trasparente e un simile modo di procedere porta sfortuna per l'avvenire,

andando contro le regole napoletane della scaramanzia. Ricordo che nelle cause civili chi guadagna sempre e non corre nessun rischio è l'avvocato. Mi chiedo se almeno in questo caso non si possa procedere con maggiore trasparenza, se non altro per tranquillizzare i cittadini.

Il Consigliere di Stato ha anche sostenuto che i prezzi praticati recentemente sono inferiori del 30% o 40% rispetto a prima che la vicenda venisse a galla e che probabilmente la variazione è eccessiva e le ditte rischiano di non farcela. Essendo un fervente sostenitore dell'economia di mercato, in modo particolare in questo periodo di crisi delle borse, mi chiedo se il fallimento delle ditte non sia dovuto al fatto che ce ne sono troppe e se non si debba quindi lasciarle fallire. A meno che, e in tal caso ci troveremmo in una situazione di economia in parte pianificata, lo Stato non voglia sostenerle con sussidi non trasparenti tramite il gioco dei prezzi. Dall'intervento del relatore abbiamo appreso che, in alcuni casi, il prezzo dell'asfalto HMT 22 S era addirittura superiore del 100% a quello praticato in altri Cantoni. Mi chiedo perché, nonostante ciò, le ditte non ce la facciano.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Carlo Luigi Caimi ha sottolineato l'opportunità, ma anche la necessità, di giungere a un accordo in tempi brevi per poter incassare effettivamente l'importo; la Commissione ha formulato la stessa raccomandazione all'indirizzo del Cantone. Il sottoscritto concorda con quanto affermato e ritiene opportuno agire di concerto con il Comune di Lugano, con il quale ci siamo incontrati più volte. La Commissione auspica anche che il calcolo del danno sia fatto nel modo giusto e con molta cura: ci stiamo lavorando con l'ausilio di periti esterni.

Prendo atto della precisazione fatta da Attilio Bignasca: leggeremo il rapporto di cui parlava e riferiremo alla Sottocommissione così come ha chiesto.

Giorgio Galusero, Manuele Bertoli e Sergio Savoia hanno affermato che si perpetua la pratica di Asfaltopoli, facendo sembrare che il Governo abbia agito contro la legge: lo smentisco e li invito a leggere la legge sulle commesse pubbliche [LCPubb; RL 7.1.4.1] e il concordato intercantonale sugli appalti pubblici [CIAP; RL 7.1.4.1.3]. Una divisione tra chi conduce la perizia, quindi la fase di accertamento giuridico, oltre che di fatto, di una fattispecie e chi poi, nel caso concreto, assiste lo Stato durante la causa è sicuramente opportuna. Giorgio Galusero ha chiesto se il mandato sia già stato assegnato all'avvocato Mattei: la risposta è affermativa. Il Parlamento è l'organo supremo e le indicazioni della Commissione sono ben accette, però non ci troviamo di fronte alla progettazione di massima di una strada giustamente condotta da Tizio e poi ripresa da Caio, bensì a un caso più complicato, come documentato dal messaggio, dal rapporto e dalla mancanza di giurisprudenza in merito. L'avvocato Mattei ha intessuto rapporti con altri professionisti della Svizzera interna e della Germania e ha avuto contatti con la COMCO; in Ticino ci saranno altri avvocati altrettanto bravi, ma per entrare in materia avrebbero bisogno di tempo e quest'ultimo va fatturato. Come tutte le scelte, anche quella che abbiamo fatto è opinabile, ma non è sbagliata – mi rivolgo a Manuele Bertoli – né tantomeno perpetua la pratica di Asfaltopoli, perché il Dipartimento e il Consiglio di Stato lavorano seguendo impostazioni dettate dalla legge in modo trasparente. In tutti gli altri settori non è mai stata riscontrata una parvenza di quanto successo con l'asfalto, semmai il contrario perché il problema era costituito dal sottocosto. Abbiamo sempre sostenuto – mi rivolgo a Sergio Savoia – l'opinabilità dell'assegnazione del mandato: quando egli proverà che non si conforma alla LCPubb potrà sostenere che assegniamo i mandati in modo poco trasparente.

Sergio Savoia è intervenuto anche sulla questione dei prezzi: quanto ho affermato è ciò che abbiamo riscontrato. Non stiamo cercando di creare un mercato pianificato, ho semplicemente constatato che prezzi inferiori del 30% o 40% rispetto a quelli del passato non corrispondono a un'economia sana e rischiano di mettere in ginocchio alcune ditte. Noi fissiamo un tetto: se una ditta lo supera è esclusa, ma se pratica prezzi inferiori ed è in grado di svolgere il lavoro riceverà il mandato.

JELMINI G., RELATORE - Non ritengo opportuno esprimermi sulla scelta del rappresentante legale, anche perché si tratta di una responsabilità che spetta al Consiglio di Stato. Vorrei però rilevare la contraddizione in cui incappa chi chiede di contenere il più possibile le spese di causa auspicando nel contempo la messa a concorso del mandato. La gran parte del lavoro legale, come ha detto il Consigliere di Stato, è stata fatta dallo studio che ha redatto il parere; assegnare il mandato a un altro avvocato comporterebbe un aumento dei costi a carico del Cantone e, tra l'altro, dover ricostruire una strategia di difesa legale perdendo ulteriore tempo prezioso.

VITTA C. - Alla luce di quanto emerso, il nostro gruppo chiede qualche minuto di sospensione per poterne discutere.

GOBBI N., PRESIDENTE - La sospensione è accordata.

