

ANNO 2008/2009

Seduta LIII: martedì 21 aprile 2009 - serale

SOMMARIO

1. Stanziamento di un credito complessivo di fr. 430'000.- per la continuazione dell'opera di salvaguardia e valorizzazione delle Bolle di Magadino e di un credito complessivo di fr. 76'250.- per la manutenzione e la sorveglianza della riserva naturale della Foce della Maggia, per il periodo 2009-2013.....[5093](#)
 - [Messaggio del 9 dicembre 2008 n. 6152](#)
 - [Rapporto del 10 marzo 2009 n. 6152R; relatore: Raoul Ghisletta](#)
2. Richiesta di un credito complessivo di 25.8 milioni di franchi quale contributo per la ristrutturazione della stazione e per la realizzazione del nodo di interscambio di Castione-Arbedo, nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).....[5099](#)
 - [Messaggio del 20 gennaio 2009 n. 6163](#)
 - [Rapporto del 10 marzo 2009 n. 6163R; relatore: Christian Vitta](#)
3. Chiusura della seduta e rinvio[5108](#)

PRESIDENZA: Norman Gobbi, Presidente

Alle ore 17:20 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 80 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

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

Si sono scusati per l'assenza:

Foletti - Gysin - Regazzi

Non si sono scusati per l'assenza:

Arigoni G. - Beretta Piccoli - Frapolli - Moccetti - Pinoja - Stojanovic - Viscardi

1. STANZIAMENTO DI UN CREDITO COMPLESSIVO DI FR. 430'000.- PER LA CONTINUAZIONE DELL'OPERA DI SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE DELLE BOLLE DI MAGADINO E DI UN CREDITO COMPLESSIVO DI FR. 76'250.- PER LA MANUTENZIONE E LA SORVEGLIANZA DELLA RISERVA NATURALE DELLA FOCE DELLA MAGGIA, PER IL PERIODO 2009-2013

Messaggio del 9 dicembre 2008 n. 6152

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

È aperta la discussione di entrata in materia.

BOBBIÀ E., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Nel rapporto della Commissione, stilato dal collega Raoul Ghisletta, leggiamo che «sia le Bolle di Magadino, sia la Foce della Maggia sono biotipi d'importanza nazionale e internazionale, che necessitano di protezione e valorizzazione da parte delle autorità»; sul principio il PLR è d'accordo, ma teme che la citata protezione oltrepassi un ragionevole perimetro. Al di là dei costi, che non sono trascurabili, il mio gruppo non vuole trovarsi di fronte a continui e ricorrenti impedimenti di vario genere a causa delle Bolle di Magadino. Se è giusto avere riguardo di un biotopo particolare e pregiato, è altrettanto giusto evitare eccessive santificazioni creando di fatto una seconda zona protettiva a protezione di una zona già protetta. Nel messaggio si può rilevare una certa mania espansionistica che non ci trova del tutto d'accordo; chiediamo pertanto al Dipartimento del territorio di tenere presente quanto abbiamo opportunamente precisato.

Sui costi dell'"operazione Bolle" vorremmo sapere qualche dettaglio in più, poiché nel corposo messaggio c'è tanta filosofia ma anche qualche lacuna in merito all'utilizzo dell'importante credito. Dalla tabella numero 4 (Ripartizione spese secondo le attività) il gruppo PLR rileva che l'esborso per gli studi è di ben 250 mila franchi in quattro anni, con mandati particolari. Alla luce di ciò vorrei sapere dal Consigliere di Stato se è opportuno spendere ogni anno una simile cifra solo per condurre gli studi; nell'allegato al messaggio si fa uno sforzo redazionale importante per convincere sull'opportunità della spesa, ma a noi sembra eccessiva. In via subordinata gradiremmo sapere se esistono le premesse per contenere questa elevata uscita, sulla quale sorge spontaneo qualche interrogativo. Nel messaggio si dice anche che senza sponsorizzazioni private «gli operai della Fondazione non avrebbero mai potuto far fronte all'enorme mole di lavoro costituita (...) dagli interventi regolari di gestione, che aumentano di anno in anno con il ricupero di nuove superfici»: non esageriamo.

La sintesi delle attività svolte nel quinquennio 2004-2008 allegata al messaggio riassume in tre funzioni principali la responsabilità per la conservazione assunta dall'area protetta:

serbatoio di biodiversità, scalo di sosta sulla via di migrazione e paesaggio perlacuale e fluviale unico. Con obiettività il relatore rileva che il Gruppo cantonale per la lotta alle zanzare costituito dal Consiglio di Stato ha avuto il suo da fare per sopprimere questi ospiti poco graditi e per cercare di tenere distante la zanzara tigre, insetto assai insidioso e pericoloso.

Il gruppo PLR dà la propria adesione al messaggio e al relativo rapporto; 43 mila franchi dal 2009 al 2013 dovrebbero bastare, unitamente ai 76'250 franchi di manutenzione, per garantire un'efficace conservazione; come dice tra le righe il messaggio, oltre non sarebbe opportuno andare. Non abbiamo trovato una statistica riferita ai visitatori: è vero che non bisogna guardare alla quantità ma alla qualità degli stessi, però la prossima volta vorremmo sapere quante persone visitano ogni anno le Bolle di Magadino.

Per concludere il PLR ringrazia chi si occupa delle Bolle di Magadino e della Foce della Maggia, privilegiando comunque una maggiore formazione ambientale rispetto all'espansione territoriale, che poi occorre gestire.

DADÒ F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Intervengo per portare l'adesione del gruppo al messaggio riguardante il credito per la salvaguardia e la valorizzazione delle Bolle di Magadino e per la manutenzione e la sorveglianza della riserva della Foce della Maggia. Sia dalla sintesi delle attività della Fondazione fatta dal messaggio sia dal rapporto del collega Ghisletta, con il quale mi complimento per la completezza, si evince in tutta la sua portata il valore inestimabile di questo piccolo, anzi minuscolo, lembo di terra sottratto in extremis alla speculazione che impera da anni sul Piano di Magadino per dedicarlo interamente alla natura. Le Bolle di Magadino rappresentano il fiore all'occhiello della protezione e dello studio della natura nel nostro Cantone e sono riconosciute a livello internazionale come un santuario dedicato alle più disparate specie vegetali e animali, alcune delle quali rarissime, a disposizione del visitatore, del turista e soprattutto delle future generazioni che purtroppo con la natura hanno sempre meno da spartire. Non è tanto sui libri, all'interno di un'aula scolastica, alle assemblee di associazioni oppure limitandosi a guardare affascinanti ma sterili documentari alla televisione che si può apprendere il fascino della vita nella sua massima espressione di libertà. Zone come le Bolle, alla portata di tutti, possono stimolare chiunque ad aprirsi a questo mondo di semplicità da cui proveniamo, quando di semplice e libero nella nostra vita abbiamo sempre meno.