BERTOLI M. - Chiedo che la Commissione della gestione e delle finanze si riunisca per chiarire la questione. Non capisco perché il Consigliere di Stato si sia offeso; ho semplicemente affermato che quanto sentito in quest'aula corrisponde alla cultura propria di Asfaltopoli. La tesi secondo cui si deve assegnare il mandato a chi ha già condotto la perizia perché costa meno potrebbe essere sempre valida e allora tanto varrebbe abbandonare i concorsi. Invece di affermare che di principio d'ora in avanti le due operazioni verranno distinte, si poteva dire, come ha fatto Giovanni Jelmini, che un simile modo di procedere è sbagliato perché è uno spreco di denaro. Non ho riscontrato la necessità di assegnare il mandato prima della decisione parlamentare che lo finanzia, perciò vorrei una spiegazione in merito.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - A Manuele Bertoli ho già risposto: egli non può collegare la cultura di Asfaltopoli al caso in oggetto perché se la scelta dell'avvocato è opinabile, la legge prevede che per questo tipo di prestazioni non solo il concorso non è necessario, ma addirittura non è idoneo.

SAVOIA S. - Non ho mai affermato che siano state fatte scelte illegali, ma poco trasparenti. Sono tentato di votare no perché, in quanto parlamentare, non mi piace trovarmi di fronte al fatto compiuto; nella situazione in cui ci troviamo possiamo solo votare in modo affermativo o negativo, senza avere la possibilità di modulare la nostra posizione.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Non siete messi di fronte al fatto compiuto, ma all'opportunità di votare un credito di 750 mila franchi. Il Consiglio di Stato sarebbe l'unico ad avere la competenza di una scelta di tal genere. Sottolineo anche il fatto che è il Parlamento a decidere: se dovesse emergere che la scelta fatta non vi sta bene possiamo rivederla, il mandato può essere revocato in ogni momento indipendentemente dalle ragioni. Semplicemente, abbiamo voluto guadagnare tempo andando avanti nella preparazione della causa.

MERLINI G. - Preannuncio al Consigliere di Stato che voterò affermativamente perché il credito in oggetto è importante per le ragioni spiegate da chi mi ha preceduto, in particolare dal relatore. La scelta dell'avvocato Mattei per stendere la perizia è stata accorta perché è un professionista con una notevole esperienza del settore. Il Consigliere di Stato, però, deve convenire che la decisione di attribuirgli anche l'incarico di patrocinio è stata irraguardosa nei confronti del Gran Consiglio, senza nulla togliere alla sostanza perché ciò è avvenuto nel nostro interesse.

*La seduta è sospesa per cinque minuti.*

MERLINI G. - La Commissione della gestione e delle finanze, dopo aver ottenuto i debiti chiarimenti da parte del Consigliere di Stato, ritiene che non vi siano i motivi per rivedere il rapporto e le sue conclusioni, né tantomeno per riaprire l'analisi del messaggio. Data l'importanza di alcune comunicazioni per il plenum, invito il Consigliere di Stato a illustrarle.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Ringrazio la Commissione per la breve ma proficua discussione, durante la quale ho chiarito la divergenza di opinioni con Manuele Bertoli. Ho comunicato alla Commissione che il Consiglio di Stato ha preso la decisione di principio di assegnare il mandato all'avvocato Luigi Mattei, ma che non è ancora stata formalizzata, per cui non si può parlare di revoca. La sua scelta era dettata da motivi opportunistici, di risparmio e dalla bravura ed era di competenza del Consiglio di Stato.

BERTOLI M. - Gran parte del malinteso è stata risolta. In ogni caso sarebbe meglio se il Governo avviasse quanto meno una procedura a invito, anche se riconosciamo che si tratta di una competenza del Consiglio di Stato e quindi spetta a esso decidere. La cifra già spesa si aggira attorno al 5% del mandato complessivo, quindi una minima parte. Mi sembra tuttavia corretto sottolineare che oggi finanziamo un mandato che verrà attribuito in seguito.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Per il lavoro svolto finora nell'ambito dell'allestimento della perizia sono stati spesi tra i ventimila e i trentamila franchi.

VITTA C. - Porto l'adesione del mio gruppo al credito. Sicuramente i malintesi sorti oggi non hanno facilitato una visione chiara del problema. Prendiamo atto che il mandato non è ancora stato attribuito; spetta al Consiglio di Stato assegnarlo e auspichiamo che terrà conto di quanto scaturito dalla discussione, in particolare in merito all'opportunità di separare lo svolgimento della perizia dal mandato di causa, da soppesare con l'aspetto finanziario.

GALUSERO G. - Mi adeguo alla decisione del partito. Per quasi vent'anni ho ricoperto la carica di amministratore comunale e vi assicuro che se il Municipio avesse assegnato un mandato di questa natura senza andare in Consiglio comunale gli enti locali l'avrebbero rimproverato.

GOBBI N., PRESIDENTE - Faccio presente a Giorgio Galusero che il Consigliere di Stato ha precisato che il mandato non è ancora stato formalizzato ed è intenzione del Consiglio di Stato continuare su quella strada.

PANTANI R. - Gli stralci del regolamento dell'associazione a delinquere di stampo mafioso citati dal relatore mi hanno lasciato senza parole: in un altro Paese le persone coinvolte sarebbero finite in galera. I loro beni sarebbero stati sequestrati, dopodiché avrebbero dovuto subire un giudizio civile. Com'è possibile che i funzionari addetti al controllo e i loro superiori non si siano accorti di quanto stava succedendo? Voterò no perché la vicenda si risolverà a "tarallucci e vino": le aziende cambieranno nome e noi continueremo a versare loro soldi.

REGAZZI F. - Ho seguito con interesse il dibattito e non vorrei che la discussione sul mandato faccia dimenticare la gravità dei fatti commessi; voterò con convinzione il credito richiesto perché lo ritengo un atto dovuto.

A margine del dibattito vorrei osservare che se quelle ditte hanno potuto agire impunemente per così tanti anni è anche perché alcuni funzionari non hanno fatto fino in fondo il loro dovere. Nella migliore delle ipotesi si tratterebbe di una grave negligenza per la quale si sarebbe potuto prevedere almeno un ammonimento. Invece, non è stato preso alcun provvedimento, anzi, magari nel frattempo qualcuno è pure stato promosso. Non me ne voglia il Consigliere di Stato se mi rimane qualche perplessità in merito.

PAPARELLI A. - La nave si incaglia sempre e solo sull'entità del mandato, precisamente sulla pecunia da destinare al legale chiamato a difenderci. Bisogna essere realisti: se votare questo sostanzioso credito significa lanciare un segnale forte che non siamo più disposti a farci imbrogliare da imprenditori poco scrupolosi ben venga, ma allora bisogna essere realisti fino in fondo, perché per giungere a un accordo bonale gli asfaltatori devono riconoscere le colpe di cui si sono macchiati, il che è improbabile. Le possibilità di successo sono quindi scarsissime. Non venite a raccontarci che è possibile recuperare almeno in parte il maltolto perché non caveremo un ragno dal buco. Voterò il credito obtorto collo, come del resto ho fatto in Consiglio comunale a Lugano.

ORSI L. - Premetto che darò la mia adesione al rapporto anche per quanto precisato dal Consigliere di Stato successivamente alla riunione. Per quanto concerne la discussione in atto, non condivido l'affermazione secondo cui il mandato diretto garantisce un risparmio; infatti, la LCPubb, che è applicata soprattutto alle categorie di progettazione e consulenza, è stata voluta per permettere al mandatario (il Consiglio di Stato) di assegnarlo al migliore offerente non solo dal punto di vista economico, ma anche per le referenze, le competenze, eccetera. Il Consiglio di Stato ha l'opportunità di valutare la possibilità di mettere in una sana concorrenza una categoria professionale come quella degli architetti, finora esclusa. La messa a disposizione della perizia e la scelta di alcuni studi legali con provate e fondate referenze potranno dare un esito positivo sia dal punto di vista della prosecuzione della causa sia di una parcella commisurata alle prestazioni ed economicamente vantaggiosa per il Cantone e per i contribuenti.

GHISLETTA R. - Il credito in oggetto va votato con convinzione, la stessa con cui bisogna sostenere il legale che assumerà il mandato, perché si tratta di una causa importante. Fa specie che determinati esponenti di partiti ai quali appartenevano alcuni deputati invischiati in casi simili si chiamino fuori dalla vicenda e se la prendano sempre con l'Amministrazione. Se c'è un caso in cui quest'ultima ha lavorato bene è proprio quello in oggetto: il dossier redatto dai suoi funzionari, a differenza di quello del Comune di Giubiasco, ha superato l'esame della COMCO. Perciò ci si può lamentare del fatto che le leggi federali non siano adeguate a rispondere alla realtà già sollevata dal Comune di Giubiasco, ma non del lavoro svolto dall'Amministrazione e dai suoi funzionari.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Gli interventi di Rodolfo Pantani e di Fabio Regazzi impongono una replica. Al di fuori del dibattito è stato sollevato l'argomento di un'eventuale inerzia dei collaboratori del Dipartimento, ma vi ricordo che tutti gli enti pubblici si sono trovati in simili situazioni. La faccenda era estremamente difficile: i miei collaboratori si sono accorti di quanto stava succedendo e l'hanno denunciato assieme al Comune di Giubiasco. Purtroppo, però, lo strumento giuridico non era sufficientemente performante da permettere alla COMCO di aprire un'inchiesta. La base legale è cambiata nel 2003, anche grazie alla Commissione della gestione e delle finanze. Sono d'accordo con quanto diceva Raoul Ghisletta: i collaboratori hanno lavorato davvero molto bene e la prima denuncia era stata fatta nel 1994.

Tornando al tema del mandato, il Consiglio di Stato ha preso una decisione di principio, che sarà ridiscussa prendendo atto di quanto emerso dal dibattito odierno.

*La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.*

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 75 voti favorevoli, un contrario e un'astensione.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 72 voti favorevoli, un contrario e 3 astensioni.*

5. • CREDITO DI FR. 2'830'000.- PER LA PROGETTAZIONE DELLA CIRCONVALLAZIONE AGNO-BIOGGIO (PROGETTO STRADALE), OPERA PRIORITARIA DEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (PTL), NELL'AMBITO DEL CREDITO QUADRO DI FR. 905'000'000.- CONCESSO A FAVORE DELLE OPERE DI PRIMA FASE DEL PTL CON DECRETO LEGISLATIVO DEL 12 MARZO 2003
- CREDITO DI FR. 2'200'000.- PER GLI ALTRI GRUPPI FUNZIONALI DEL PTL NELL'AMBITO DEL CREDITO QUADRO DI FR. 905'000'000.- CONCESSO A FAVORE DELLE OPERE DI PRIMA FASE DEL PTL CON DECRETO LEGISLATIVO DEL 12 MARZO 2003

Messaggio del 9 aprile 2008 n. 6054

*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.*

BRIVIO N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Porto l'adesione del mio gruppo al messaggio, che chiede di stanziare due crediti molto importanti sia dal punto di vista quantitativo sia qualitativo. Infatti, la circonvallazione di Agno e Bioggio è un elemento considerevole per l'intera viabilità del Malcantone e, indirettamente, per quella del distretto di Lugano. Il problema della viabilità del Malcantone è noto a tutti – è stato il primo tema di cui mi sono occupato in qualità di deputato – e vi si è confrontati quotidianamente, da mattina a sera.

È apprezzabile lo sforzo fatto dal messaggio e dal rapporto in vista dello sviluppo di un altro elemento molto importante della regione del Luganese, che andrebbe a beneficio di tutto il Cantone: l'allungamento della pista dell'aeroporto di Lugano-Agno. I problemi dati dall'attuale lunghezza della pista, di natura soprattutto tecnica, sono noti; un suo allungamento permetterebbe un miglior sfruttamento dell'aeroporto sotto tutti i punti di vista, anche come collegamento verso il resto della Svizzera.

Il mio auspicio è che non ci si limiti a costruire la circonvallazione, perché resta un altro grande passo da fare: risolvere il problema del collegamento di Agno con il confine di Ponte Tresa. Sono diverse le varianti ancora allo studio; si tratta di mettere d'accordo i Comuni interessati. Con la circonvallazione si risolve una parte del problema, che è rimandato qualche metro più avanti. L'obiettivo sarà raggiunto quando tutta la tratta sarà completata e perciò auspico che il Consiglio di Stato porti avanti il tema con sollecitudine per risolvere nel più breve tempo possibile la situazione, ridando così alla splendida regione del Malcantone la qualità di vita che si merita.