Alle Bolle di Magadino in primavera e in autunno sostano esserini alati che pesano pochissimi grammi: gli uccelli migratori, massima espressione vivente della libertà. La presenza di questo luogo verde alla Foce del Ticino determina in modo sostanziale la loro sopravvivenza, perché vi si fermano prima o dopo aver varcato le Alpi per riposarsi e recuperare qualche grammo di grasso per poter sorvolare gli oceani, esattamente come l'oasi nel deserto per i nomadi Tuareg, o, se si preferisce, l'Hilton a cinque stelle per i turisti del Mar Rosso. Vorrei riferire due fatti che parlano da soli: una rondine inanellata nella stazione di Magadino nel 2006 è stata ricatturata pochi giorni dopo nello Zaire, a 5'500 km di distanza, mentre una minuscola averla che aveva sostato qui da noi per qualche giorno il mese successivo è andata ad allevare i suoi piccoli in Tanzania, a ben seimila km da qui. Fatti straordinari e commoventi che, nel silenzio dei cieli e delle nubi, si manifestano ogni anno all'insaputa di molti di noi. La salvaguardia e lo studio di questo luogo tanto prezioso meritano tutta la nostra approvazione e la nostra ammirazione.

BADASCI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Le Bolle di Magadino sono un comparto importante da salvaguardare, ma il fatto che si trovi al centro di una vallata densamente abitata e altrettanto importante, da salvaguardare come località turistica per la vicinanza dei campeggi di Tenero, obbliga a trovare un compromesso e una convivenza pacifica tra le due realtà. Convivenza pacifica che è stata messa in discussione due anni or sono, quando il Cantone ha messo in consultazione un progetto con varie proposte di attracco industriale per lo sfruttamento degli inerti della Maggia. Si proponevano diverse ubicazioni, con soluzioni tecniche che, a detta dei progettisti, grazie a nastri trasportatori insonorizzati avrebbero ridotto al minimo l'impatto della struttura prevista in zone densamente abitate o in pieno campeggio. La consultazione è stata "fucilata" da quasi tutti gli attori chiamati a esprimersi. Il problema era stato affrontato anche dalla Regione Locarnese e Vallemaggia; nessuno vuole l'attracco ma tutti concordano che tramite i citati nastri insonorizzati il punto migliore sia dov'è sempre stato. A conferma di ciò c'è la convinzione che anche la Foce del Ticino dovrà essere dragata per evitare esondazioni durante le piene (pratica adottata anche sul Lago dei quattro Cantoni, precisamente ad Altdorf).

Il messaggio parla di espansione e di rinaturazione della Foce del Ticino; il finanziamento è previsto tramite la ricerca di fondi privati (togliendo la possibilità al Gran Consiglio di verificare la praticità o almeno l'utilità dell'opera). Le Bolle devono essere sicuramente salvaguardate, però il mezzo con cui farlo deve restare sotto il controllo politico. Non è ancora stato dimostrato scientificamente che in una zona protetta (abbandonata al suo destino naturale) ci siano più animali o vegetali. Parte del credito in oggetto è previsto per finanziare opere per la salvaguardia affinché le specie naturali dominanti non prendano il sopravvento, non solo all'interno della zona protetta ma soprattutto al di fuori – i trattamenti alle zanzare ne sono una riprova.

Per i motivi esposti, la Lega sosterrà i due crediti quadriennali, invitando però il Consiglio di Stato a vegliare maggiormente sull'operato della Fondazione Bolle di Magadino per quanto concerne le opere finanziate da privati e l'espansione territoriale.

MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - Porto l'adesione convinta dei Verdi al messaggio e al relativo rapporto; essi danno continuità a un'azione a salvaguardia della più importante riserva naturale del nostro Cantone e con i lavori di rinaturazione iniziati a fine 2008 la sistemazione del Delta ritrova finalmente la sua connotazione originale precedente l'insediamento delle attività industriali; per i Verdi si tratta di un risultato molto importante a beneficio soprattutto del turismo.

Ci sono tuttavia alcuni punti che ci preoccupano, in merito ai quali ci auguriamo di ricevere rassicurazioni da parte del Consiglio di Stato. Il primo è relativo alla riduzione dei crediti a causa di un minor contributo di Berna. Quale strategia adotterà il DT per ovviare al problema? Il sottoscritto ha partecipato al forum strategico per il Locarnese; da esso è emerso che Locarno dovrà puntare maggiormente sul lago. Con le Isole di Brissago e la Foce della Maggia, le Bolle di Magadino diventeranno una perla di assoluto valore da sfruttare da un punto di vista turistico; ciò sarà possibile grazie all'allontanamento del silo Ferrari e alla rinaturazione del Delta, ma si dovrà anche costruire un centro visite come quelli già esistenti in altre zone protette. Per farlo è necessario un investimento finanziario importante, ma arrivati a questo punto sarebbe peccato non portare a termine l'opera di valorizzazione. Faccio presente che dopo lo sfratto del Municipio di Magadino la Fondazione Bolle di Magadino si trova in una situazione logistica infelice alla quale bisognerà trovare una soluzione confacente.

Un altro aspetto da risolvere è quello dei barconi: alla Fondazione e alle associazioni ambientaliste si chiede di essere pazienti e di accettare il compromesso in base al quale i barconi rimarranno ancorati per altri due anni al largo della Foce – speriamo che il lasso di tempo indicato sarà rispettato.

Un terzo aspetto è costituito dalla questione dei costi generati dai rifiuti. Pur non essendo preponderante, esso preoccupa l'intero comparto del Piano di Magadino e altre zone del Cantone. Alcune settimane or sono ho ricevuto una foto dei canali delle Bolle pieni di sacchi di rifiuti, un segno di inciviltà sicuramente frutto dell'agire di poche persone che speriamo non faccia scuola. In casi come questi in Svizzera interna si aprono i sacchi per tentare di identificare i proprietari, ai quali si dà una multa. Chiedo al Consiglio di Stato di intervenire invitando i Comuni ad agire; è inutile pianificare un parco e parlare di turismo se poi tolleriamo simili atteggiamenti.

Vi sono poi il decreto di protezione che attendiamo ormai da troppo tempo e il problema dei nudisti, un aspetto che torno a sollevare a fronte delle lamentele di numerose persone, costrette ad assistere a scene poco idilliache. Nessuno ha mosso un dito per risolvere la situazione, perché "è meglio lì che altrove", ma quella è una zona turistica e i nudisti non costituiscono certo un bel biglietto da visita.