Con le considerazioni esposte, porto l'adesione del gruppo PLR al messaggio.

CANEPA L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Porto l'adesione del gruppo PPD al messaggio. La circonvallazione di Agno e Bioggio è uno dei tasselli del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e come tale risulta indispensabile per il completamento di un

progetto globale che vuole dare una struttura organica ed efficace ai diversi tipi di trasporto del Luganese, in grado a loro volta di armonizzarsi in un contesto più ampio che raggiunge i confini nazionali. Non è mia intenzione riprendere nozioni e concetti già esposti nel messaggio e nel rapporto, documenti ben redatti ed esaustivi. Il traffico del Luganese, e più in generale quello del Cantone, sta raggiungendo limiti che devono far riflettere; perciò sono nati i Piani dei trasporti, che però sono arrivati tardi. Infatti, l'aumento esponenziale del volume dei veicoli sulle nostre strade ha avuto il sopravvento sulle strategie messe in atto per prevenirne i disagi. Bisogna trovare una soluzione percorribile e concreta senza puntare il dito contro nessuno.

Sostanzialmente vi sono due soluzioni possibili da portare avanti in parallelo perché complementari. La prima punta sul miglioramento della rete stradale, evitando i centri abitati, con circonvallazioni, gallerie e altre opere in grado di fluidificare e aumentare la capacità delle arterie stradali. La seconda è rivolta al potenziamento del trasporto pubblico scaricando, di conseguenza, una parte dell'utenza privata stradale. Però si pone un problema di impostazione, perché la svolta decisiva verso l'uso massiccio e l'attrattività dei mezzi pubblici passa attraverso la semplificazione o addirittura l'eliminazione degli ostacoli burocratici e finanziari, nati con il lodevole intento di incentivare e attirare utenti e proporre agevolazioni sui costi, ma che alla fine creano oggettive difficoltà. Mi riferisco alle innumerevoli possibilità esistenti di abbonamenti Arcobaleno, sconti vari, abbinamenti, eccetera. Ad esempio, ieri c'era la possibilità di viaggiare gratuitamente sui mezzi pubblici, ma non so quante persone ne erano al corrente e probabilmente poche ne hanno usufruito, in quanto si tratta di un'azione troppo isolata e forse ancora troppo macchinosa. Prendere i mezzi pubblici dovrebbe diventare più automatico e accessibile a tutti, quasi come prendere l'ascensore: un modo semplice e gratuito.

La circonvallazione di Agno e Bioggio evidenzia anche un altro problema, caratteristico in particolare del Luganese ma più in generale del nostro Cantone, e lo si comprende leggendo il messaggio e il rapporto, oltre che conoscendo la zona d'intervento. Cito dal rapporto parte della descrizione relativa al tracciato della circonvallazione, sul quale *«si troveranno diverse rotonde, di cui alcune completamente nuove. In zona Mulini di Bioggio passerà in due gallerie artificiali contro montagna per poi giungere alla nuova grande rotonda della Piodella. Da lì verrà soppresso un tratto significativo della strada cantonale tra l'attuale rotonda all'altezza della Migros e la zona dei Vivai Stierlin. Questo anche per permettere l'allungamento della pista dell'aeroporto, una rivendicazione vecchia di decenni e che finalmente troverà soluzione permettendo di introdurre nuove tecnologie di atterraggio e migliorando la sicurezza. All'altezza dei già citati Vivai Stierlin la strada andrà sottoterra attraversando il fiume Vedeggio, riaffiorerà subito prima della nuova rotonda di Agno che permetterà di accedere appunto al Borgo di Agno tramite il collegamento con l'attuale rotonda Migros. Poco dopo la nuova rotonda di Agno la nuova bretella ritornerà sotto terra per riaffiorare definitivamente in zona Tropical»*. Tutto ciò per un tratto di 4'500 metri. Le difficoltà in cui ci troviamo a operare sono notevoli e sono date da spazi ristretti (essenzialmente le pianure) da vincoli esistenti, da zone edificate, da altre vie di comunicazione e da corsi d'acqua che rendono costose, oltre che complicate, le opere da eseguire.

Vorrei ricordare i noti problemi con cui è confrontato il basso Malcantone e le loro possibili soluzioni. Se la circonvallazione di Agno e Bioggio è importante e va sostenuta, non bisogna dimenticarsi di quanto succede dalla zona Tropical a Ponte Tresa e di seguito verso l'Italia. Fino a Ponte Tresa il problema è "interno", risolvibile tra gli enti locali e il Cantone, anche se l'annosa questione della circonvallazione di Magliaso e Caslano non può lasciare indifferenti e necessita di una soluzione quanto prima. La continuazione oltre

confine, non meno importante, è una partita che va giocata a un altro livello istituzionale tra il Cantone, la Confederazione e le autorità italiane. La speciale Commissione italo-svizzera, costituita ormai diversi anni or sono e incaricata di trovare una soluzione transfrontaliera globale, ha rassegnato un corposo rapporto, ma nulla è ancora stato deciso. Oltre a enunciazioni di intenti, più declamatorie che veri e propri accordi internazionali, di concreto c'è poco e oltre confine la vicenda è tutt'altro che chiara e definita. Anche se i tempi sono ancora piuttosto lunghi, un approfondimento e una definizione, anche per la parte italiana, costituirebbe un ulteriore tassello per la soluzione del problema viario del basso Malcantone.

Alla luce delle considerazioni espresse, vi invito a sostenere il messaggio e le relative richieste di credito.

ARIGONI G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Oggi siamo chiamati a votare due crediti di progettazione per interventi stradali o, come li chiamano, per i gruppi funzionali del PTL. Di quest'ultimo e della sua attuazione si parla da almeno vent'anni, a riprova della lentezza del nostro sistema decisionale. In Commissione speciale per la pianificazione del territorio si discute da anni, senza grandi risultati, per trovare una soluzione che, senza mettere in discussione i passaggi democratici, acceleri le procedure. In ogni caso, i tempi tra la decisione di studiare una soluzione pianificatoria e la sua attuazione sono troppo lunghi e i progetti devono essere continuamente modificati per seguire la società in evoluzione. Spero solo che questi anni siano serviti a far maturare nei cittadini la sensibilità ecologica e ambientale e che si sfrutti l'occasione data dagli interventi nel PTL per adottare gli obiettivi elencati nel nuovo Piano direttore (PD), in particolare le misure fiancheggiatrici della galleria Vedeggio-Cassarate.

Purtroppo, dal messaggio si rileva che resta ancora molto da fare nell'ottica della qualità della vita, specialmente degli abitanti dell'agglomerato di Lugano e del basso Malcantone. Nel rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio concernente l'adozione degli obiettivi pianificatori cantonali del PD del 29 marzo dell'anno scorso si può leggere che *«i programmi d'agglomerato Trasporti e insediamenti sono un presupposto per l'accesso ai sussidi del Fondo infrastrutturale. Mediante alcuni requisiti di base la Confederazione valuta se un programma possa essere considerato meritevole di promozione. Il suo effetto viene invece verificato sulla base di criteri d'efficacia, definiti da indicatori e da diversi parametri corrispondenti. Questi criteri sono:*

- *miglioramento della qualità dei sistemi dei trasporti (tempi di percorrenza con i trasporti pubblici; qualità del traffico pubblico; situazione delle code del traffico stradale; raggiungibilità; intermodalità; qualità del traffico pedonale e ciclabile);*
- *promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti (concentrazione di attività presso i poli degli insediamenti; sviluppo urbanistico e qualità di vita; effetto di separazione delle infrastrutture di trasporto negli insediamenti);*
- *aumento della sicurezza del traffico (modifica della frequenza degli incidenti; numero di morti e feriti per anno; danni materiali per anno);*
- *riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse (inquinamento fonico; inquinamento dell'aria; clima/emissioni; occupazione di superfici; effetti di frazionamento del paesaggio);*
- *sostenibilità dei costi d'investimento e d'esercizio (costi di investimento; costi d'esercizio e di manutenzione; utilizzazione della capacità e redditività)».*

Senza una visione globale, nella quale non rientri solo la questione della mobilità (arrivare velocemente in città) ma anche un insieme di fattori che vanno sviluppati concretamente sul territorio (per esempio adottando tutte le misure fiancheggiatrici della galleria Veduggio-Cassarate), la Confederazione, contrariamente a quanto sostiene il rapporto, difficilmente concederà un sussidio.

Anche per la circonvallazione di Agno e Bioggio bisognerà tenere conto di questi fattori e degli obiettivi del PD, quali per esempio la vivibilità e il paesaggio – quest'ultimo non deve coprire i danni causati dagli altri perché è il più importante. Non bisognerà limitarsi a progettare una nuova strada, bensì cogliere l'occasione per pianificare tutto il territorio, tenendo conto di una sistemazione urbanistico-ambientale dei due Comuni, così come di un possibile prolungamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa verso Manno, del continuo sviluppo industriale e dei posti di lavoro della Valle del Veduggio e della sistemazione delle rive su un progetto di fruibilità globale-regionale che abbia anche un impatto turistico. Solo tenendo in considerazione il patrimonio ambientale potremmo essere attrattivi turisticamente: quindi vanno pianificati anche gli spazi verdi e di svago legati al traffico lento, un principio valido per l'intero PTL. Bisognerà evitare quanto successo con la prima proposta di circonvallazione, quando abbiamo discusso il ricorso di Muzzano con il progetto del piano generale già sul tavolo, per poi rifare tutto da capo perché nel frattempo era giunta l'osservazione di Lugano sul prolungamento della pista dell'aeroporto.

Il rapporto chiede di intervenire con una prima tappa del progetto che prolunghi la pista dell'aeroporto, ma forse sarebbe più urgente portare il traffico proveniente da Lugano fuori dal centro di Agno, senza prevedere rotonde in mezzo al paese. È anche importante escludere il traffico dalle zone densamente urbanizzate e quindi vanno potenziati i posteggi fuori dall'agglomerato, ma non basta costruire parcheggi da settanta posti come a Magliaso, quando sulla tratta Ponte Tresa-Agno ogni giorno transitano 31 mila veicoli (39 mila nei giorni feriali). Inoltre bisogna rendere attrattiva la ferrovia e quindi va studiato entro breve un progetto di navetta che da Molinazzo porti i passeggeri in centro città.

Nell'ambito dell'importante discorso della Regio Insubrica ripreso dal PD, vorrei sapere dal Consiglio di Stato quale sia il grado di autonomia di cui disponiamo nei confronti della Confederazione nelle trattative con la regione Lombardia. Varrebbe inoltre la pena aprire un dibattito sull'uso che l'Italia fa dei soldi che riceve quale rimborso delle imposte alla fonte pagate dai frontalieri. Bisognerebbe prevedere un posteggio a Ponte Tresa Italia senza portare le automobili più vicino alla città, oppure si potrebbe far arrivare i bus italiani fino alla stazione del tram di Ponte Tresa. Bisognerebbe anche riuscire, tramite qualche tipo di incentivi, a convincere le ditte situate lungo la tratta della ferrovia LPT a non mettere più a disposizione i posteggi a tutti i dipendenti.