Non ho capito a cosa si riferisce il collega Bobbià quando parla di politica espansionistica: non mi risulta che i confini della zona protetta siano in espansione. Egli dovrebbe sforzarsi di capire quanto si sta intraprendendo alle Bolle e perché bisogna spendere le cifre indicate, peraltro non elevate, prendendo contatto con la Fondazione o con il sottoscritto. Capirebbe così che determinate spese non sono generate da noi: per esempio l'arrivo della nutria pone una serie di problemi gestionali e di salvaguardia della biodiversità di non poco conto perché distrugge le popolazioni di uccelli nidificatori.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Le Bolle di Magadino e la Foce della Maggia sono due riserve naturali di fama rinomata: l'incontro tra il fiume e il lago ne determina la straordinaria ricchezza biologica. Da oltre vent'anni le Bolle sono sottoposte alla Convenzione sulle zone umide d'importanza internazionale segnatamente come habitat degli uccelli acquatici e palustri [RS 0.451.45], conclusa a Ramsar, per il ruolo che rivestono a livello europeo in relazione al fenomeno della migrazione degli uccelli. La tutela delle due riserve è stata affidata da tempo alla Fondazione Bolle di Magadino, che ne promuove la funzione ecologica e quella di luogo di ricerca scientifica, di spazio di apprendimento per le persone interessate alla natura (in particolare per i giovani e per le scolaresche) e di visita e distensione per la popolazione in generale. Essa, grazie a un lavoro professionale improntato alla massima serietà ed efficienza, ha saputo valorizzare questi ambienti con una cura molto particolare e ha creato una rete molto fitta di contatti con la popolazione, con gli enti pubblici, con le associazioni private e con i centri di ricerca che si rivelano assai utili nel promuovere un'immagine costruttiva e positiva delle due riserve naturali.

Il Consiglio di Stato, conformemente a quanto previsto dalla legislazione in materia di protezione della natura, propone al Gran Consiglio lo stanziamento di un credito di 430 mila franchi e uno di 76'250 franchi per continuare l'opera di salvaguardia delle Bolle di Magadino e della Foce della Maggia nei prossimi cinque anni. Le cifre indicano l'importo cantonale, che corrisponde a meno del 30% delle spese sostenute, coperte per la parte restante dalla Confederazione.

Passo ora ad alcuni temi specifici, partendo dallo spostamento del silo Ferrari, operazione tutt'altro che semplice. In merito posso dire che è stato avviato il cantiere per la

rinaturazione del Delta, un progetto da considerarsi a sé stante di cui il messaggio non parla.

È stato evidenziato che i crediti sono inferiori di quasi diecimila franchi rispetto al precedente quinquennio. Gli sforzi della Fondazione nella ricerca di sponsorizzazioni private sono però valutati positivamente. Per vari motivi, legati principalmente al risparmio, la Confederazione ha fatto marcia indietro ma il Cantone e gli interventi privati permettono comunque di mantenere gli sforzi e il livello degli interventi eseguiti in questo comparto.

Il rapporto ha sollevato il tema dell'abusivismo dei rifiuti alle Bolle, del quale ha parlato Francesco Maggi. Il problema è ridimensionato rispetto al passato grazie all'adozione di misure specifiche, però basta una sola mela marcia per dare un'immagine estremamente negativa; nel limite del possibile chiederemo ai Comuni di mantenere alta la guardia.

Passo ora agli interventi precedenti. Qualcuno ha parlato della lotta alle zanzare: sappiamo che la Fondazione partecipa da anni al Gruppo di lotta alle zanzare, che coordina le attività sull'intero territorio cantonale. Il rapporto dà atto che le spese a carico della Fondazione sono diminuite dal 35% al 20%; l'80% è a carico dei Comuni e degli enti che chiedono di intervenire. Francesco Maggi ha parlato anche del decreto di protezione della Foce della Maggia: esso è pronto ed è in fase di consultazione interna ai servizi cantonali e durante l'estate sarà posto in consultazione esterna; sarà ratificato presumibilmente alla fine dell'estate.

Il rapporto segnala come il progetto relativo alla costruzione di un "centro natura Bolle" è maturato ed è oggetto di una variante pianificatoria del Piano regolatore consortile del Gambarogno – allegata al rapporto trovate la relativa documentazione. Il Dipartimento del territorio è a conoscenza del progetto, che giudica in termini oltremodo positivi; formalmente non siamo ancora stati coinvolti, ma lo saremo sicuramente nel prossimo quadriennio, così come avremo modo di chinarci sulla sinergia tra il centro previsto alle Bolle e la progettazione del Parco del Piano di Magadino.

Edo Bobbià afferma di rilevare nel messaggio una certa mania espansionistica: effettivamente può far sorgere una simile impressione, ma il Consiglio di Stato e chi opera su questo comparto intendono investire bene i mezzi (che non sono molti rispetto al passato). Egli chiede se sia opportuno spendere ogni anno tutti quei soldi solo per condurre gli studi: in merito posso dire che abbiamo preso atto del rapporto della Fondazione Bolle di Magadino e abbiamo preso per buona l'indicazione circa la necessità di condurre determinati studi. Se per il PLR è importante ricevere una risposta precisa mi aggiornerò e la consegnerò per iscritto.

L'intervento di Fiorenzo Dadò non richiede nessun commento, essendo condivisibile.

Per quanto concerne Fabio Badasci, prendo atto con piacere del nulla osta ai due crediti. Anche la Lega chiede di vegliare sulla Fondazione Bolle di Magadino circa l'uso dei mezzi privati e la volontà espansionistica. Sappiamo che a seguito dell'allontanamento del silo Ferrari c'è il problema dell'attracco, un problema reale al quale cercheremo di dare una soluzione; prossimamente avvieremo una consultazione per quanto riguarda gli inerti e l'estrazione.

Francesco Maggi ha sollevato la questione della riduzione del credito: dobbiamo prenderne atto ma, come è avvenuto in altri campi (per esempio in quello dei trasporti pubblici), dove c'è stato un disimpegno della Confederazione è subentrato il Cantone. Inoltre l'attività della Fondazione Bolle di Magadino va nella direzione di cercare di ottenere fondi e investimenti privati.

In chiusura vorrei ringraziare le associazioni con cui abbiamo lavorato per la pazienza dimostrata e vorrei tranquillizzare sul fatto che faremo in modo che il compromesso in

base al quale i barconi rimarranno ancorati per altri due anni al largo della Foce sarà rispettato.

GHISLETTA R., RELATORE - La Commissione della gestione e delle finanze approva il credito a favore della Fondazione Bolle di Magadino e della gestione della riserva della Foce della Maggia. Il rapporto rileva che il Dipartimento ha fatto passi avanti nella tutela di questo sito di importanza internazionale relativamente all'abusivismo dei rifiuti, ai costi della lotta alle zanzare e alla gestione dei mappali strategici di proprietà pubblica. Circa il ritardo nell'elaborazione del decreto di protezione della riserva ornitologica della Foce della Maggia, il Consigliere di Stato ha indicato quest'estate come termine della consultazione. A profilarsi più spinosa all'orizzonte è la questione relativa al finanziamento del centro di educazione ambientale delle Bolle, perché dovrà essere sostenuto non solo per la parte della costruzione ma anche per la gestione corrente e quindi il Cantone e gli attori turistici della regione saranno chiamati a contribuire.

Per il resto, confermo che effettivamente il contributo a una realtà di tale importanza è modesto: si parla di circa centomila franchi all'anno da parte del Cantone. Al di là delle sfumature, gli interventi dei colleghi deputati dimostrano che c'è un sostegno corale alle Bolle di Magadino e alla Foce della Maggia, patrimoni che meritano di essere valorizzati.

BOBBIA E. - Circa la questione dell'espansione, invito Francesco Maggi a leggere il punto 2.3 del rapporto. Inoltre gli faccio presente che non sono sprovveduto come pensa, visto che quando vado in cerca di inerti approfitto per visitare le Bolle.