Anche oggi ho parlato del problema delle rive del lago, che mi sta particolarmente a cuore, e non posso non fare una riflessione sulla circonvallazione di Magliaso-Caslaro-Ponte Tresa: attuare la circonvallazione di Agno e Bioggio senza sistemare anche questo tratto, dove vi è perennemente colonna, resta una soluzione monca. Anche in tal caso il Consiglio di Stato o il Dipartimento del territorio devono intervenire in modo più decisivo per spiegare ad alcuni rappresentanti delle autorità comunali che è necessario trovare una soluzione in base ai criteri elencati prima e non limitarsi a creare una seconda strada con cui arrivare più velocemente in centro, tenendo conto della sistemazione urbanistica e ambientale dei Comuni e delle possibilità finanziarie del Cantone. La proposta riportata dal relatore nel rapporto che prevede un'unica galleria tra Magliaso e Ponte Tresa con un'uscita in zona Magliasina è fantapolitica: il costo sarebbe enorme e risolverebbe

unicamente il problema dei frontalieri, mentre all'interno di Magliaso transiterebbero ancora 21 mila veicoli al giorno.

Con le considerazioni esposte, a nome del PS vi invito ad accogliere il rapporto.

GYSIN G., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - La posizione dei Verdi sul messaggio in discussione è basata sulla certezza che costruire nuove strade non risolve il problema della mobilità né dal punto di vista della fluidità del traffico né da quello ambientale. Il problema del traffico sulla strada Lugano-Ponte Tresa, e quindi di Bioggio e Agno, è noto e siamo tutti d'accordo che bisogna risolverlo. Una circonvallazione probabilmente scaricherebbe il traffico altrove, ma non a lungo termine. Infatti, l'equazione secondo la quale a più strade corrisponde più traffico finora si è sempre rivelata corretta; di fatto, potenziare la rete stradale non risolve il problema, ma lo rinvia di una decina di anni. È da anni che all'aumento della domanda di mobilità automobilistica si risponde aumentando l'offerta di strade; ora è giunto il momento di basare la pianificazione sull'offerta, dirigendo la domanda verso forme di mobilità sostenibili. Crediti come quello in oggetto perpetuano vecchie ricette che hanno dimostrato di non sapere risolvere il problema, anzi l'hanno aggravato. Qualche timido passo verso una mobilità più sostenibile è stato fatto (per esempio sono stati investiti molti soldi per aumentare la frequenza del trenino FLP) ma è ancora troppo poco.

Uno sforzo è stato fatto anche per quanto riguarda la mobilità aziendale. L'anno scorso è stata pubblicata *La Guida alla mobilità aziendale* per i datori di lavoro. È evidente che le aziende hanno un grande potenziale di riduzione del traffico. Il documento è un primo passo nella giusta direzione, però affinché si attivi il potenziale sono necessari incentivi. Chi genera traffico – siano aziende o centri commerciali – dovrebbe essere coinvolto nelle misure atte a rendere la mobilità più sostenibile.

Non è costruendo nuove strade che si risolve il problema della mobilità. Non è costruendo nuove strade che si migliora la qualità dell'aria e, al contrario di quanto sosteneva Nicola Brivio, della vita di una regione. Non è costruendo nuove strade, infine, che si risanano le casse dello Stato. I Verdi auspicano che si continui in direzione di una mobilità più sostenibile, ma che lo si faccia con maggiore coraggio e volontà politica. Il denaro richiesto per il potenziamento della rete stradale si potrebbe spendere in progetti rivolti a questa sostenibilità, cosicché con un minore investimento di denaro pubblico si otterrebbero maggiori risultati concreti.

Per i motivi espressi, i Verdi vi invitano a respingere il credito oggetto del messaggio.

MARCOZZI M. - Intervengo per portare l'adesione ai crediti in oggetto, in particolare a quello per la circonvallazione di Agno e Bioggio, dando voce anche ai Comuni malcantonesi, soprattutto a quelli del basso Malcantone, e alla loro popolazione. Non mi dilungherò per illustrare quanto il problema del traffico del Malcantone sia sentito dalla popolazione e dalle autorità – non nascondo che gli stessi attori locali abbiano alcune responsabilità per i ritardi. Per contro, è mia intenzione non lasciare inosservata la domanda posta nel rapporto dalla Commissione della gestione e delle finanze, che chiede al Consiglio di Stato se esista la possibilità di iniziare i lavori del sottopasso alla Piodella non appena approvato definitivamente il progetto globale. Ciò permetterebbe di procedere all'allungamento della pista aeroportuale, con indubbi benefici strutturali per l'aeroporto di Agno, una struttura molto importante per il Luganese e per il Cantone; ma non sarebbe più corretto anticipare i lavori di eliminazione dei rumori e delle colonne dagli abitati?

Il comparto è complesso, ma sono sicuro che il progetto esecutivo saprà risolvere al meglio il problema, sapendo ponderare gli interessi, rispettando la filosofia generale del trasporto pubblico e fissando le giuste priorità.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Non mi soffermo sulla cronistoria e sulla filosofia del PTL, per le quali rimando al messaggio e al rapporto; mi limito a intervenire sui temi sollevati negli interventi.

Nicola Brivio invita a non fermarsi qui, perché resta un altro grande passo da fare, che chiede venga approntato con sollecitudine. La circonvallazione di Agno e Bioggio è uno dei tasselli principali del PTL; addirittura, si ipotizzava che avrebbe potuto anticipare la galleria Veduggio-Cassarate, ma una serie di circostanze, dettate in particolare dalla presentazione di ricorsi, l'hanno rinviata. Poi, a seguito della necessità di allungare la pista dell'aeroporto di Lugano-Agno, emersa con la promulgazione da parte dell'UE di alcuni regolamenti che hanno obbligato Berna a chiedere ai vari aeroporti di adeguarsi alla nuova normativa, si è dovuto predisporre un nuovo percorso, per cui ora ci troviamo a questo punto. Comunque, siamo d'accordo con i Comuni interessati dalla circonvallazione che si tratta solo di un primo passo e che, al più tardi quando saranno terminati i lavori della galleria Veduggio-Cassarate, cominceranno quelli della circonvallazione e delle altre opere del PTL. La circonvallazione – mi riallaccio a quanto diceva Luigi Canepa – è un tassello indispensabile del PTL, assieme al potenziamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa, che è praticamente concluso, e alla galleria Veduggio-Cassarate.

Secondo Luigi Canepa le varie possibilità di abbonamento, eccetera, sono troppe e possono disorientare gli utenti dei mezzi pubblici. A volte possono sembrare caotiche, però si possono trovare opportunità invidiabili e accessibili a tutti. Anche se sono stati fatti importanti passi in avanti rimangono comunque margini di miglioramento, tant'è che alla fine del 2008 compiremo un ulteriore passo con la comunità tariffale integrale.

Giuseppe Arigoni conosce molto bene la zona in questione e condivido quanto ha detto, anche sulla lentezza del nostro sistema democratico, che è un dato di fatto. I tentativi di sveltire le procedure di adeguamento del PD si sono scontrati con la necessità di mantenere intatto un nucleo di diritti fondamentali. È un peccato che opere ben concepite vedano la luce in ritardo.

Egli auspica che il tempo trascorso abbia accresciuto la sensibilità ecologica dei cittadini: direi che è andata così, perché il numero di persone che, per esempio, fanno capo al trasporto pubblico o che praticano la raccolta differenziata dei rifiuti è aumentato.

Circa l'autonomia di cui disponiamo nelle trattative con la Regione Lombardia su una serie di opere, posso dire che è limitata, però abbiamo stipulato accordi scritti, precedentemente sottoposti alla Confederazione, che ci danno un certo margine di libertà. Non possiamo portare avanti la nostra politica estera in modo autonomo, però possiamo prendere decisioni infrastrutturali di una certa portata. Spesso – per esempio sul valico del Madonnone – i problemi e i ritardi sono dovuti a una divergenza di vedute. Auspico comunque che si trovi una soluzione soddisfacente e praticabile per tutti alla diatriba sull'abbattimento del ponte.

Giuseppe Arigoni ha anche toccato l'aspetto delle ditte ubicate in quella zona e Greta Gysin quello della mobilità aziendale: ci si sta muovendo in quella direzione; in particolare, alcune ditte hanno dimostrato un certo interesse per il tragitto da Agno verso Ponte Tresa, rispettivamente verso l'Italia.

L'ultimo tema affrontato da Arigoni è quello della circonvallazione Magliaso-Caslaro-Ponte Tresa. Recentemente, sotto la regia della Commissione dei trasporti del Luganese, si è

svolto un incontro durante il quale è stata ricostituita la delegazione delle autorità, la quale sembrerebbe avere trovato una metodologia di azione condivisa a larga maggioranza. È vero che il Cantone potrebbe intervenire nei confronti dei Comuni, ma ognuno di essi ha le sue esigenze, i suoi progetti, la sua autonomia e ha facoltà di fare ricorso; non è sempre facile e spesso non sarebbe neanche giusto intervenire d'imperio nei loro confronti.

Vorrei far presente ai Verdi che il PTL nel suo insieme è orientato alla ricerca di una soluzione di equilibrio. È vero che spesso siamo confrontati con importanti crediti per l'infrastruttura stradale, ma lo è altrettanto che il PTL cerca di favorire tanti tipi di mobilità. Si tratta di un piano realmente integrato, che ha un occhio di riguardo verso tutti i vettori di trasporto, cercando nel contempo di migliorare il quadro territoriale e ambientale.

RIGHINETTI T., CORRELATORE - Il messaggio chiede lo stanziamento di 5'030'000 franchi, suddivisi in 2'830'000 per la progettazione definitiva della circonvallazione di Agno e Bioggio e 2'200'000 per altri gruppi funzionali del PTL – alcuni dei quali in fase di realizzazione. La somma rientra nel credito quadro di 905 milioni di franchi votato il 12 marzo 2003. Il messaggio, che ho definito didattico, permette di conoscere la situazione attuale del PTL e il costo dei diversi interventi nonché, presumibilmente, i termini di esecuzione e la struttura.

Il rapporto che ho redatto con il collega Attilio Bignasca ripercorre brevemente la storia del PTL senza dimenticare le recenti notizie lette sui giornali concernenti possibili modifiche, in particolare per la tratta Agno-Magliaso-Ponte Tresa-Madonnone, nonché il futuro collegamento con l'Italia e il proseguimento nel Varesotto – che suscita non poche preoccupazioni in chi vi parla. Anche se, come ha detto il Consigliere di Stato, vi sono dichiarazioni di intenti da parte italiana, l'opera è lungi dall'essere programmata in modo chiaro e definitivo. Alcuni progetti dati per oro colato hanno subito modifiche strutturali non indifferenti; la stazione ferroviaria di Ponte Tresa è stata ridimensionata. Uno studio transfrontaliero non ha ancora risolto del tutto le diverse prospettive di collegamento tra i due insediamenti sull'emissario del Ceresio. Certo è che il ponte-viadotto, la cui demolizione sembrava fosse decretata, è ancora in piedi e oggi si prospettano soluzioni diverse, nel rispetto della volontà degli abitanti delle due località rivierasche (quella svizzera e quella italiana) da sempre complementari tra di loro. Per il tratto Agno-Madonnone si propende sempre più per la variante C2 (sostenuta da Caslano e da Magliaso) che prevede una sola galleria, in contrapposizione alla B2 che è articolata in tre gallerie. Come si suole dire è un affaire à suivre, sperando, e qui concordo con Giuseppe Arigoni, che il territorio del basso Malcantone sia manomesso il meno possibile.

Il rapporto si sofferma poi, in due capitoli distinti, sulla nuova politica della Confederazione in materia di sostegno al traffico negli agglomerati e sul Programma d'agglomerato del Luganese (PAL). Nel suo intervento Giuseppe Arigoni ha affermato che *«la Confederazione, contrariamente a quanto sostiene il rapporto, difficilmente concederà un sussidio»*. Infatti, al capitolo "Nuova politica della Confederazione in materia di sostegno al traffico negli agglomerati" il rapporto sostiene che *«l'ingente somma è destinata ai contributi per investimenti volti a migliorare i trasporti pubblici e privati nelle città e negli agglomerati. La Confederazione non è più disposta a sussidiare le opere singole [...], ma solo realizzazioni che rientrano in un concetto più ampio sulla base di tre componenti: mobilità, territorio, ambiente»*.