BADASCI F. - Intervengo per osservare che mentre Maggi afferma che stanno lottando contro la nutria perché mangia le uova degli uccelli noi dobbiamo tenerci il lupo. Inoltre, faccio presente che quando Locarno e la Verzasca introdurranno la tassa sul sacco i rifiuti finiranno sul Piano di Magadino.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 66 voti favorevoli, un contrario e 3 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito complessivo di 430 mila franchi annesso al messaggio governativo sono accolti con 65 voti favorevoli, un contrario e 4 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito complessivo di 76'250 franchi annesso al messaggio governativo sono accolti con 63 voti favorevoli, un contrario e 4 astensioni.

2. RICHIESTA DI UN CREDITO COMPLESSIVO DI 25.8 MILIONI DI FRANCHI QUALE CONTRIBUTO PER LA RISTRUTTURAZIONE DELLA STAZIONE E PER LA REALIZZAZIONE DEL NODO DI INTERSCAMBIO DI CASTIONE-ARBEDO, NELL'AMBITO DEL SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE TICINO-LOMBARDIA (TILO)

Messaggio del 20 gennaio 2009 n. 6163

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 mio gruppo al messaggio; lascio che sia il relatore nonché capogruppo Christian Vitta a entrare nel merito della richiesta del credito di 25.8 milioni di franchi per la ristrutturazione della stazione di Castione-Arbedo. Si tratta di un investimento molto importante e significativo per il Bellinzonese, dopo quello votato ieri per lo stabile amministrativo di Bellinzona. Ai tempi per i mesolcinesi la stazione di Castione rappresentava il punto di riferimento verso il mondo; essa è stata chiusa a seguito dello smantellamento della ferrovia retica, ma oggi ritroverà una valenza ticinese. Un plauso allo sviluppo del servizio pubblico.

DE ROSA R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Senza ripercorrere gli elementi tecnici, progettuali e finanziari presentati nel messaggio e nel rapporto mi soffermo su alcuni aspetti che meritano di essere evidenziati.

Innanzitutto, al di là di qualche logico contrattempo che inevitabilmente caratterizza qualsiasi progetto ambizioso, devo riconoscere che TILO ha avuto un notevole successo, rappresentato in sintesi dall'aumento del 22% del numero di utenti in quattro anni. Simili risultati positivi però non devono far dormire sugli allori, anzi, devono fungere da stimolo per proseguire sulla via del potenziamento attraverso i necessari investimenti e, soprattutto, attraverso il miglioramento dell'attrattività delle stazioni, dell'organizzazione in rete (con il coordinamento tra il trasporto pubblico e quello privato) e del promovimento dei posteggi di interscambio. Inoltre, andranno intrapresi sforzi mirati per minimizzare gli inconvenienti, con particolare riferimento ai disagi legati ai ritardi, alle soppressioni di corse (Locarno), alla mancanza di posti a sedere nelle ore di punta e alla gestione delle coincidenze. A tale proposito va menzionato un certo peggioramento del servizio con il passaggio all'orario invernale, peggioramento che speriamo rientrerà al più presto e che non si ripeterà in futuro visti i milioni assicurati a queste opere dai Comuni, dal Cantone e dalle FFS.

In secondo luogo il prolungamento del servizio TILO fino a Castione-Arbedo permette di gettare le basi per la valorizzazione di un comprensorio (bassa Riviera e Mesolcina) spesso trascurato ma dal potenziale di sviluppo enorme grazie alla presenza di interessanti atout, quali per esempio una buona localizzazione e accessibilità, un'ottima

offerta di servizi pubblici e privati, un'ampia disponibilità di spazi e terreni a prezzi ragionevoli e un territorio per ora tutto sommato integro se confrontato con altre realtà. Lo sviluppo della rete dei trasporti corrisponde a un tassello di un mosaico che però non è ancora chiaro, nel senso che il Cantone dovrebbe farsi promotore per aiutare la Riviera e la Mesolcina a elaborare obiettivi strategici, nonché identificare i fattori di sviluppo e gli strumenti chiave per realizzarli. In particolare andranno trovate risposte nell'ambito della pianificazione del territorio, della gestione dell'ambiente e dello sviluppo economico; solo così sarà possibile preservare la regione da scempi pianificatori e paesaggistici osservabili in altre località del Cantone ed evitare la "scairolizzazione" della Riviera e della Mesolcina, scongiurando interventi riparatori tardivi.

La terza riflessione concerne AlpTransit e la creazione di una rete di trasporto pubblico integrata all'alta velocità nazionale ed europea. Con questo investimento Castione-Arbedo diventerà un avamposto che porterà vantaggi non solo al comprensorio della Riviera e della Mesolcina, ma anche ai cittadini nella misura in cui si assisterà a una riduzione del traffico motorizzato e parassitario verso la stazione di Bellinzona – nel 2020 sono previsti circa 1'500 movimenti al giorno.

Per quanto concerne l'integrazione con la rete ad alta velocità, come gruppo attendiamo risposte in merito ai seguenti temi prioritari: le opzioni di prolungamento a sud di Lugano e l'interconnessione con l'Italia ed eventualmente con il corridoio europeo numero cinque, la realizzazione delle opere collaterali legate ad AlpTransit in ambito turistico e industriale (penso in particolare a progetti di sfruttamento del calore immagazzinato nel tunnel di base del Gottardo) e la realizzazione delle rampe d'accesso e delle gallerie della Riviera, che completano l'opera.

Vorrei concludere il mio intervento con una riflessione fatta anche dal rapporto: con l'apertura della galleria del Ceneri i tempi di percorrenza tra Castione-Arbedo e Lugano si ridurranno notevolmente (17-20 minuti), quindi faccio mia una rivendicazione già formulata dalla Commissione dei trasporti della Regione Tre Valli, che chiedeva di adoperarsi già oggi per assicurare il transito di TILO attraverso la nuova galleria del Ceneri, rendendo possibile la concretizzazione del concetto di Città-Ticino, uno degli elementi essenziali del Piano direttore (PD) e delle linee direttrici di sviluppo del Governo.

Sulla base delle considerazioni esposte, porto l'adesione del gruppo PPD al rapporto.

GHISLETTA D., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Il tema in oggetto ha rilevanza cantonale e regionale. La zona a nord di Bellinzona, nella quale si inseriscono i lavori previsti, non è sicuramente una delle più attraenti del Cantone per la presenza di grandi superfici di vendita con costruzioni disordinate causate da carenze pianificatorie. In due parole si tratta di una zona depressa che i progetti previsti, anche quelli a breve scadenza, peggioreranno ulteriormente. In parte la spiegazione a un simile quadro può essere trovata nel consumismo che si è imposto in tutto il mondo e che ha fatto la miseria di molti piccoli commercianti.

Il messaggio e il rapporto sono esaustivi. Il gruppo PS approva il credito; detto ciò vorrei fare alcune considerazioni. Il messaggio del 21 febbraio 2006 concernente la richiesta di un credito di 720 mila franchi per la progettazione di massima delle stazioni/fermate di Castione-Arbedo, S. Antonino, Minusio e Mendrisio S. Martino nell'ambito del nuovo sistema ferroviario regionale TILO prevedeva la creazione di una nuova fermata, con la

nota che «per l'oggetto S1 3 si intende dapprima svolgere uno studio di fattibilità. Nel caso quest'ultima risulti dimostrata, una specifica Convenzione regolerà la progettazione, la realizzazione e il finanziamento dell'intervento». Il relativo rapporto afferma che il 21 febbraio 2006 è stata sottoscritta «una convenzione più particolareggiata con le FFS SA riguardante la progettazione di massima delle infrastrutture volte a realizzare concretamente il progetto TILO. La Confederazione e le FFS hanno pianificato gli interventi su due orizzonti temporali: il primo va dal 2007 al 2012 e comprende le quattro stazioni oggetto di questo messaggio, ma anche la fermata di Piazza Indipendenza a Bellinzona (...)» Il messaggio sull'adozione degli obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore del 26 settembre 2006 riproponeva l'importanza di TILO, senza tuttavia menzionare la fermata di Piazza Indipendenza a Bellinzona, ora cancellata nella cartografia allegata al messaggio in oggetto e in quelle presentate dal PTL. In un comunicato delle FFS del 27 ottobre 2008 si può leggere che TILO gestirà le linee S-10 Biasca-Como, S-20 Bellinzona-Locarno e S-30 Bellinzona-Luino. Nella revisione del PD si sosteneva che l'attuazione del Piano del traffico del Bellinzone conosce qualche rallentamento in ragione delle difficoltà politico-finanziarie. Alla luce di ciò vorrei chiedere al Consigliere di Stato di aggiornare la presente sala sulla questione del Piano regionale dei trasporti del Bellinzone (PTB), alla quale è connessa la decisione che siamo chiamati a prendere oggi (che sarà comunque positiva) e sull'eventuale fermata di Piazza Indipendenza di Bellinzona di TILO. Quali sarebbero i costi ripartiti tra le autorità locali (il Cantone e i Comuni) e le FFS?

Concludo facendo presente che il nostro gruppo approva l'emendamento presentato da Attilio Bignasca.

BIGNASCA A., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Porto l'adesione della Lega al messaggio e al relativo credito. Per quanto concerne l'emendamento che ho presentato, la prima parte del credito è prevista per la ristrutturazione della stazione di Castione-Arbedo ed è gestita dalle FFS in base alla legge federale sulle ferrovie [Lferr; RS 742.101], mentre la seconda concerne il nodo di interscambio ed è disciplinata dalla legge sulle commesse pubbliche [LCPubb; RL 7.1.4.1]; alla luce di ciò è opportuno distinguere le due opere, per evitare che le FFS facciano il bello e il brutto tempo.

SAVOIA S., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - I Verdi sostengono l'emendamento presentato da Attilio Bignasca, così come il rapporto. Si tratta di investire nel trasporto pubblico creando un polo interessante per la regione e per la città di Bellinzona. L'intermodalità è una scelta intelligente; tuttavia, vi sono alcuni dubbi sulla coerenza con cui è portata avanti a livello dell'intero comparto: da una parte contribuiamo a costruire un importante snodo di incontro tra il trasporto pubblico e quello privato, dall'altra è previsto un grande semisvincolo poco distante, più precisamente nella zona di Sementina e Monte Carasso. Il semisvincolo di via Tatti si inserisce nella scelta di urbanizzazione di quel comparto, dove si parla di stadio, di centro della polizia e dei pompieri, dello stabile amministrativo, eccetera, e si alterna con scelte più oculate, orientate all'intermodalità dei trasporti.

Come diceva De Rosa, il comprensorio della bassa Riviera e Mesolcina finora si è salvato dall'urbanizzazione selvaggia, ma ora corre il rischio di diventare un secondo Pian Scairolo: negli ultimi dieci anni è stato oggetto di una disordinata urbanizzazione in crescita e non credo che le scelte di cui stiamo discutendo saranno in grado di fermarla.

Nelle campagne di Claro e Cresciano c'è ancora tanto terreno agricolo, ma fa gola a molti – ci sono già i cartelli che reclamizzano la vendita di villette. Anche qui il problema è l'interfaccia tra le decisioni a livello cantonale e la politica a livello comunale. Facilitando l'accesso di Bellinzona si rischia di incorrere in una pressione di tipo edificativo che potrebbe intaccare anche la zona a nord di Castione, ancora relativamente verde. Al di là delle scelte di indirizzo, che non sono ancora così chiare, mancano gli strumenti per orientare la politica di insediamento sul territorio in una direzione più sostenibile.

Circa i tempi di percorrenza rilevo che già ora sono minori se si usa il treno al posto dell'automobile; in futuro si ridurranno ulteriormente ma non abbastanza per far scegliere alla gente il mezzo pubblico in assenza di una politica di disincentivazione di quello privato. Dobbiamo avere il coraggio di intraprendere la strada della metropolitana di superficie e del servizio pubblico per l'intero Piano di Magadino. Non capisco perché al posto del semisvincolo nel comparto di Giubiasco-Camorino non si è previsto uno stationamento di veicoli con una soluzione simile a quella di Castione.

Concludo ribadendo che i Verdi approvano il credito in oggetto e aderiscono all'emendamento presentato da Attilio Bignasca.

KRÜSI G. - Il sottoscritto ha salutato con piacere il progetto di cui stiamo discutendo, che vuole essere un contributo al miglioramento della mobilità della regione, in questo settore ultima della classe. Vorrei però sapere se le trattative sfociate nell'accordo tra il Cantone e le FFS SA sono state rigorose, tanto più che gli impianti avranno una gestione congiunta. Ricordo che in occasione della questione delle Officine avevamo dovuto strisciare per ottenere udienza a Berna. Qualche mese fa ho partecipato a una serata informativa inerente al progetto: l'impressione è stata che il Cantone avesse sottovalutato i grandi problemi storici di viabilità, sempre più evidenti di fronte allo sviluppo dell'area commerciale. Sono rimasto stupito dal fatto che la fermata della già ferrovia retica, nel frattempo diventata turistica, sia arretrata rispetto all'attuale stazione di Castione posizionandosi nell'abitato, una soluzione quantomeno curiosa. Il Cantone ha forse esplorato gli intendimenti di Coira rispetto a questo asse di viabilità elettrica (che qualcuno sta pensando di ripristinare)?

Il tema degli indirizzi politici è interessante: l'anno scorso abbiamo aggiornato il PD, che per quanto concerne il comparto a nord di Bellinzona parla di problemi di viabilità ma anche di polo industriale e di grandi infrastrutture sportive. Constatato che quel comparto, come altri attorno agli agglomerati ticinesi, stenta a seguire la linea di una politica aggregativa o quanto meno di una gestione sovraregionale territoriale; al riguardo desidererei ricevere rassicurazioni dal DI e dal DT.

PAGANI L. - Porto la mia adesione al rapporto; esso prevede il prolungamento dei treni regionali Locarno-Bellinzona e Albate-Camerlata-Bellinzona fino ad Arbedo, che diventerà una struttura portante del sistema dei trasporti pubblici del Cantone e assumerà una funzione strategica fondamentale per migliorare la competitività della Città-Ticino; alla luce di ciò il sottoscritto vorrebbe spezzare una lancia in favore del Mendrisiotto e in particolare della stazione di Chiasso, confrontata negli ultimi anni con una progressiva quanto preoccupante perdita di posti di lavoro, superiore a quella che si sarebbe verificata alle Officine di Bellinzona, e minacciata da un ulteriore impoverimento per la chiusura della galleria Monte Olimpino 2, per la mancata fermata dei treni pendolino e per il trasferimento di importanti servizi, come attestano tre atti parlamentari ancora pendenti di cui sollecito

l'evasione¹. Gradirei essere rassicurato dal Consigliere di Stato sul fatto che il progetto oggi in votazione non comporterà un travaso di posti di lavoro a discapito della stazione di Chiasso e che anche per quest'ultima si effettueranno investimenti tali da renderla un importante nodo operativo e regionale nell'ambito del sistema TILO, valutando anche un eventuale prolungamento del servizio fino a Milano.

PANTANI R. - Ho sentito dire che le opere in oggetto porteranno grandi vantaggi nel campo delle commesse pubbliche ticinesi, ma a quanto sembra le FFS non sottostanno alla LCPubb: gradirei ricevere spiegazioni al riguardo dal Consigliere di Stato.

Come ho già avuto modo di dire, la denominazione TILO fa sorgere dubbi, così come il punto 1 del rapporto laddove si dice che «è già previsto che anche i treni TILO circoleranno nella galleria di base del Ceneri»: per farlo devono saltare Rivera e Mezzovico e allora non si tratterebbe più di treni regionali.

L'idea di Savoia di penalizzare il trasporto privato e incentivare quello pubblico è interessante: propongo quindi di diminuire le tariffe del trasporto pubblico e di adottare il sistema in uso nelle metropolitane di tutte le città, dove con 1.10 euro si viaggia per un'ora. Fino a quando il biglietto del treno da Chiasso a Bellinzona costerà 28 franchi la gente non sarà incentivata a usare i mezzi pubblici. Inoltre TILO non arriva a Milano, ma si ferma a Chiasso (a meno che non si voglia scendere in aperta campagna ad Albate-Camerlata), dove bisogna prendere il pendolare, pieno di gente e sporco. Sono tanti anni che si discute della ferrovia di Varese-Arcisate-Mendrisio: voglio proprio vedere se Berlusconi troverà i soldi per realizzarla. Dobbiamo darci una regolata e prevedere mezzi pubblici funzionali che le persone possano sfruttare. Il trasporto pubblico dev'essere deficitario; le FFS ricevono dalla Confederazione due miliardi di franchi all'anno. Dobbiamo decidere se vogliamo spendere per mantenere un sistema di trasporto efficiente, veloce e a basso prezzo che scongiuri l'uso del mezzo privato, che provoca i danni illustrati dai Verdi.

BIGNASCA B. - Mi dispiace intervenire dopo che Sergio Savoia e Dario Ghisletta si sono espressi favorevolmente sull'emendamento presentato dal nostro capogruppo, ma la prima gallina che canta ha fatto l'uovo. Spesso ci accusano di usare metodi populistici e propagandistici, ma qui c'è una litania continua basata sulla qualità della vita, un concetto conformista e vuoto che si vende bene in tutta Europa, e su banalità propagandistiche quali la "scaiolizzazione", l'urbanizzazione selvaggia, la cementificazione e altre amenità del genere, mai corredate da nessun tipo di dato. I nemici della cementificazione per esempio si dimenticano del fatto che la popolazione ticinese continua ad aumentare; delle due l'una: se i colleghi socialisti e i Verdi non pensano di collocare sottoterra le persone che accolgono a braccia aperte, da qualche parte bisogna pur costruire. Si dimenticano anche che il 49% del territorio ticinese è caratterizzato da superfici boschive, mentre la media nazionale è di poco superiore al 30%. Ogni volta che siamo confrontati con un tema afferente il Dipartimento del territorio i Verdi e i socialisti approfittano per rilanciare le loro

¹ Interrogazione n. 233.08: *Nuovi treni della Cisalpino in ritardo: stazione di Chiasso utilizzata solo per cambiare treno o anche per fermate commerciali?*, Luca Pagani e cofirmatari, 31.10.2008; interrogazione n. 4.09: *Chiusura della Monte Olimpino 2: attivarsi per evitare la perdita di decine, se non addirittura di un centinaio, di posti di lavoro*, Lorenzo Quadri, 03.01.2009; interrogazione n. 26.09: *Manutenzione dei treni Cisalpino a Chiasso: il Governo si attivi a sostegno della richiesta del Comune di Chiasso*, Luca Beretta Piccoli e cofirmatari, 26.01.2009.

litanie; possiamo essere d'accordo sui trasporti pubblici a determinati costi, ma non possiamo accettare certe menzogne, soprattutto da chi accusa gli altri partiti di usare metodi propagandistici. A ricorrere a simili metodi è il partito di Dario Ghisletta e non il mio, che quando fa un'affermazione la accompagna da dati comprovanti.

In conclusione auspico che i Verdi smettano di ergersi a censori di quello che la politica democratica è o non è e che il collega Ghisletta, alla luce della carica istituzionale super partes che assumerà a breve, si astenga dall'assumere certi atteggiamenti.

CALASTRI R. - La posizione assunta da Sergio Savoia in relazione al semisvincolo di Bellinzona induce a chiedersi se sia a conoscenza della realtà a sud di Bellinzona. Non capisco come si possa non sostenere l'uso dell'autostrada (già esistente) per sgravare Comuni come Giubiasco o Sementina dal traffico parassitario. Il collega si rende conto che sono almeno 15 mila i veicoli che giornalmente attraversano quei due Comuni per raggiungere Bellinzona (parte dei quali proviene da Lugano e quindi è già immessa sull'autostrada)?

Concludo portando il sostegno del gruppo PLR all'emendamento presentato da Attilio Bignasca.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Il messaggio in oggetto persegue due obiettivi: istituire un nodo di interscambio che permetterà di accedere alla nuova stazione della rete TILO dalla Mesolcina e dalla bassa Riviera sia in bus sia in macchina senza dover entrare in città e servire un'importante area strategica. La stazione di Castione-Arbedo servirà una zona insediativa in forte sviluppo; essa è situata nelle immediate vicinanze di una grande area destinata all'industria e al commercio. Il progetto è distinto in due settori di intervento: la ristrutturazione degli impianti ferroviari che permetterà l'attestamento dei treni regionali TILO, caratterizzata da un nuovo binario e da due marciapiedi ferroviari raggiungibili tramite un nuovo sottopasso, e la realizzazione dell'area di interscambio, costituita da un terminale bus e da un park and rail. Il progetto considera anche la mobilità lenta tramite interventi che assicurano un accesso comodo e sicuro e la creazione di un parcheggio coperto per le biciclette (bike and rail). La ristrutturazione degli impianti ferroviari, che costerà grosso modo 35 milioni di franchi, è condotta dalle FFS; la realizzazione dell'area di interscambio, il cui costo ammonta a circa sette milioni di franchi, sarà invece condotta dal Cantone, per un investimento complessivo di circa 42 milioni di franchi. Il piano di lavoro delle FFS prevede la messa in funzione della stazione con il cambio di orario previsto per dicembre 2010; i lavori per la realizzazione dell'area di interscambio prenderanno invece avvio nel 2011 – bisognerà prevedere misure provvisorie per accedere alla stazione durante i lavori.

Le opere in oggetto hanno una portata anticiclica che gioverà all'economia e costituiscono un ulteriore miglioramento dei trasporti pubblici in una regione confrontata con parecchie difficoltà. L'infrastruttura è centrale, posizionata tra la A2 e la A13, e concretizza l'indicazione del PD che vede in quel comparto un importante polo di sviluppo con un alto potenziale di crescita sia in termini di abitanti sia di posti di lavoro. Attorno alle stazioni si sviluppano dinamiche estremamente interessanti e quindi Arbedo-Castione, che si avvicina non solo simbolicamente a Bellinzona, è destinato a diventare un luogo strategico anche in un'ottica futura di collaborazione e/o di aggregazione.

L'opera è prevista dal PTB e TILO, che ha denotato miglioramenti costanti e che dev'essere considerata una struttura portante e prioritaria dei trasporti pubblici cantonali, è

in fase di progressiva attuazione; ciò assume una funzione strategica fondamentale per la gestione della mobilità, per il miglioramento della competitività della Città-Ticino, per rafforzare l'integrazione dei suoi agglomerati e per migliorare la situazione ambientale.

Per il momento a Sergio Savoia, preoccupato per la città diffusa e per la costruzione di centri grandi attrattori di traffico, posso solo dire che all'intervento in oggetto è stato affiancato un progetto di promozione e di riqualifica territoriale; l'obiettivo finale del Cantone è creare le premesse per un polo di sviluppo ordinato ed efficiente.

Come dice Giorgio Galusero l'opera in oggetto permette di riaprire una porta sui Grigioni e sul Moesano, con una valenza diversa rispetto al passato. Attualmente quella parte di ferrovia ha una funzione più turistica, ma è comunque rientrata negli accordi conclusi tra il Cantone e le FFS.

Raffaele De Rosa dà atto del grande successo di TILO evidenziando al contempo alcuni problemi che spera saranno risolti con l'entrata in vigore del nuovo orario prevista per il mese di dicembre di quest'anno – TILO SA sta lavorando per aumentare la capienza dei treni già nelle prossime settimane. Il deputato e il suo gruppo attendono risposte in merito alle opzioni del prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano gradite al Mendrisiotto e al Governo; egli ha anche parlato di progetti di sfruttamento del calore quali opere collaterali di AlpTransit e della realizzazione delle rampe di accesso per quanto riguarda la Riviera e la circonvallazione di Bellinzona e ha fatto presente che con la nuova galleria del Ceneri i tempi di percorrenza tra Castione-Arbedo e Lugano saranno di 17 minuti; ciò è importante per realizzare la Città-Ticino, che figura tra gli obiettivi prioritari del PD aggiornato.

Dario Ghisletta ha posto alcune domande puntuali; la prima concerne l'aggiornamento del PTB. In merito posso dire che sono in corso i lavori per la ristrutturazione della stazione di Castione-Arbedo, con il prolungo delle corse delle linee S-10 (Bellinzona-Albate-Camerlata) e S-20 (Bellinzona-Locarno); la concretizzazione di questi lavori è prevista per dicembre 2010. Sono anche in corso i lavori di progettazione del semisvincolo di Bellinzona (la messa in esercizio è prevista per la fine del 2014). Entro un mese il Consiglio di Stato licenzierà un messaggio per l'elaborazione del programma d'agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese – per il Mendrisiotto e per il Luganese si è già lavorato negli ultimi due anni. Il programma d'agglomerato del Bellinzonese sarà una sorta di piano regionale dei trasporti di seconda generazione, che entrando nei dettagli riprenderà e amplierà i contenuti del PTB e considererà in modo coordinato le tematiche della mobilità e dell'insediamento definendo i singoli interventi. Esso inoltre porrà l'accento sulla centralità dei trasporti pubblici e del traffico lento. L'inizio dei lavori è previsto per la fine del prossimo mese di giugno e dovrà essere sottoposto all'Ufficio federale della pianificazione del territorio entro la fine del 2011.

La seconda domanda posta da Ghisletta concerne la fermata di Piazza Indipendenza a Bellinzona; egli ha citato alcuni documenti a cui è stato dato seguito. Nel giugno 2007 è stato eseguito lo studio di fattibilità, che ha dato esiti positivi pur rilevando che si tratterebbe di un investimento piuttosto importante, pari a circa 70 milioni di franchi; è stato consultato il Municipio di Bellinzona, soprattutto in relazione all'impatto urbanistico di una simile opera – che il Governo auspica diventi realtà – e uno studio specifico sarà svolto nel corso dei lavori di potenziamento del servizio ferroviario regionale TILO. Il tema sarà anche ripreso nel programma d'agglomerato del Bellinzonese. Esprimersi sulla ripartizione dei costi è prematuro: sicuramente verrebbero coinvolti il Piano dei trasporti e i Comuni che vi fanno capo, il Cantone, la Confederazione e possibilmente anche il Piano d'agglomerato del Bellinzonese. Sulla tempistica non sono in grado di fornire indicazioni; posso solo dire che in tempi relativamente brevi si deciderà se realizzare il progetto.

Attilio Bignasca ha spiegato i motivi alla base dell'emendamento da lui presentato, che è condivisibile. Per quanto concerne la sua preoccupazione circa i limiti imposti dalla LCPubb gli faccio presente che, anche se votassimo l'intero credito di 25.8 milioni di franchi, ai fini della LCPubb conterebbe il lavoro appaltato, che è pari a sette milioni di franchi.

Sergio Savoia ha sollecitato una scelta definitiva a favore del trasporto pubblico; vorrei fargli notare che l'aumento del traffico difficilmente può essere assorbito solo dalla strada o solo dalla ferrovia. I piani regionali dei trasporti sono nati dal basso, accogliendo le istanze dei Comuni, dei Paesi e delle Città che da una parte chiedono di migliorare i trasporti pubblici e dall'altra considerano il semisvincolo un elemento centrale per quanto riguarda le infrastrutture stradali del PTB. Ciò potrebbe apparire un compromesso ma di fatto è una risposta equilibrata all'impellente problema dell'aumento del traffico.

Le trattative tra il Cantone e le FFS SA sono state portate avanti nel modo più rigoroso possibile. Le FFS sono un partner importante e serio, con il quale lavoriamo bene; con il miglioramento delle infrastrutture aumenta la nostra credibilità e la nostra autorevolezza ai loro occhi. Il deputato Krüsi ha parlato della ferrovia retica: non so se il Governo grigionese abbia partecipato alle trattative, ma certamente quella ferrovia è una delle parti che hanno firmato l'accordo.

Luca Pagani chiede giustamente di non dimenticare la stazione di Chiasso: come detto alla stampa una decina di giorni fa a proposito di AlpTransit, la Confederazione vede in quella stazione un polo strategico ad alto potenziale e presto saranno avviati studi per darle nuovo vigore; comunque un declassamento dei collegamenti tra il Ticino e la Lombardia non è pensabile.

Da ultimo, Pantani ha toccato il tema delle tariffe: sono d'accordo con lui quando dice che i mezzi pubblici costano, ma è il biglietto singolo a essere caro perché i pendolari spendono meno di quanto costerebbe loro recarsi al lavoro in automobile.

VITTA C., RELATORE - È già stato detto molto sul messaggio, che è molto dettagliato, per cui mi limiterò a mettere in evidenza gli aspetti salienti a partire dal potenziamento del trasporto pubblico del Bellinzonese, regione che nell'ambito del Piano regionale dei trasporti ha accumulato un certo ritardo che gli investimenti in oggetto aiuteranno a colmare. Come ha già fatto il Consigliere di Stato, tranquillizzo il collega Krüsi sottolineando che il progetto è il risultato di un importante lavoro svolto dalle FFS in collaborazione con gli uffici cantonali competenti in cui sono stati coinvolti gli attori interessati dall'opera, tra i quali il Comune di Arbedo-Castione. Ricordo anche che per il nodo di interscambio è stata indetta una progettazione di prova per tenere conto delle esigenze dei vari attori sul territorio. Il progetto si compone di due parti: la prima riguarda gli impianti ferroviari, la seconda lo snodo di interscambio. L'emendamento presentato da Attilio Bignasca vuole dividere il credito delle due opere per garantire che per la parte di competenza cantonale sia indetto un concorso secondo la LCPubb. Ricordo a Pantani che dal messaggio risulta chiaramente che con l'entrata in funzione della galleria del Monte Ceneri le fermate regionali saranno mantenute e nel contempo saranno possibili collegamenti diretti tra il Luganese, il Bellinzonese e il Locarnese e sarà anche favorito l'orario cadenzato.

Dal profilo economico sottolineo che approvando il credito di 25.8 milioni di franchi sblocciamo un investimento complessivo di 42 milioni di franchi, cifra che in un periodo di difficoltà economiche costituisce un importante investimento per il Ticino. L'onere del

Cantone, al netto della partecipazione dei Comuni e delle FFS, ammonta a 14.1 milioni di franchi, pari al 33% della spesa globale.

La Commissione non si è riunita per discutere l'emendamento di Attilio Bignasca, perciò porto il mio appoggio personale; esso non modifica la sostanza del credito; semplicemente formalizza in maniera più dettagliata l'art. 1 del decreto legislativo dividendolo in due articoli. Ciò garantirà che la messa in appalto delle opere rispetterà la LCPubb per quanto di competenza cantonale.

Alla luce di quanto detto vi invito a nome della Commissione ad approvare il credito di 25.8 milioni di franchi; si tratta di un'importante opera di potenziamento dell'offerta dei servizi pubblici in una regione che in quel contesto ha accumulato un certo ritardo. Ricordo che con questo importante contributo cantonale sblochiamo un volume di investimenti pari a 42 milioni di franchi, che avrà ricadute favorevoli per l'economia ticinese.

SAVOIA S. - Il discorso sui prezzi dei trasporti pubblici lo faremo quando affronteremo l'iniziativa presentata da Luciano Canal, che propugna il trasporto pubblico gratuito per gli studenti e per le persone in AVS e in AI².

Il Consigliere di Stato ha parlato di richieste di mobilità privata avanzate dalla popolazione, ma non credo che i bellinzonesi abbiano chiesto lo semisvincolo, visto che avevano votato il contrario. Secondo Calastri il semisvincolo alleggerirà i Comuni di Sementina e di Giubiasco, interessati dal traffico; ma il problema non sarà risolto, semplicemente sarà spostato da un'altra parte. La soluzione sarebbe stata da ricercare nel blocco del traffico a monte, quindi nella zona di Camorino; a volte si rincorre la domanda invece di pianificare di più l'offerta.

PANTANI R. - Il servizio pubblico dovrebbe fissare un prezzo favorevole agli utenti, laddove per utenti non intendo i pendolari ma chi si serve dei mezzi pubblici in modo occasionale. Non dobbiamo convincere gli utenti fissi a servirsi dei trasporti pubblici perché sanno già che conviene loro, bensì chi non ne fa un uso regolare. Fissando a cinque franchi il prezzo del biglietto del treno da Lugano a Bellinzona si potrebbero riempire vettori che altrimenti restano vuoti. L'inquinamento dovuto al traffico crea al nostro Paese costi altissimi: non sarebbe meglio spenderne di meno per garantire trasporti pubblici gratuiti?

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 61 voti favorevoli e un'astensione.

² Iniziativa parlamentare generica: *Elaborazione di una legge che permetta a tutte le persone in formazione, cioè studenti e apprendisti, nonché a tutte le persone in età AVS e anche a quelle in AI, di beneficiare del trasporto pubblico gratuito in tutto il Cantone o almeno di beneficiare di un abbonamento Arcobaleno gratuito*, Luciano Canal e cofirmatari, 18.09.2007.

È aperta la discussione sui singoli articoli del disegno di legge annesso al messaggio governativo.

Sono menzionati a verbale solo gli articoli oggetto di discussione o di proposte di modifica.

Articolo 1 (modifica) e articolo 1a (nuovo)

- Emendamento di Attilio Bignasca³

Articolo 1 (modifica)

*È stanziato un credito **complessivo di 17.5 milioni di franchi** (inclusa la riserva di **1.6 mio fr.**) quale contributo per la ristrutturazione della stazione **e per la realizzazione del nodo di interscambio** di Castione-Arbedo, nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia. ~~Il contributo è così suddiviso:~~*

- ~~*— **17.5 mio fr. (inclusa la riserva di 1.6 mio fr.)** quale contributo per la ristrutturazione della stazione;*~~
- ~~*— **8.3 mio fr. (inclusa la riserva di 1.3 mio fr.)** quale investimento per la realizzazione del nodo di interscambio.*~~

Articolo 1a (nuovo)

*È stanziato un credito di **8.3 milioni di franchi** (inclusa la riserva di **1.3 mio fr.**) quale investimento per la realizzazione del nodo di interscambio di Castione-Arbedo.*

Messo ai voti, l'emendamento è accolto all'unanimità dei 62 voti espressi.

La discussione sui singoli articoli è dichiarata chiusa.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge scaturito dalla discussione parlamentare sono accolti con 61 voti favorevoli e un'astensione.

3. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 19:25 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per mercoledì 22 aprile 2009.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Norman Gobbi

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder

³ Per la discussione sull'emendamento si rinvia alla discussione di entrata in materia.