Inoltre, il rapporto pone alcune domande puntuali al Consiglio di Stato. Segnatamente, sono stati chiesti dettagli per conoscere i rapporti percentuali del denaro speso nelle progettazioni, nella direzione dei lavori e negli interventi sul terreno.

Infine, dedica un capitolo alla descrizione del tracciato della circonvallazione, che giunge con grande ritardo per le note opposizioni sfociate anche in sentenze del TF – al messaggio è allegata una planimetria. La scelta, ancorché tardiva, è a nostro avviso ottima: l'aggiramento di Bioggio e di Agno si snoda su quattro chilometri e mezzo, dalla rotonda Sud acciai fino al Tropical, all'inizio del Vallone. Il percorso conta diverse rotonde, alcune delle quali nuove e – mi rivolgo a Greta Gysin – sono indispensabili. Vi è un primo attraversamento del Vedeggio con il sottopasso in zona Molinazzo, subito dopo una galleria artificiale contro montagna in zona Mulini. Poi, tra la Piodella e il Tropical, vi sono due gallerie sotterranee, una delle quali passa nuovamente sotto il Vedeggio, dando la possibilità di allungare la pista dell'aeroporto, come richiesto da anni. Ciò permetterà allo scalo di Lugano-Agno di fare un salto di qualità sia dal punto di vista tecnologico sia della sicurezza, senza dimenticare che, rispondendo ancora meglio alle moderne esigenze, aumenterà il suo sostegno all'economia e al turismo con indotti sempre più importanti.

Greta Gysin sostiene, a nome dei Verdi, che l'aumento delle strade provoca l'incremento del traffico e quindi non bisogna più costruirne. Osservando la planimetria allegata al messaggio si può notare che l'opera è molto rispettosa del terreno e poco invasiva; in quale altro modo si sarebbe potuto collegare Agno e Bioggio? La soluzione trovata, essendo per un quarto in galleria, preserva il terreno e ciò dovrebbe incontrare il favore dei Verdi.

La Commissione ha formalmente chiesto al Governo – e qui mi complimento con Marco Marcozzi per aver espresso la voce del Malcantone, da tanti anni in attesa di una soluzione che evidentemente non arriverà a breve – di anticipare l'allungamento della pista aeroportuale: potrà essere preso in considerazione solo quando il progetto esecutivo sarà concluso e, di conseguenza, si stabiliranno le priorità delle opere. Comunque, auspichiamo che l'Esecutivo non lasci nulla di intentato per anticipare detto intervento.

In conclusione, i voti contrari saranno esigui perché l'opera è un tassello importantissimo del PTL e quindi del futuro della mobilità nel Malcantone.

BIGNASCA A., CORRELATORE - Quest'oggi sono stati espressi diversi desideri, ma vi facci presente che i cinque milioni di franchi in votazione saranno già "bruciati" tra diciotto mesi. Non costruiremo neanche un metro quadrato di strada. Intanto, tutti aspettano: il Malcantone, i frontalieri, la comunità montana e l'aeroporto. Diamo l'illusione che si tratti di un grande passo avanti. Non sarà il sottoscritto a mettersi "di traverso"; però vorrei ricordare al Dipartimento che se vogliamo costruire qualcosa non possiamo incappare in opposizioni e ricorsi. Il futuro delle strade, in quello che resta del nostro territorio, è sottoterra e quindi l'unica soluzione contemplabile è quella che prevede una galleria dal Vallone a Ponte Tresa, con un'uscita intermedia. I costi saranno elevati, ma la Confederazione non rifiuterà il sussidio per un progetto intelligente. Nel lontano marzo del 1995 abbiamo votato il primo credito quadro per il PTL: se non l'avessimo fatto entro il mese di aprile la Confederazione non avrebbe inserito i progetti nel piano delle priorità, ma sappiamo tutti com'è andata a finire<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Vedi *Raccolta dei Verbali del Gran Consiglio* 1994, sessione ordinaria autunnale, vol. 3, pag. 2476.

ARIGONI G. - Prendo la parola per chiedere lumi circa l'ipotesi di far arrivare i bus provenienti dall'Italia fino alla stazione del tram di Lugano-Ponte Tresa. La collega Milena Garobbio ha detto che, per esempio, fino al lato svizzero di Chiasso ci arrivano. Inoltre, vorrei conoscere i tempi previsti per portare la navetta del tram da Molinazzo al centro città.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - È vero che i bus arrivano fino a Chiasso; purtroppo non sono in grado di fornire informazioni dettagliate circa l'ipotesi di farli arrivare fino a Ponte Tresa. Probabilmente è possibile, ma bisogna vedere se c'è la volontà politica, da parte italiana ma anche da parte svizzera, per farlo. Il progetto della navetta ha riscosso molto interesse e numerose adesioni; la tempistica prevista dal Piano dei trasporti è abbastanza lunga, ma l'obiettivo è di anticiparla, fatto salvo l'aspetto dei costi.

*La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.*

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 70 voti favorevoli, 3 contrari e 2 astensioni.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 72 voti favorevoli, 3 contrari e un'astensione.*

**6. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 22 GENNAIO 2008 PRESENTATA NELLA FORMA ELABORATA DA EDO BOBBIÀ PER LA COMMISSIONE DELLA GESTIONE E DELLE FINANZE CONCERNENTE LA MODIFICA DELL'ART. 2 CPV. 1 PAR. 3 DELLA LEGGE SULLE COMMESSE PUBBLICHE (LCPUBB)**

Rapporto del 10 settembre 2008

*Conclusioni del rapporto della Commissione della legislazione: si invita il Gran Consiglio ad accogliere l'iniziativa e ad approvare il disegno di legge annesso al rapporto medesimo.*

*Messa ai voti senza discussione, l'entrata in materia è accolta all'unanimità dei 69 voti espressi.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge annesso al rapporto commissionale sono accolti all'unanimità dei 75 voti espressi.*

**7. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO**

*Alle ore 17:50 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.*

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Norman Gobbi

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder