

ANNO 2009/2010

Seduta XXVII: martedì 10 novembre 2009 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Presentazione di atti parlamentari [1985](#)
2. Risposte a interpellanze [1986](#)
3. Richiesta di un credito di fr. 63'440'000.- per le opere prioritarie del piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) e di un credito quadro di fr. 10'000'000.- a favore delle opere di piano di pronto intervento (PPI) a favore del Mendrisiotto e Basso Ceresio [1989](#)
 - [Messaggio del 18 agosto 2009 n. 6253](#)
 - [Rapporto del 27 ottobre 2009 n. 6253R; relatori: Edo Bobbià e Giovanni Jelmini](#)
4. Richiesta di un credito di fr. 500'000.- destinato al finanziamento anticipato dei costi per l'esecuzione delle opere preliminari necessarie alla posa di un collettore per acque di scarico attraverso la costruenda galleria PTL Cassarate-Vedeggio [2005](#)
 - [Messaggio dell'8 settembre 2009 n. 6261](#)
 - [Rapporto del 27 ottobre 2009 n. 6261R; relatore: Saverio Lurati](#)
5.
 - Stanziamento di un credito straordinario di fr. 1'142'050.- per il sussidiamento di interventi urgenti di sgombero e ripristino dei corsi d'acqua a seguito dei danni causati dagli eventi alluvionali del 2008 [2010](#)
 - Stanziamento di un credito ordinario di fr. 8'067'028.- per il sussidiamento delle opere di sistemazione dei corsi d'acqua [2010](#)
 - Stanziamento di un credito ordinario di fr. 400'000.- per un sistema di monitoraggio e previsione delle piene per i principali corsi d'acqua del Cantone (PREVAH) [2010](#)
 - [Messaggio dell'8 settembre 2009 n. 6262](#)
 - [Rapporto del 27 ottobre 2009 n. 6262R; relatore: Norman Gobbi](#)
6. Mozione del 15 settembre 2003 presentata da Carlo Luigi Caimi e cofirmatari "Il Cantone Ticino prenda in mano le proprie opere strategiche - In attesa che Berna passi dalle parole ai fatti, il Ticino finanzia le sue opere che reputa importanti" [2014](#)
 - [Mozione del 15 settembre 2003](#)
 - [Messaggio dell'11 aprile 2006 n. 5776](#)
 - [Rapporto del 27 ottobre 2009 n. 5776R; relatore: Manuele Bertoli](#)

7. Petizione del 17 gennaio 2006 presentata dai cittadini dei Comuni della regione e limitrofi concernente l'ampliamento della bandita di caccia su tutto il territorio del Colle di San Zeno.....[2019](#)
- *Petizione del 17 gennaio 2006*
 - [Rapporto di maggioranza del 28 ottobre 2009; relatore: Dario Ghisletta](#)
 - [Rapporto di minoranza del 28 ottobre 2009; relatore: Tullio Righinetti](#)
8. Chiusura della seduta e rinvio[2022](#)

PRESIDENZA: Riccardo Calastri, Presidente

Alle ore 14:10 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 87 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 - 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. - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Krüsi - Lepori - Lurati - Maggi - Malacrida - Marcozzi - Mariolini - Martignoni - Mellini - Merlini - Moccetti - Orelli Vassere - Orsi - Pagani - Pantani - Paparelli - Pedrazzini - Pellanda - Pestoni - Pinoja - Poggi - Polli - Quadri - Ramsauer - Ravi - Regazzi - Righinetti - Rizza - Rusconi - Salvadè - Savoia - Solcà - Stojanovic - Viscardi - Vitta - Weber

Si sono scusati per l'assenza:

Foletti - Gobbi R.

Non si è scusato per l'assenza:

Frapolli

1. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

Gli atti parlamentari sono allegati alla fine del verbale della seduta (vedi p. 2023).

2. RISPOSTE A INTERPELLANZE

Subappalti in sanatoria - come prendere per i fondelli le ditte corrette

Risposta all'interpellanza presentata il 18 settembre 2009 da Saverio Lurati

LURATI S. - La questione dei subappalti riveste notevole importanza per il Cantone Ticino e negli ultimi tempi la situazione in questo campo si è deteriorata e rischia di divenire simile a quella esistente in Italia, dove circa il 30% dei lavori rientra in questa casistica. La lotta alla pratica del subappalto deve essere condotta con fatti concreti da tutte le forze in campo, dalle istituzioni all'Amministrazione cantonale, dai sindacati al padronato, comminando sanzioni alle aziende che traggono profitto dall'illegalità. Nei settori edili e artigianale, in particolare, vi sono imprenditori seri che hanno dipendenti assunti regolarmente e che faticano a vincere appalti; vi sono però anche imprenditori che violano le regole, contro i quali bisogna intervenire in modo deciso: nel caso specifico, denunciato tramite la mia interpellanza, la ditta responsabile non è stata punita.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Quanto sollevato dal deputato Lurati è molto importante per il nostro Cantone e convengo che si deve agire per evitare la deriva che caratterizza l'Italia. L'interpellante ha affermato di aver presentato l'atto parlamentare perché nel caso concreto non sarebbero stati adottati i provvedimenti necessari. Desidero fare alcune precisazioni in merito agli accadimenti e in seguito risponderò alle domande puntuali.

Nella fattispecie il Consorzio Costra SA, Mancini&Marti SA, Novastrada SA e Atag SA ha subappaltato le opere da selciatore per la rotonda esterna alla galleria Vedeggio-Cassarate a una ditta italiana. I lavori, sospesi a seguito dell'intervento della direzione lavori consultatasi con la Divisione delle costruzioni, erano stati realizzati nella misura dell'80% prima dell'inizio delle ferie dell'edilizia; l'entità dei lavori subappaltati equivaleva all'1.6% dell'intera opera. La ditta straniera, immediatamente allontanata dal cantiere, dopo le ferie dell'edilizia ha potuto proseguire e terminare i lavori, corrispondenti a poche migliaia di franchi, poiché nel frattempo il consorzio aveva formalmente chiesto l'autorizzazione: rammento che il lavoro in questione cadeva sotto l'egida degli accordi General agreement on tariffs and trade (GATT) e del Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP) e quindi era aperto a ditte straniere e che la ditta in questione rispettava l'art. 39 del regolamento di applicazione della legge sulle commesse pubbliche [RLCPubb; RL 7.1.4.1.6].

Per lavori invece che rientravano sotto l'egida della legge sulle commesse pubbliche [LCPubb; RL 7.1.4.1] la richiesta di subappalto alla medesima ditta è stata respinta, malgrado che in Ticino vi sia poca manodopera specializzata nel settore specifico, come risaputo da tutti (le ditte in grado di eseguire questo tipo di attività sono solamente due in tutto il Cantone Ticino, stando a quanto appurato dalla Divisione delle costruzioni).

È doveroso dire che la ditta appaltante ha sbagliato a non annunciare il subappalto, tanto più che materialmente era possibile subappaltare il lavoro, ma unicamente previa richiesta formale e relativa autorizzazione.

È opportuno comunque ricordare che la direzione dei lavori – la Divisione delle costruzioni – ha il compito di condurre e sorvegliare l'andamento del cantiere dal punto di vista tecnico e non può verificare l'identità di ogni singola persona presente sul cantiere, in primo luogo

perché istituzionalmente non è suo compito e secondariamente perché non ha le risorse necessarie per espletare tale attività. Evidentemente se il committente verifica abusi deve intervenire, ma spetta agli organi preposti vigilare, in particolare alle Commissioni paritetiche cantonali di categoria e all'Associazione interprofessionale, il cui ruolo è essenziale.

Rispondo ora alle singole domande:

1. Ritiene corretto l'agire del funzionario a capo dell'area operativa del Sottoceneri?

Il funzionario dell'Area operativa del Sottoceneri ha agito in modo corretto, perché in primo luogo ha rispettato le regole del CIAP e in secondo luogo ha concordato la sua azione con la direzione della Divisione delle costruzioni.

2. A fronte di una situazione di palese scorrettezza messa in atto dal Consorzio e pubblicamente denunciata, è corretto assumere una decisione amministrativa anziché intervenire sul piano politico?

La Divisione delle costruzioni ha in primo luogo il compito di risolvere gli aspetti tecnici e di gestione del cantiere; nella fattispecie non giovava certamente al committente avere il cantiere bloccato, tanto più che la maggior parte del lavoro era già stata svolta e inoltre era necessario concludere i lavori celermente a causa di problemi viari; comunque le decisioni prese dalla Divisione delle costruzioni non precludono altri interventi a carattere amministrativo, quindi eventuali sanzioni.

3. Quali sanzioni la stazione appaltante intende mettere in atto nei confronti delle ditte operanti nel Consorzio?

Il Dipartimento del territorio (DT), chiarita la posizione dei singoli consorziati sulla vicenda, valuterà se sia corretto intervenire e con quali sanzioni amministrative in base alle regole previste dal CIAP.

4. Come pensa di giustificare l'operato della Direzione lavori del Sottoceneri nei confronti delle ditte concorrenti escluse dall'appalto?

Bisogna tenere conto della proporzionalità dell'intervento amministrativo in relazione all'entità finanziaria della prestazione e della situazione di mercato della manodopera nell'ambito delle selciature e riteniamo che anche la maggior parte delle ditte concorrenti possano vivere il medesimo tipo di problema e siano comunque messe sullo stesso piano: si sta attentamente valutando l'intervento amministrativo ma il problema di mancanza di specialisti nel settore della selciatura esiste e deve essere tenuto in debita considerazione.

5. Come ritiene di poter motivare i numerosi ispettori che diligentemente operano sul territorio cantonale, dopo che quasi sistematicamente ogni abuso o infrazione della legge è sanato e giustificato?

Il DT e la Divisione delle costruzioni sono sensibili al rispetto delle regole amministrative in generale e delle leggi che regolano i concorsi pubblici in particolare e sono in prima linea nel farle rispettare, ma per intervenire in modo efficace bisogna raccogliere in modo formalmente ineccepibile tutte le informazioni atte a garantire la conferma dell'eventuale sanzione amministrativa nel caso di impugnazione all'autorità superiore. Il DT, così come tutta l'Amministrazione cantonale, cerca di combattere attivamente la situazione sopra

descritta; il compito degli ispettori è importante ed è svolto in modo eccellente. Noi diamo la nostra massima disponibilità e chiediamo agli ispettori di segnalare tutte le situazioni che, anche solo apparentemente, sembrano irregolari.

LURATI S. - Ringrazio il Consigliere di Stato Borradori per la risposta ma vorrei soffermarmi su alcuni aspetti che meritano ulteriori chiarimenti. Non mi sembrava che le opere in questione andassero sotto l'egida del CIAP: ritenevo rientrassero nella sfera della legge sulle commesse pubbliche. Per quanto concerne il problema della mancanza di selciatori ritengo che non vi siano impedimenti di sorta a che le ditte assumano direttamente questi specialisti, versando di conseguenza tasse e oneri sociali in Ticino, invece di procedere con subappalti. Mi ritengo parzialmente soddisfatto.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Condivido quanto detto dal deputato Lurati in merito alla necessità di assumere direttamente personale specializzato e proprio per questo particolare motivo bisogna valutare attentamente se comminare l'eventuale sanzione amministrativa perché la ditta in questione avrebbe dovuto notificare la richiesta per tempo. In merito alla questione se le opere fossero sottoposte al CIAP o alla LCPubb mi rimetto a quanto comunicatomi dalla Divisione delle costruzioni.

Parzialmente soddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

Strada delle Centovalli

Risposta all'interpellanza presentata il 21 ottobre 2009 da Giorgio Pellanda

PELLANDA G. - Il 25 ottobre 2009 è ufficialmente nato il Comune delle Centovalli, demograficamente contenuto a causa della diminuzione della popolazione in atto ormai da trent'anni, corresponsabile lo stato piuttosto disastroso della strada cantonale. In passato si ipotizzarono progetti faraonici che fortunatamente non furono realizzati, sia per gli enormi danni ambientali possibili (viadotti, tunnel, larghezza della strada) sia per l'esclusione dei villaggi dal tracciato previsto. Negli ultimi anni si è intervenuti intelligentemente e puntualmente laddove la strada necessitava di opere di manutenzione e con il progetto di aggregazione abbiamo avuto garanzie circa l'ultimazione delle opere indispensabili per avere una strada dignitosa. Poco tempo fa sono terminati alcuni lavori di allargamento e ora mancano quelli in località "Diga di Palagnedra" e "Cadanza". Chiedo quindi un ulteriore sforzo per raggiungere due scopi: invogliare le persone a vivere nelle Centovalli e mantenere una strada che ha carattere internazionale. Anche prendendo in considerazione il treno, esso costituisce solamente in parte un'alternativa. Auspichiamo quindi che i lavori in questione siano realizzati a breve termine.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Nel corso degli ultimi dieci anni sulla strada cantonale A560 delle Centovalli, tratta Intragna-Camedo, sono

stati eseguiti più di venti interventi puntuali di sistemazione atti a migliorare la fluidità e la sicurezza del traffico, con un investimento complessivo di circa venti milioni di franchi. Le opere in corso sono contemplate nel messaggio governativo del 6 maggio 2008 e votato dal Gran Consiglio il 20 ottobre 2008. Attualmente sono in fase conclusiva i cantieri in zona "Valle Ingiustria" e in zona "accesso Palagnedra"; sono ancora in fase di progettazione definitiva gli interventi previsti in zona "Val Marcou" dove si intende, da un lato, allargare il ponte esistente per permettere l'incrocio di due autoveicoli e dall'altro riprofilare la roccia sporgente per consentire anche agli autobus un transito adeguato e sicuro: quindi l'obiettivo della pianificazione dei lavori corrisponde a quanto auspicato nell'interpellanza. Al termine di questi lavori rimane un solo tratto stradale precario, la zona "Cadanza", per il quale all'inizio del 2010 il Dipartimento del territorio intende proporre in Consiglio di Stato un messaggio da presentare in seguito in Parlamento; la sistemazione definitiva di quest'ultimo tratto potrà essere realizzata, riservate le disponibilità a piano finanziario, nel 2010-2011. In conclusione posso dire che le opere in corso rispecchiano i contenuti del decreto legislativo del 20 ottobre 2008 cui ho fatto riferimento in precedenza e con l'ultima fase prevista andiamo nella direzione indicata nella sua interpellanza. La tempistica per la realizzazione dei suoi interventi è allestita nel rispetto dell'utente stradale e inoltre si farà in modo di non avere più di una tratta con semafori sul percorso Camedo-Intragna. Tutti i lavori dovrebbero essere ultimati entro il 2011. Mi impegno a presentare la richiesta di credito per i lavori che mancano sulla strada internazionale.

PELLANDA G. - Sono molto soddisfatto.

Molto soddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

3. RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 63'440'000.- PER LE OPERE PRIORITARIE DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO E BASSO CERESIO (PTM) E DI UN CREDITO QUADRO DI FR. 10'000'000.- A FAVORE DELLE OPERE DI PIANO DI PRONTO INTERVENTO (PPI) A FAVORE DEL MENDRISIOTTO E BASSO CERESIO

Messaggio del 18 agosto 2009 n. 6253

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.

SOLCÀ C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Durante la discussione plenaria del 2 giugno 2008 in merito al messaggio n. 6043¹, concernente il finanziamento della

¹ Messaggio no. 6043: *Concessione di un credito di fr. 3'000'000.- per la progettazione delle opere prioritarie del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) e del sistema ferroviario regionale Ticino - Lombardia (TILO)*, 18.03.2008.

progettazione delle opere prioritarie, si era stigmatizzato il ritardo nel mettere in atto il piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM); tale critica, fatta forse anche a seguito di un malinteso, aveva infastidito i responsabili operativi del Dipartimento del territorio (DT). Pensiamo però che essa abbia avuto il pregio di svolgere un'adeguata pressione politica, di condurre alla determinazione delle priorità e di rendere attenti i parlamentari in merito ai piani dei trasporti quali strumenti indispensabili per una lettura coordinata degli interventi capaci di contrastare la forte evoluzione del traffico e la sempre più alta richiesta di mobilità proveniente dalla società.

Oggi siamo riconoscenti al DT e alla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM) che hanno agito a più livelli, promuovendo i concorsi di progettazione per la scelta di professionisti, sviluppando diversi progetti e creando la condivisione sui contenuti dei progetti da parte delle delegazioni delle autorità locali. Dopo un anno e qualche mese trascorso dall'episodio sopra descritto il Consiglio di Stato è riuscito a licenziare il corposo (sia per testo sia per valore finanziario) messaggio oggetto della presente discussione. Riconosciamo anche il lavoro svolto dalla Commissione della gestione e delle finanze che, coerentemente con l'auspicata celerità, ha rassegnato un rapporto dettagliato e molto valido, che riassume il parere collettivo dei commissari.

Ora sono particolarmente necessarie vigilanza e costanza. Se il Parlamento aderirà al messaggio in discussione sarà indispensabile procedere celermente alla pubblicazione dei progetti, una fase delicata. Il Gran Consiglio deve lanciare un messaggio di compattezza nella volontà d'azione a favore del Mendrisiotto, proprio come ha fatto la Commissione della gestione e delle finanze e sottoscrivendo unanimemente il rapporto: si deve lanciare un messaggio chiaro e forte di collegialità nei confronti dei Comuni, delle associazioni e dei cittadini della regione. Il sostegno auspicato aiuterà sicuramente a limitare le opposizioni frutto del terribile vizio di giudicare una singola opera – se non addirittura una minima parte di una sola opera – senza soppesare i reali benefici che l'adozione complessiva può generare a beneficio dell'intera regione. Non si tratta di lesa democrazia; è opportuno ricordare che il PTM, preso in senso generale, può essere inteso come un ottimo mezzo di coinvolgimento democratico delle parti interessate e quindi uno strumento di ricerca delle soluzioni più condivise nell'interesse sicuramente di una grande maggioranza della popolazione.

Nel lungo periodo necessario all'elaborazione del PTM, la CRTM – composta da municipali appartenenti ai diversi partiti presenti nella regione – ha voluto e saputo confrontarsi con le diverse realtà locali, politiche, economiche, sociali e ambientali, senza perdere di vista gli scopi di fondo che un lungimirante piano dei trasporti deve avere, vale a dire: la proposta di soluzioni atte a soddisfare la domanda di mobilità; la capacità di coordinare l'offerta di mobilità con lo sviluppo territoriale; il coordinamento dei molteplici vettori di trasporto in un quadro di complementarità; il superamento dei confini amministrativi comunali nell'ottica regionale; il sostegno al risanamento ambientale; la tutela dei valori naturali e culturali preservando la salute e l'ambiente.

I crediti per le opere prioritarie del PTM e per le opere del piano di pronto intervento (PPI) sapranno dare una spinta decisiva alla pianificazione della mobilità sostenibile della regione che permetterà di passare dalla fase della progettazione a quella della realizzazione pratica.

Concludo ringraziando sentitamente tutti coloro – in particolare i membri succedutisi in seno alla CRTM – che si sono impegnati in questi anni e hanno dedicato il loro prezioso tempo a favore di un progetto decisivo per il Mendrisiotto e invito il Gran Consiglio, a nome del gruppo PLR e anche in qualità di cittadino della regione in questione, a sostenere

coralmente il credito di 63'440'000.- franchi per le opere prioritarie del PTM e il credito di dieci milioni di franchi a favore delle opere di PPI per il Mendrisiotto e Basso Ceresio.

BERETTA PICCOLI L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Il gruppo PPD voterà unanimemente il messaggio, atteso da tempo tanto dalla CRTM quanto dai Comuni, essendo fondamentale per l'economia e per l'attuazione del PTM, dopo i molti crediti stanziati in passato dal Gran Consiglio che hanno condotto all'elaborazione del piano, alla progettazione delle opere, all'esecuzione degli interventi previsti nei tre precedenti PPI, che hanno avuto una valenza prettamente locale.

Il messaggio è importantissimo non solo per l'entità finanziaria in gioco ma soprattutto perché permetterà di realizzare le opere principali che appartengono più propriamente al PTM: gli interventi riguarderanno tutti i sistemi e i vettori di trasporto (dalla rete viaria stradale al trasporto pubblico, dalla mobilità lenta alla politica di stazionamento e altri interventi nell'ambito del quarto PPI) e permetteranno il completamento delle misure, altrettanto importanti, adottate in passato e riferite al trasporto pubblico (col primo PPI, alla fine degli anni '90, era stato possibile finanziare la riorganizzazione del trasporto pubblico a livello regionale; alcuni anni or sono abbiamo votato il credito che ha permesso di mettere in funzione la nuova linea circolare nel basso Mendrisiotto; in precedenza il Parlamento aveva stanziato 72 milioni di franchi come contributo cantonale per la realizzazione del collegamento ferroviario Mendrisio-Varese-Malpensa): come si evince le opere contemplate nel messaggio oggi in discussione vanno lette anche alla luce dei crediti concessi per altre componenti del PTM.

Non occorre soffermarsi sulle situazioni di viabilità e di vivibilità esistenti nel Mendrisiotto, descritte nel rapporto commissionale, per giustificare l'importanza e la legittimità degli interventi previsti secondo una strategia globale e aventi una valenza paritaria, nel senso che sono considerati tutti i sistemi e i vettori di trasporto correlati fra loro e che perseguono come finalità la facilitazione e l'ottimizzazione della viabilità e soprattutto il miglioramento della vivibilità e dello sviluppo del territorio. Si tratta quindi di opere che hanno un'importanza analoga, ma non bisogna nascondere che i Comuni della regione attendono soprattutto gli interventi che riguardano la riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio (gruppo funzionale 3) e quelli che interessano la riorganizzazione del sistema stradale con il trasferimento del traffico all'esterno del centro abitato di Chiasso, Comune che ha impostato il piano regolatore su queste opere (gruppo funzionale 4). Quindi sottolineo, come fatto in precedenza dal collega Solcà, che anche gli interventi concernenti le tanto vituperate strade non vanno a solo beneficio del traffico individuale motorizzato.

Per esempio le opere concernenti Mendrisio sono correlate alla riorganizzazione dello svincolo autostradale di competenza federale: l'insieme degli interventi previsti permetterà di trasferire sia il traffico pesante della zona industriale di Mendrisio, Rancate e Riva San Vitale direttamente sull'autostrada, sia il traffico di transito esistente nel centro abitato di Mendrisio e legato agli assi Mendrisio-Chiasso e Mendrisio-Stabio e viceversa, che sarà indirizzato sull'anello di strade di livello superiore. Mendrisio ha anche adottato recentemente il nuovo piano regolatore per tutto il comparto a valle della linea ferroviaria: si tratta di una pianificazione conforme alla scheda del piano direttore R8 dedicata ai grandi generatori di traffico coordinata con i servizi del DT. Per attuare questa pianificazione sostenibile risulta fondamentale procedere all'attuazione delle opere citate. A Chiasso si verifica la medesima situazione e quindi realizzando l'anello di via Como si toglierà tutto il traffico di transito e pesante che oggi percorre la rete stradale locale. A seguito di ciò sarà possibile realizzare l'intervento relativo all'interscambio dei trasporti

pubblici alla stazione di Chiasso, a dimostrazione della multifunzionalità di questi interventi che riguardano tutti i vettori e tutti i sistemi di trasporto correlati fra loro. Mi faccio a mia volta portavoce della soddisfazione della CRTM e dei Comuni interessati per la presentazione di questo messaggio. Col gruppo PPD abbiamo preso atto degli opportuni approfondimenti e risultanze che la Commissione della gestione e delle finanze ha effettuato su alcuni temi specifici che ritroviamo nel rapporto.

Tutti gli interventi della zona di Mendrisio dipendono dall'attuazione della riorganizzazione dello svincolo autostradale: nel messaggio e nel rapporto si legge che il progetto è stato pubblicato nel 2008 e che le opposizioni sarebbero state analizzate nel corso di quest'anno; del resto l'attuazione non compete al Cantone ma alla Confederazione. Come detto anche dal collega Solcà i deputati del Mendrisiotto e i funzionari del Dipartimento del territorio hanno raggiunto un obiettivo e un risultato, vale a dire poter intervenire e avere un contatto costante con l'autorità federale.

L'auspicio del gruppo PPD e mio è che dai piani si passi ai fatti e che il Gran Consiglio sostenga con decisione e ampiamente gli interventi previsti: invito a votare a favore del messaggio.

GAROBBI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Il traffico nel Mendrisiotto negli ultimi anni è aumentato in modo incontrollato e disordinato, superando tutte le previsioni. La rete viaria è ormai satura, il traffico di transito commerciale e pendolare intasa strade, autostrada e svincoli, creando regolarmente colonne sulle corsie d'emergenza e in prossimità delle uscite, rendendo così la circolazione difficoltosa e pericolosa. Tanto traffico ha condotto i valori d'inquinamento dell'aria a livelli tali da superare in qualsiasi stagione dell'anno i limiti di legge, mettendo a repentaglio la salute della popolazione.

L'approvazione del messaggio in discussione non risolve tutti i problemi ma costituisce un punto di partenza importante per favorire la mobilità sostenibile e per sviluppare nuove strategie nella politica dei trasporti. Quest'ultima è molto importante poiché ha ripercussioni sullo sviluppo territoriale, sull'economia, sull'ambiente, sulla salute e sulla qualità di vita degli abitanti del Mendrisiotto e ha inoltre ripercussioni indirette su alcune questioni istituzionali, come le aggregazioni o i rapporti con l'Italia o con le regioni confinanti. Di conseguenza la politica dei trasporti è una priorità della politica cantonale: se vogliamo migliorare la qualità di vita di una regione, come nella fattispecie il Mendrisiotto, dobbiamo occuparcene approfonditamente.

Il gruppo PS voterà a favore del messaggio ma ribadisce la posizione critica su alcuni aspetti importanti del PTM, vale a dire sulla riorganizzazione dello svincolo autostradale, sui problemi legati alla superstrada SPA394 Mendrisio-Gaggiolo e sulla zona del fiume Laveggio.

La riorganizzazione dello svincolo è definita nel messaggio «*uno degli elementi centrali del PTM*»; è tuttavia la Confederazione a garantirne il finanziamento integrale. Concordiamo con la necessità di apportare le migliorie in alcuni punti del complesso sistema dello svincolo di Mendrisio per attenuare e, se possibile, eliminare gli inconvenienti di fluidità della circolazione del traffico; però non convince il sovradimensionamento dell'intervento con, in particolare, la creazione di una strada a otto corsie, la costruzione del grande raccordo superstrada-autostrada in zona "Campagna Adorna" e l'allargamento della superstrada Mendrisio-Stabio. Peraltro ricordo che la popolazione ha espresso chiaramente la sua posizione in merito all'ampliamento della rete viaria quando si è opposta in votazione alla bretella della montagna.

L'impressione è che gli enormi interventi previsti non siano determinati solo dall'esigenza di apportare miglioramenti al traffico locale ma anche dall'intenzione di inserire il nuovo svincolo di Mendrisio in un più vasto sistema di rete autostradale che nel prossimo futuro raggiungerà il valico del Gaggiolo e quindi Varese da un lato e l'autostrada dei laghi dall'altro. Ciò significherebbe che, oltre agli inevitabili danni ambientali, il paesaggio del Mendrisiotto e soprattutto la zona compresa tra Mendrisio, Rancate, Ligornetto e Genestrerio subirà un'ulteriore grave alterazione. Non bisogna dimenticare che la zona in questione è molto fragile ed è stata recentemente inserita dalla Confederazione nella lista ufficiale delle zone svizzere candidate a essere iscritte nella rete Smeraldo; quest'ultima nasce da un progetto europeo che impegna i Paesi del Vecchio continente a creare entro la fine del 2010 un numero sufficiente di aree protette per garantire la conservazione del patrimonio naturale dell'Europa, affinché anche le generazioni future ne possano godere. La zona in questione è inoltre oggetto di un controverso messaggio relativo al bacino di laminazione, attualmente in Commissione della gestione e delle finanze, al quale siamo decisamente contrari.

Riteniamo che la zona del Laveggio debba essere salvaguardata anche come reale compensazione al forte impatto dello svincolo. Si potrebbe ipotizzare, per esempio, di allestire un piano comprensoriale del paesaggio concernente questo comparto, come prevede il piano direttore cantonale. A nostro avviso è necessario intervenire subito in zone soggette a forte sviluppo, come il Mendrisiotto, poiché è in quelle aree che il paesaggio subisce le alterazioni più repentine. Anche la Confederazione ci offre una strada, quella legata al concetto di agglomerato, volto a coordinare le vie di comunicazione e lo sviluppo urbano. La proposta di piano di agglomerato del Mendrisiotto (PAM), presentata dal Cantone Ticino alle autorità federali nel gennaio 2008 si limita però al recupero del PTM che, da una parte, appare datato e, dall'altra, non affronta il tema centrale dello sviluppo urbano, con l'analisi degli aspetti ambientali, territoriali, pianificatori e paesaggistici di una regione. Berna, nel rapporto d'esame del dicembre 2008, ha espresso un giudizio critico sul PAM poiché è troppo legato a un approccio infrastrutturale; riteniamo che siano critiche da prendere seriamente, non solo per avere maggiori finanziamenti ma soprattutto per cominciare a elaborare politiche regionali coordinate e per riuscire a elaborare un piano di sviluppo e di protezione del paesaggio di cui abbiamo estremo bisogno.

In linea generale spostare il traffico da un'arteria all'altra non risolverà certo i problemi ambientali del Mendrisotto. Il miglior sistema per ottimizzare i flussi e prevenire gli effetti di un possibile ulteriore aumento della mobilità consiste nello scoraggiare l'uso del mezzo privato e nel favorire i mezzi pubblici. Lo sforzo del PTM per il miglioramento dei trasporti pubblici è apprezzabile; interventi puntuali a favore del trasporto pubblico e la realizzazione di percorsi ciclabili sono infatti previsti nel messaggio. Ma è necessario sottolineare che solo un terzo del credito in votazione oggi è dedicato a questo genere di opere e mancano d'altronde misure concrete, come rileva la Confederazione sempre nel suo rapporto d'esame sul PAM in cui si sostiene che *«i miglioramenti che il programma d'agglomerato propone nell'ambito dei trasporti pubblici (...) restano tuttavia a un livello concettuale»*.

Forse, come dicono i relatori, non esistono soluzioni magiche, però bisogna effettivamente chiedersi se non sia finalmente giunto il momento di cambiare tendenza, rinunciando a ulteriori grandi opere stradali e puntando molto di più sullo sviluppo dei trasporti pubblici per i pendolari e sul trasferimento delle merci sulla ferrovia.

Nonostante le osservazioni critiche enunciate il gruppo PS sostiene la richiesta di credito.

BIGNASCA A., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Il mio intervento sarà al di fuori dell'entusiastico coro dei due relatori e dei colleghi Solcà e Beretta Piccoli.

Penso si debba vigilare e prestare attenzione agli sviluppi futuri affinché, considerati sia la reale situazione finanziaria del Cantone sia i rapporti con la Confederazione, le opere prioritarie contenute nel PTM non subiscano la sorte toccata alla circonvallazione Agno-Bioggio che, come giustamente dice il collega Arigoni in un atto parlamentare, *«malgrado sia stata inserita nelle opere prioritarie del PTL ne attendiamo i piani definitivi da diciannove anni»*.

Negli interventi precedenti ho udito elogi rivolti ai relatori e alla CRTM: come in altre occasioni ci troviamo di fronte a parole, solo a parole. Sicuramente i progettisti saranno riconoscenti al Parlamento per i crediti che saranno concessi e per i mandati che riceveranno. Fino a ora è stato progettato lo svincolo di Mendrisio da parte del Cantone e, ora, dopo tre anni, la Confederazione deve rifarlo e mi auguro che il mandato sia assegnato in Ticino; tuttavia, ci si può chiedere se si trattava di un'opera riuscita. Mi auguro che le opere previste nel PTM siano progettate meglio.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, se si analizzano i piani a lunga scadenza, osserviamo che la Confederazione ritiene di non avere, fino al 2014, mezzi per altre opere di trasporto, a eccezione della rete ferroviaria Mendrisio-Arcisate. È sempre possibile che l'autorità federale sollevi problemi di tipo ambientale o di mancanza di coordinamento degli studi pianificatori, così come avvenuto per la circonvallazione Agno-Bioggio, che è stata declassata a semplice strada regionale, pur essendo caratterizzata da 35 mila passaggi giornalieri: in quel caso il Cantone ha accettato senza reagire (del resto siamo abituati ad abbassare la testa e a subire decisioni negative).

Prossimamente il Consiglio di Stato dovrebbe incontrare il Consiglio federale; mi chiedo se non sia l'occasione opportuna per sollevare la questione. I problemi del traffico sono notevolmente aggravati dai frontalieri e quindi se il Consiglio di Stato avesse il coraggio di prendere posizione con chiarezza forse si potrebbe ottenere qualcosa, perché tre anni or sono, quando fu sollevato il problema delle imposte alla fonte dei frontalieri riversate nella misura circa del 38% all'Italia, ci fu risposto di lasciare la situazione com'era. Ora, considerata la situazione particolare dei rapporti con l'Italia, è giunto il momento di riproporre il dossier e comunicare a Berna che o si procede con la modifica della percentuale dell'imposta alla fonte riversata all'Italia o si riconosce l'importo in questione sotto altra forma. Bisogna prendere in considerazione i problemi di traffico causati dai frontalieri sulle strade d'accesso sia nel Mendrisiotto sia nel basso Malcantone, poiché essi giungono in Ticino al 90% o al 98% con l'automobile, anche se l'Amministrazione federale non vuole considerarli o cita il tram, il trenino o la rete Mendrisio-Arcisate.

Come in occasione della votazione dei crediti per l'azienda cantonale dei rifiuti porgo i migliori auguri al Consigliere di Stato Borradori, sperando di essere di buon auspicio.

GYSIN G., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - Ho letto il messaggio in discussione con ottimismo ed entusiasmo. Poiché vivo nel Mendrisiotto conosco l'entità dei problemi di mobilità che dobbiamo affrontare giornalmente e che vanno dalla laboriosità effettiva degli spostamenti all'impatto ambientale. Il Mendrisiotto è una delle regioni svizzere che soffrono maggiormente per l'inquinamento dell'aria. Questo fatto è in parte da ricondurre alla morfologia ma ancora di più alla mancanza di pianificazione e d'efficacia nell'azione politica. Il Mendrisiotto ha veramente bisogno di una strategia, di una visione, di interventi che migliorino la qualità della vita, riducendo l'impatto ambientale e migliorando il flusso della mobilità nella regione.

Leggendo i propositi e la strategia del PTM ho pensato che finalmente si era imboccata la direzione giusta: dal miglioramento dell'offerta dei trasporti pubblici all'aumento delle infrastrutture per la mobilità dolce, dalla nuova politica dei parcheggi alla moderazione del traffico, dal Park&Ride alla riduzione degli spostamenti pendolari fino al risanamento dell'aria. Finalmente – mi sono detta – i concetti che i Verdi cercano di promuovere da anni iniziano a orientare l'azione di chi governa e di chi pianifica. Il mio buon umore è però scemato nelle pagine successive del messaggio, quando ho analizzato le opere effettivamente previste dal PTM. Infatti, se l'intenzione del messaggio è di permettere di migliorare la viabilità, i trasporti pubblici e la mobilità lenta in un distretto già pesantemente gravato dal traffico e dall'inquinamento atmosferico, nella realtà si prevede l'assegnazione di più di due terzi del credito a opere volte a migliorare e a sviluppare la mobilità individuale e meno di un terzo a interventi mirati concernenti i trasporti pubblici e la mobilità dolce. La valutazione attenta del messaggio non può che deludere e preoccupare chi cerca di orientare la politica viaria della regione verso una maggiore attenzione per il territorio e per la qualità di vita. I crediti previsti si ispirano a concetti superati dai tempi e favoriscono ancora il trasporto individuale privato con ulteriori gravi perdite di spazi verdi.

Una politica dei trasporti lungimirante e attenta alla sostenibilità ambientale dovrebbe dare la priorità allo sviluppo dei trasporti pubblici e della mobilità lenta, migliorandone l'efficienza, aumentando l'estensione della rete e l'accessibilità per la popolazione residente e per i lavoratori frontalieri. Lo scopo primo di ogni politica dei trasporti che si vuole moderna dovrebbe puntare a rendere la mobilità individuale privata il mezzo di trasporto meno attrattivo in assoluto, non per un pregiudizio anti-automobilistico ma per il semplice fatto che la mobilità privata causa i problemi principali. Disincentivare l'offerta di mobilità privata e aumentare contemporaneamente quella della mobilità pubblica a partire dalle strutture è quindi essenziale. Estendere la rete viaria come prevede il PTM va nel senso esattamente contrario: fa parte del problema, non della soluzione.

Nel PTM non vi è ombra della mobilità sostenibile tanto decantata nel rapporto. Il piano rimane invece ancorato a politiche superate e ignora i progressi in materia di mobilità fatti altrove. Alla luce dei seri problemi che la popolazione della regione deve affrontare tutto ciò non può che deludere profondamente: ci troviamo di fronte all'ennesima occasione persa per operare un cambiamento di rotta radicale: e nel Mendrisiotto il cambiamento di rotta se non è radicale non è sufficiente.

L'analisi molto critica del PTM appena esposta è condivisa dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), che nel suo rapporto d'esame si esprime in maniera altrettanto critica sul progetto PTM, sottolineando in particolare la mancanza di una seria analisi e strategia di promozione della mobilità pubblica e dolce, affermando che *«i miglioramenti che si propone nell'ambito dei trasporti pubblici o degli strumenti di sviluppo degli insediamenti restano ad un livello concettuale»* e che *«le misure di organizzazione viaria sono in parte isolate e non sufficientemente inserite in una strategia globale»*. Anche per quanto concerne la riduzione dell'impatto ambientale il DATEC rilevava come il potenziale miglioramento non fosse neanche lontanamente sfruttato.

Non mi dilungo con le critiche di dettaglio perché i motivi esposti fino a ora sono sufficienti a motivare l'opposizione dei Verdi alla concessione di questo credito.

Se vogliamo risolvere i problemi della mobilità dobbiamo affrontare il tema in maniera molto più globale e completa, con una visione lungimirante e moderna. Urge una visione che non vincoli l'offerta alla domanda, ma che sappia interpretare le possibilità e potenzialità di una rete davvero integrata. Occorre in sostanza pianificare l'offerta di mobilità per riorientare la domanda. Molte città, sempre più Cantoni e Stati riconoscono

che l'era di una politica basata principalmente sulla mobilità individuale privata è ormai giunta al tramonto. Mi auguro che il sole della mobilità sostenibile possa sorgere al più presto anche in Ticino, non solo nelle intenzioni ma soprattutto e finalmente anche nei fatti.

DEL BUFALO A. - Sostengo il messaggio ma desidero fare alcune precisazioni in merito al traffico veicolare tra Mendrisio e il valico del Gaggiolo, poiché negli ultimi anni, da quando è stata progettata e realizzata la prima tratta della superstrada, il traffico veicolare è aumentato sempre più.

In primo luogo porto l'attenzione sulla rotonda di zona Vite a Stabio, opera indispensabile per garantire un'uscita e un'entrata in sicurezza nella nuova zona industriale; tuttavia c'è il pericolo che la mole di traffico di veicoli che transitano su quella arteria, in particolare durante le ore serali, trasformi l'arteria principale in un nuovo Piano di Magadino: pertanto invito i responsabili del Dipartimento del territorio a intervenire con i correttivi del caso, se si presentasse la necessità.

In secondo luogo il vero problema che coinvolge la strada in questione è costituito dalla strettoia che si verifica alla dogana turistica e commerciale del Gaggiolo: per risolvere questo problema bisogna mantenere la doppia corsia già esistente dall'inizio di via Vite sino alla dogana turistica, deviando il traffico in entrata dall'Italia sulla strada camionale. I tecnici hanno fatto sapere che questa soluzione non è fattibile sull'arco delle ventiquattr'ore poiché la camionabile è indispensabile per le pratiche di sdoganamento, ma è auspicabile che ci sia un accordo con l'ufficio preposto delle dogane affinché almeno nelle ore di punta (dalle diciassette alle diciannove) si possa introdurre tale proposta, eventualmente a titolo sperimentale, in modo da poter utilizzare via Gaggiolo a due corsie, in senso unico.

Infine per quanto concerne la superstrada Stabio-Mendrisio si verificano quotidianamente colonne al mattino in direzione di Mendrisio – dove si uniscono i flussi provenienti dal Gaggiolo e da Bizzarone – e la sera in senso inverso: sarebbe auspicabile negoziare con l'Ufficio federale delle strade, ora competente, l'introduzione a titolo sperimentale di tre corsie di cui due percorribili il mattino nel senso Gaggiolo-Stabio e la sera in senso inverso, per dividere i flussi di traffico in modo più razionale. Auspico che i tecnici del Dipartimento del territorio discutano anche questa soluzione per snellire il traffico.

Infine una considerazione conclusiva. Pur avendo molta simpatia per alcuni esponenti dei Verdi si deve constatare che i ticinesi preferiscono il mezzo di trasporto privato più di quello pubblico. Dal profilo politico è evidente che nel nostro Cantone è impossibile organizzare un trasporto pubblico altrettanto efficiente di quello esistente nella regione di Zurigo, a causa del territorio; è più semplice realizzare una rete di trasporto pubblico in una pianura dove le fermate sono facilmente raggiungibili anche a piedi che crearla in un territorio come il Canton Ticino, avente molti insediamenti sulle falde delle montagne. Il cittadino è meno propenso, sia per motivi contingenti sia per motivi ideologici, a raggiungere i mezzi pubblici. Personalmente a Zurigo usavo volentieri il tram per recarmi a scuola o al lavoro, ma in Ticino mi è praticamente impossibile usufruire dei mezzi pubblici, poiché essi non possono garantire una concorrenzialità in termini di tempo, come per esempio su alcune tratte nell'agglomerato luganese. È giusto essere favorevoli al trasporto pubblico ma bisogna essere realisti e meno dogmatici.

LEPORI C. - Non condivido quanto detto da chi mi ha preceduto. Gli obiettivi politici a livello federale e cantonale ci impongono di favorire l'uso, da parte dei cittadini, dei mezzi di trasporto pubblico e della mobilità lenta.

Il messaggio in discussione ci pone di fronte a una situazione già descritta in altri interventi relativi ai piani dei trasporti del Luganese, vale a dire al fatto che la ricchezza del Paese in cui viviamo permette di sostenere una politica dei trasporti su due binari, sia quello dei trasporti pubblici sia quello del trasporto privato. Ma giungerà il momento in cui dovremo scegliere, se non per motivi finanziari almeno per motivi ambientali, quale binario favorire. Il messaggio verte su 73 milioni di cui solo una ventina è destinata al trasporto pubblico: il PTM sostiene pesantemente il traffico privato.

La Confederazione ha ricordato che la nuova politica degli agglomerati sostiene unicamente le misure infrastrutturali legate alla riorganizzazione territoriale e alla creazione di insediamenti che favoriscono l'uso dei trasporti pubblici e disincentivano i mezzi di trasporto privati. L'impostazione del PTM è ancora legata a una vecchia visione e non soddisfa la richiesta avanzata dalla Confederazione e le esigenze poste dal nostro ambiente.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Innanzitutto mi soffermo sul messaggio e sul PTM da un punto di vista generale e in seguito formulerò alcune considerazioni sugli interventi dei deputati.

Il messaggio considera tutti i settori della mobilità nel Mendrisiotto, dalla mobilità lenta al trasporto pubblico fino agli interventi legati alla mobilità privata. Il principio ispiratore del PTM è il concetto della mobilità sostenibile e le misure per raggiungere gli obiettivi sono molteplici e si sviluppano su più livelli, secondo il principio di una mobilità integrata nella quale tutti i modi di trasporto sono e devono essere coordinati.

Desidero soffermarmi su alcuni punti del piano che riguardano la mobilità, la concentrazione del traffico privato sul sistema autostradale e su un numero limitato di strade principali, il potenziamento del trasporto pubblico e l'offerta di un sistema concorrenziale al mezzo privato, il miglioramento delle infrastrutture per il traffico ciclabile e pedonale (in particolare per gli scolari), la politica selettiva inerente ai posteggi e gli interventi di moderazione del traffico atti a migliorare la convivenza tra i diversi utenti della strada.

I crediti in discussione, finora i più importanti, sono stati preceduti in passato da quelli destinati agli studi di approfondimento e alla progettazione delle opere prioritarie del PTM, alle opere di rilevanza locale e alla realizzazione della ferrovia Mendrisio-Varese per la quota cantonale. Pertanto, pensando a coloro che hanno formulato critiche (rispettabili e legittime) sottolineo che se in questo messaggio non sono previste molte opere di trasporto pubblico è semplicemente perché in quelli accolti precedentemente vi erano contemplate solo opere legate al trasporto pubblico, come per esempio i 72 milioni destinati alla linea ferroviaria Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa: la memoria deve essere sufficientemente estesa per tenere conto di quelle opere, altrimenti è troppo facile sostenere che l'attuale messaggio prevede crediti per due terzi destinati al traffico privato e per un terzo al trasporto pubblico (non ritengo comunque che la proporzione corrisponda a quella indicata).

Il messaggio in discussione prevede due richieste di credito, la prima corrispondente a 63 milioni circa per opere a carattere regionale legate alla riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio e agli interventi a Chiasso, comprendenti la progettazione e la realizzazione

di interventi puntuali a favore del trasporto pubblico e di percorsi ciclabili regionali nel Mendrisiotto; la seconda prevede lo stanziamento di dieci milioni per le opere del PPI.

La riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio è uno degli elementi centrali del piano ed è una condizione essenziale per realizzare l'obiettivo di trasferire il traffico di transito all'esterno delle aree sensibili; il progetto è stato suddiviso in tre comparti: lo svincolo A2 Mendrisio, il comparto San Martino e il comparto "Campagna Adorna". A partire dal 1° gennaio 2008, con l'introduzione della nuova perequazione finanziaria tra Confederazione e Cantoni, le strade nazionali sono di proprietà e di competenza della Confederazione che, nell'agosto del 2008 tramite l'Ufficio federale delle strade (USTRA), ha pubblicato il progetto di riorganizzazione dello svincolo.

Ora desidero entrare nel merito di alcuni interventi che hanno toccato dei punti estremamente interessanti.

Innanzitutto ringrazio la Commissione della gestione e delle finanze per il lavoro celere ed encomiabile compiuto, che il Consiglio di Stato e il Dipartimento del territorio condividono totalmente. A seguito del dibattito dello scorso anno sullo stadio di avanzamento del PTM i lavori della CTM e del DT hanno avuto un'accelerazione; l'auspicio è che le opere previste possano essere concretizzate nel tempo più breve possibile.

Il piano dei trasporti del Mendrisiotto vuole essere un piano globale, completo, che mira a raggiungere e realizzare quattro punti: migliorare la mobilità; porre attenzione all'ambiente; definire meglio la pianificazione del territorio; avere un occhio di riguardo per l'economia: i piani dei trasporti e la mobilità sono elementi essenziali per la crescita economica di una regione (se, per esempio, il Luganese dovesse conoscere un incremento degli ingorghi stradali rischierebbe di perdere una parte importante del ruolo di polo economico regionale).

Qualcuno ha detto che siamo confrontati con "piani nati vecchi"; ma, facendo mie le parole del deputato Solcà, affermo che essi sono il risultato dell'espressione democratica della popolazione, delle idee che provengono dal basso e che sono valutate e sostenute dalle commissioni regionali composte dai rappresentanti dei Comuni: la nostra società non è composta solo da persone che si spostano unicamente in automobile o solo dai Verdi o da chi adopera soltanto i mezzi di trasporto pubblico; la nostra società guarda al futuro in modo equilibrato con visioni intelligenti e, in particolare, ragionevoli, che tengono conto del contesto finanziario, pianificatorio e morfologico del Cantone Ticino. Non solo non condivido ma addirittura respingo la visione di piani dei trasporti vecchi o unilaterali: sono l'espressione migliore della nostra società, con i lati positivi e negativi che essa comporta.

Per quanto attiene alla questione dello svincolo autostradale e alla sua centralità, menzionata dal deputato Beretta Piccoli, il DT lavora a stretto contatto con la filiale di Bellinzona dell'USTRA che ha comunicato che dovrebbe riuscire a evadere – non sappiamo evidentemente in che senso – le opposizioni e i ricorsi nella prima metà del 2010.

In merito all'intervento della deputata Garobbio e in particolare alle situazioni delicate e di grande pericolo che caratterizzano alcuni momenti della giornata, condivido l'opinione secondo cui l'approvazione di questo messaggio non risolve tutti i problemi, però ritengo che sia un passo importante. Infatti se prestiamo attenzione all'intero quadro regionale del Mendrisiotto, con strade tra le più trafficate di tutta la Svizzera, non possiamo nascondere gli sforzi compiuti in questi anni, per esempio con la creazione della Treni regionali Ticino Lombardia (TILO) SA le cui prestazioni hanno così tanto successo da obbligarci a potenziare la rete regionale per la fascia oraria di punta, pur dovendo tenere conto dei notevoli costi; il nuovo tratto ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa persegue, tra gli altri, anche l'obiettivo di trasportare il maggiore numero possibile di frontalieri, così

come il prolungamento di TILO da Chiasso a Como-Camerlata. Sono almeno in parte in disaccordo con la deputata Garobbio su tre punti: sullo svincolo che essa ritiene sovradimensionato (ma il progetto cantonale è stato ripreso dalla Confederazione); sul bacino di laminazione (per il quale è stato allestito un messaggio specifico e vi sono discussioni in vista di possibili accordi); sul PAM (le critiche della Confederazione sono state recepite e proprio per questo motivo abbiamo deciso di chiedere un approfondimento da sottoporre all'autorità federale, in modo tale da portare correttivi al primo progetto).

Infine, la deputata Garobbio e gli altri deputati intervenuti criticamente nel dibattito hanno menzionato l'idea di scoraggiare il mezzo privato e d'incoraggiare il mezzo pubblico; personalmente non ritengo sia giusto voler scoraggiare il mezzo privato, poiché la libertà della persona va mantenuta, tutelata e salvaguardata, ma è comunque opportuno incentivare il trasporto pubblico. Per il Mendrisiotto i dati concernenti quest'ultimo mezzo di trasporto sono molto favorevoli (si è registrato un aumento della vendita degli abbonamenti Arcobaleno tale da situarci al vertice della Confederazione) e mostrano la volontà da parte di tutti – cittadini, commissioni regionali, Comuni e Cantone – di proseguire in questa direzione. Anche in merito all'idea di concentrarsi sul trasporto pubblico e la mobilità lenta e di abbandonare l'intenzione d'estendere la rete stradale posso dire che gli investimenti destinati al settore privato servono a garantire la conservazione delle rete stradale esistente: infatti non sono previste nuove strade, ad eccezione del collegamento sul Piano di Magadino e della Stabio-Gaggiolo – che sono di competenza della Confederazione – e a parte le infrastrutture legate al PTL come la galleria Vedeggio-Cassarate.

La deputata Gysin ha detto che il Mendrisiotto ha bisogno di visioni; in effetti noi offriamo visioni, che vanno a favore del trasporto pubblico, con investimenti importanti: se nel 1995 il Cantone investiva 6 milioni per i trasporti pubblici, nel 2009-2010 sono previsti 50 milioni di franchi. Abbiamo quindi decuplicato gli investimenti in un periodo finanziario negativo. Penso che la mia attività in Governo dimostri che si ascoltano le critiche e che si opera per soddisfare le richieste.

Spesso in Parlamento si sono proferite affermazioni ingenerose, che non tengono conto della reale e oggettiva situazione, come è avvenuto oggi, quando si estrapolano dall'insieme degli interventi già eseguiti o previsti soltanto le numerose opere per l'infrastruttura stradale predisposte con il messaggio in discussione. Apparentemente le critiche potrebbero anche essere giustificate, ma se teniamo conto di tutto e ci chiniamo in modo oggettivo, onesto e trasparente su quanto fatto ritengo che possiamo dire di essere sulla buona strada, ritenuto che bisogna sempre andare oltre e mai riposare sui risultati raggiunti. Mi ricordo però del caso emblematico costituito da AlpTransit, avversato dai Verdi svizzeri (non ricordo la posizione dei Verdi ticinesi): grazie anche all'impegno del Cantone fra pochi anni avremo collegamenti tra Locarnese, Bellinzonese, Luganese, Mendrisiotto e regioni italiane con tempi dimezzati rispetto a quelli attuali. Possiamo constatare l'esistenza di una visione della mobilità proposta dalle regioni, dal basso, che è accompagnata dal Cantone con mezzi finanziari e sostegni concreti e con idee estremamente interessanti, che sono state e sono apprezzate a livello di Confederazione.

In merito all'intervento del deputato Attilio Bignasca sulla circonvallazione Agno-Bioggio – che non ha nulla a che fare con il messaggio in discussione – posso dire che risponderemo nelle prossime settimane agli atti parlamentari pendenti, dopo che avremo un incontro con la CRTL; comunque, nessuno oggi ha intenzione di abbandonare la circonvallazione e stiamo procedendo con la progettazione. Non è neanche pertinente usare il termine "declassamento", poiché ciò è avvenuto quando il popolo ha accettato la Nuova perequazione finanziaria e di conseguenza il sussidio, pari al 67% dell'opera, è

svanito (ma cercheremo di riottenerlo tramite il Piano dell'agglomerato del Luganese). In merito alla questione dei progettisti ritengo che per fare opere così grandi, importanti e imponenti ci voglia una progettazione intelligente (solitamente il 10%-15% dei crediti stanziati) e nel caso presente il credito è finalizzato per lo più alla realizzazione di opere.

Le richieste del deputato Del Bufalo erano già state recepite da me e dai miei collaboratori in seguito al colloquio avvenuto nel mio ufficio; faremo il possibile per mantenere gli impegni o le assicurazioni date in merito alla rotonda o alla strada che arriva alla dogana del Gaggiolo. Condivido la conclusione in merito alla difficoltà oggettiva legata alla geografia e alla morfologia del territorio che implica un dispendio di energie, risorse umane e mezzi finanziari importanti; effettivamente in Ticino è un poco difficile avere trasporti pubblici così performanti come nei Cantoni dell'Altipiano e vi è sicuramente una questione di mentalità che ha fatto sì che il Ticino partisse in ritardo con la politica dei trasporti pubblici. In aggiunta a tutto ciò non si devono dimenticare i costi elevati in gioco.

Per quanto attiene all'intervento del deputato Lepori confermo che continueremo con la "politica dei due binari" (sviluppo dei trasporti pubblici e delle infrastrutture per quelli privati), anche se è vero che bisogna porsi la domanda circa la sostenibilità finanziaria del perseguimento di tale politica: fino a oggi è stato possibile anche grazie agli stimoli che sono pervenuti sia dalle commissioni regionali dei trasporti sia dal Parlamento.

BOBBIÀ E., CORRELATORE - Il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze redatto dal collega Jelmini e da me è stato accettato all'unanimità, fatto che costituisce un segnale politico rilevante poiché tutti i rappresentanti dei partiti politici presenti in Commissione hanno condiviso l'importanza di questo strumento pianificatorio concernente il Mendrisiotto. Il messaggio in questione è completo ed esaustivo. Nel rapporto ho cercato di fornire, unitamente al collega, alcune considerazioni aggiuntive in merito all'opportunità di approvare i crediti in discussione. Ho svolto con interesse e dedizione tale compito, vissuto come impegno dovuto e necessario nei confronti della mia terra e della mia gente. Il PTM costituisce il tentativo di migliorare un assetto viario che si è progressivamente deteriorato.

Abito nel Mendrisiotto e quindi conosco bene le difficoltà giornaliere che si incontrano sia in merito alla mobilità sia in merito all'ambiente. La posizione geografica e la situazione economica, che in un recente passato hanno portato tangibili vantaggi a molti, in seguito hanno progressivamente sfavorito gli abitanti del Mendrisiotto: la frontiera si è velocemente trasformata da fattore di opportunità in elemento problematico e la migrazione delle persone si è fundamentalmente modificata, al punto da richiedere oggi una stretta sorveglianza. Dall'Italia giungono, in quantità rilevante, braccia, menti, traffico e inquinamento. Nella pur gloriosa storia della Penisola si fanno ora maldestri passi indietro e si rispolverano gli scudi, per aggredire, non per difendersi). Ma se per la manodopera e le conoscenze non possiamo che esprimere rispetto e riconoscenza, per il traffico e per l'inquinamento le cose si fanno più complesse. In merito al traffico è difficile se non impossibile porre argini artificiali poiché vi è stato un incremento senza precedenti, legato ai tempi moderni, all'economia sempre più mobile, alla grande indipendenza che ogni persona rivendica. A questo quadro che minaccia la qualità di vita si cercano rimedi, soluzioni e alternative. A prescindere dal fatto che non esistevano e che non esistono soluzioni miracolose, ci si è dovuti accontentare di quelle più modeste in quanto pensate e proposte dagli uomini: ciò significa che il PTM non risolverà tutti i problemi del Mendrisiotto, ma costituisce un passo importante, un tassello indispensabile su cui costruire e migliorare ulteriormente la situazione.

Il lavoro di coinvolgimento per ottenere consenso e condivisione svolto dalla CRTM, dal Cantone e dai Comuni è stato encomiabile: quindici anni sono un lasso di tempo estremamente lungo a confronto con le impellenti necessità del Mendrisiotto, ma non si è potuto fare diversamente; è comunque stato svolto un lavoro buono e approfondito.

Mi auguro che il PTM in discussione non incontri ulteriori ostacoli ricorsuali o politici tali da comprometterne l'esito, anche se sono conscio che le soluzioni concordate non possono sempre accontentare tutti; del resto c'è sempre un ulteriore spazio di miglioramento in fase attuativa. Chiedo quindi a tutti i colleghi di non perdere di vista l'obiettivo finale a causa di questioni minori, forse importanti ma non determinanti e quindi di votare a favore del messaggio. Grazie al voto favorevole si potrà fare un importante passo avanti.

Desidero ringraziare sin d'ora sia chi fra i deputati gratificherà il Mendrisiotto con un voto favorevole; sia il Consiglio di Stato e in particolare il direttore del Dipartimento del territorio, che in diverse occasioni è intervenuto a comporre problemi sorti a seguito d'interventi inopportuni di miei conterranei; sia i funzionari cantonali che hanno partecipato a questo progetto suggerendo spunti e consigli grazie all'esperienza e alla perfetta conoscenza della materia; sia il collega Jelmini, con il quale è stato un piacere lavorare; infine Antonio Soldini e Mauro Garobbio presidenti della CRTM. Il credito è consistente – più di 63 milioni – ma ritengo che si tratti di soldi ben spesi. Oggi mi è sembrato di percepire un'atmosfera positiva e quindi credo che siamo vicini a una soluzione politica importante per il Mendrisiotto.

Condivido gli interventi dei colleghi Solcà (*«messaggio chiaro e forte»*, *«compattezza e volontà d'azione per un fine comune»*, *«ottimo coinvolgimento democratico»*) e Beretta Piccoli (*«misure che andranno a toccare tutti i vettori di trasporto»*, *«valenza prioritaria correlata»*, *«passare ai fatti»*). In merito all'intervento della collega Garobbio osservo che mi fa piacere l'adesione del gruppo PS, ma a proposito degli accenni al traffico e all'inquinamento dico alla collega conterranea che in Parlamento non bisogna parlare del Mendrisiotto sempre in tali termini e aggiungo che nella nostra regione abbiamo anche i formaggini, il merlot, la Valle di Muggio e la montagna, altrimenti nel Sopraceneri penseranno che abbiamo una situazione quasi insostenibile. L'adesione del gruppo socialista è comunque critica su molti aspetti: in merito alla questione dello svincolo mi attengo a quanto dicono i tecnici e alla soluzione che propongono; la rete Smeraldo è un'idea che pone qualche problema; per quanto riguarda il messaggio sul bacino di laminazione ne sono il relatore e la Commissione desidera sentire la posizione del Comune di Mendrisio prima di esprimersi; l'idea di scoraggiare il traffico privato a favore del trasporto pubblico è bella ma il problema consiste nel sapere come realizzarla, visto che non esistono soluzioni magiche.

Ritengo sia espressione di saggezza da parte del collega Bignasca accennare alla necessità di andare oltre i grandi concetti e di proporre soluzioni pratiche; sostengo la richiesta di trattare, nel prossimo incontro con il Consiglio federale a Berna, le questioni importanti concernenti, ad esempio, il PTL.

Mi spiace non avere il consenso dei Verdi che in determinate occasioni hanno fornito spunti importanti che permettono di avere visioni particolarmente attente all'ambiente, anche se a volte pretendono la luna e non si accontentano delle stelle, che comunque stanno in cielo: è meglio cercare di fare un passo alla volta e di giungere a creare qualcosa di più grande con la collaborazione di tutti. Sottoscrivo l'augurio della collega Gysin che *«il sole della mobilità sostenibile possa sorgere»* nel Mendrisiotto.

Condivido i suggerimenti del collega Del Bufalo concernenti Stabio, che dovranno essere vagliati dai tecnici.

Il collega Lepori lancia un messaggio di preventivo atteggiamento positivo di valenza ambientalista; non posso del tutto condividere la sua critica relativa a un eccessivo sostegno al traffico privato, poiché in passato sono stati votati crediti a favore del trasporto pubblico, come la ferrovia Lugano-Mendrisio-Stabio-Varese.

In conclusione sollecito il Gran Consiglio ad appoggiare il messaggio in questione.

JELMINI A., CORRELATORE - Il mio intervento è complementare a quello del collega Bobbià, che ha lavorato magistralmente. Mi sono occupato del messaggio del Consiglio di Stato dal profilo dei costi, del finanziamento e della destinazione del credito, che mi auguro approveremo fra poco. Non ripeto quanto indicato esaurientemente nel messaggio e neppure quanto riportato e riassunto nel rapporto che stiamo esaminando. In esso abbiamo ripreso, in particolare, in ordine cronologico i messaggi proposti al Gran Consiglio a partire dal 1992, concernenti i crediti concessi prima dell'approvazione del PTM e destinati alla progettazione e alla realizzazione di numerosi interventi finalizzati a sistemare strade, collegamenti, accessi, migliorie e numerose altre opere, nonché, in seguito alla progettazione delle opere prioritarie del PTM, alla riorganizzazione del trasporto pubblico urbano d'importanza cantonale, alla progettazione e allo stanziamento del contributo di 72 milioni per il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia, in particolare il collegamento ferroviario Mendrisio-Varese-Malpensa e altre opere indicate in dettaglio nei differenti messaggi menzionati. Sulla base di questi dati possiamo dire che l'affermazione secondo cui non si è fatto nulla o quasi per il trasporto pubblico appare quantomeno un poco temeraria.

Vorrei comunque riproporre alcuni interrogativi e preoccupazioni emersi nel corso dei lavori commissionali, relativamente alla destinazione dei crediti richiesti, alla partecipazione della Confederazione e alla tempistica nella realizzazione del PTM.

Un primo aspetto concerne la destinazione del credito di 63'400'000 franchi; in particolare è opportuno sapere quale parte sarà utilizzata per la progettazione e quale per la realizzazione vera e propria del PTM. La maggior parte del credito, secondo la risposta del direttore del DT e dei suoi collaboratori sentiti dalla Commissione, è destinata a interventi realizzativi e segnatamente a oneri espropriativi e al credito di costruzione. I crediti per la progettazione sono stati approvati precedentemente dal Gran Consiglio, come si può evincere dal messaggio del Consiglio di Stato. Le uniche voci comprensive della progettazione – scrive e assicura il DT – corrispondono agli oneri legati agli interventi infrastrutturali per il trasporto pubblico, che ammontano a due milioni, di cui circa il 15% è destinato alla progettazione. Per quanto concerne il credito quadro di dieci milioni per il PPI la progettazione è compresa nello stesso ed è valutata come in precedenza in circa il 15% del credito complessivo, vale a dire un milione e mezzo.

Un secondo aspetto riguarda i contributi federali legati al PAM; nel dicembre del 2008 il Consiglio federale ha posto in consultazione la proposta di ripartizione dei contributi del Fondo infrastrutturale per il traffico negli agglomerati, già approvato nel 2006 dal Parlamento federale e costituito da sei miliardi di franchi. Per determinate opere del Mendrisiotto, rispettose dei criteri stabiliti dalla Confederazione, è prevista una quota di contributo pari al 35% dell'investimento complessivo. Ora, una decisione definitiva dovrebbe essere presa dal Parlamento federale nel corso di quest'anno, mentre i versamenti saranno attivati dal 2011. La Confederazione, come specificato nel rapporto, vincolerà l'erogazione dei contributi a determinate condizioni, tra le quali la realizzazione dell'intero PAM da parte del Cantone e dei Comuni – incluse le misure sugli insediamenti

che non godono di contributi e quelle di competenza dei Comuni –, l'allestimento di specifiche convenzioni e l'avvio della realizzazione delle misure entro il 2014.

Infine, per quanto concerne la tempistica, dopo la crescita in giudicato della decisione del Gran Consiglio si potrà procedere alla pubblicazione delle opere secondo la legge sulle strade [RL 7.2.1.2] entro la prima metà del 2010. I termini realizzativi sono legati all'andamento delle procedure, in particolare all'evasione di eventuali opposizioni al progetto e successivamente di eventuali ricorsi presso le competenti autorità. Al momento si possono ipotizzare le prime realizzazioni per la fine del 2010 e l'inizio del 2011, scadenze che consentirebbero di rispettare quanto indicato nel PAM per l'ottenimento dei contributi federali.

Invito il Legislativo ad approvare i crediti necessari per realizzare e terminare la progettazione dei vari interventi previsti nel PTM, come pure l'approvazione di crediti per la realizzazione di opere prioritarie a valenza regionale contenute nello stesso.

La richiesta di crediti interessa tutti i settori legati alla mobilità del Mendrisiotto, dalla mobilità lenta al trasporto pubblico, compresi interventi legati alla mobilità privata. Le opere in questione rappresentano un contributo significativo a tutti i tipi di mobilità in una regione particolarmente sollecitata a livello di traffico, con conseguenze importanti a livello ambientale. Come detto nelle conclusioni del rapporto si chiede formalmente che le opere del PTM e del PPI vengano effettivamente e rapidamente realizzate. Mi associo ai ringraziamenti formulati dal collega Bobbià.

SOLCÀ C. - Desidero prendere posizione in seguito a quanto detto dai colleghi Gysin e Lepori per confutare eventuali dubbi che i loro interventi possono avere ingenerato.

Infatti potrebbe sembrare che i membri della CRTM siano automobilisti fanatici ed esaltati che favoriscono il traffico privato; però il presidente della CRTM Antonio Soldini, già municipale del PS di Balerna e deputato nel Gran Consiglio, non ha la licenza di circolazione e quindi sicuramente è cognito in materia e attento in particolare al trasporto pubblico. Alle sollecitazioni dei Verdi in merito alla mobilità pubblica – espresse anche in un articolo apparso sui giornali – rispondo riproponendo quanto detto dal presidente della CRTM: nel messaggio governativo si elencano le opere a favore del trasporto pubblico, che comprendono la riorganizzazione del comparto "Penate-San Martino" integrato al trasporto pubblico su gomma con la stazione TILO di San Martino, assicurando il trasporto pubblico in quella zona; la riorganizzazione del comparto "Campagna Adorna" con il nodo d'interscambio dei trasporti pubblici di Croce grande e le misure necessarie per favorire il passaggio di linee bus rispetto alle auto; la nuova gerarchia stradale a Chiasso con la deviazione del traffico parassitario in transito verso la dogana e le numerose facilitazioni e corsie con automazione degli incroci per le linee di trasporto pubblico; il nuovo nodo di interscambio per trasporti pubblici alla stazione di Chiasso; le opere di circonvallazione dei nuclei di Morbio e Vacallo attraverso Fontanella e via Bellavista consolidando il passaggio di sicurezza dei mezzi pubblici lungo gli attuali tracciati; le prime opere di reti ciclabili utilitarie da sviluppare in modo integrato nel sistema di trasporto pubblico; circa quaranta interventi puntuali per favorire il trasporto pubblico; la progettazione della prima area di stationamento periferico "car pooling" e i collegamenti tramite shuttle aziendali. Le misure appena elencate costituiscono i contenuti effettivi del PTM e assicuro i colleghi che le persone che hanno redatto il piano hanno una grande sensibilità in merito all'aspetto ambientale.

BIGNASCA A. - Vi sono almeno tre elementi che caratterizzano la viabilità del basso Malcantone e che richiamano i problemi di viabilità nel Mendrisiotto. Il primo è costituito dalla mancanza di finanziamenti erogati dalla Confederazione; il secondo è rappresentato dall'incidenza del traffico transfrontaliero; il terzo riguarda i tempi necessari alla realizzazione delle opere progettate.

Si sta progettando la circonvallazione Agno-Bioggio su un tracciato superato poiché ha diciannove anni; inoltre non si avrà mai un rapporto costo-benefici sopportabile. Del resto è inutile aspettare che la CRTL prenda una decisione coraggiosa, dopo tutti gli insuccessi conseguiti.

Il Consigliere di Stato Borradori non ha preso posizione in merito al mio invito a perorare la questione finanziaria – essenziale per realizzare le opere di cui si sta discutendo – durante l'incontro con il Consigliere federale Merz: ribadisco che bisogna discutere della questione delle tassazioni dei frontalieri previste nell'accordo sulla doppia imposizione; si tratta di un argomento che il Consiglio di Stato deve analizzare a fondo.

LEPORI C. - In merito a quanto detto dal collega Solcà e dal Consigliere di Stato Borradori rispondo che sono cosciente delle opere previste concernenti i trasporti pubblici nel Mendrisiotto – come in tutto il Ticino – e non ho dimenticato lo stanziamento dei settanta milioni per la ferrovia Lugano-Mendrisio-Varese, di cui sono molto orgoglioso.

Sono d'accordo che la politica, in particolare quella del Governo, è l'arte del possibile e forse quanto proposto con il PTM è il massimo realizzabile e raggiungibile nel campo dei trasporti pubblici e dei trasporti privati, ciò nondimeno ritengo sia anche compito della politica mostrare i traguardi futuri. Bisogna favorire una politica di investimenti nei trasporti pubblici, accettando anche disfunzioni nella mobilità privata, così che si aumenti la pressione e ci si orienti verso soluzioni migliori.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - È vero che la circonvallazione Agno-Bioggio risale a parecchi anni or sono, ma è anche una caratteristica della politica svizzera avere una particolare tempistica (il progetto di AlpTransit risale a diverse decine di anni or sono). È però doveroso rammentare che la circonvallazione è nata parallelamente alla galleria Vedeggio-Cassarate e possiamo constatare a che punto si trovino le due opere: la galleria è in fase di ultimazione, mentre la circonvallazione è ancora in fase di progettazione, poiché sconta il disaccordo esistente tra i Comuni della regione, che hanno fatto uso del ricorso fino al Tribunale federale. Osservo che se si vuole mantenere il ricorso come strumento altamente democratico bisogna anche considerarne le conseguenze e i contrattempi che ne possono derivare sia nella progettazione sia nella realizzazione di opere.

Per quanto attiene ai rapporti con il Consiglio federale la delegazione che si recherà a Berna non mancherà di far conoscere i problemi con cui il Cantone Ticino è confrontato, tra i quali vi è anche quello del traffico dei frontalieri.

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 4 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo per la concessione del credito di fr. 63'440'000.- annesso al messaggio governativo sono accolti con 73 voti favorevoli, 3 contrari e 5 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo per la concessione del credito quadro di fr. 10'000'000.- annesso al messaggio governativo sono accolti con 71 voti favorevoli, 4 contrari e 4 astensioni.

4. RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 500'000.- DESTINATO AL FINANZIAMENTO ANTICIPATO DEI COSTI PER L'ESECUZIONE DELLE OPERE PRELIMINARI NECESSARIE ALLA POSA DI UN COLLETTORE PER ACQUE DI SCARICO ATTRAVERSO LA COSTRUENDA GALLERIA PTL CASSARATE-VEDEGGIO

Messaggio dell'8 settembre 2009 n. 6261

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.

MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - Il Gran Consiglio ha approvato in passato un credito per il risanamento dell'impianto depurazione acque (IDA) del Piano della Stampa; la principale motivazione contenuta nel messaggio era costituita dal fatto che non si doveva togliere al fiume Cassarate un quantitativo rilevante di acqua. Il Cassarate è attualmente oggetto di un intervento di rinaturazione; esso è per eccellenza il fiume di Lugano e dovrebbe costituire un'area verde e di svago importante.

Il messaggio oggi in discussione contraddice quello precedente e motiva la richiesta di credito unicamente sulla base della razionalità economica. I Verdi non voteranno il credito in questione perché il problema, come era valido in passato, lo è ancora oggi. Il Vedeggio deve essere rispettato e non deve essere privato dell'afflusso di acqua nella sua parte finale, tra il Piano della Stampa e la foce.

BIGNASCA A., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Mi ero ripromesso di non intervenire poiché il messaggio in questione avrebbe dovuto essere approvato senza problemi, ma visto quanto detto dal collega Maggi, che solleva un falso problema, devo precisare un aspetto. Il messaggio concerne la posa di un collettore per acque di scarico nel cunicolo di emergenza della galleria Vedeggio-Cassarate, che può servire a trasportare le acque depurate dalla stazione di Bioggio al fiume Cassarate: risulta non economico adattare l'impianto esistente sul Piano della Stampa e renderlo conforme alle nuove norme, mentre è più logico depurare le acque a Bioggio e, nel caso di carico ambientale eccessivo nel golfo di Agno, immetterle nel Cassarate. Siamo quindi

confrontati con un intervento concreto – e non con le solite carte – sicuramente utile nel prossimo futuro.

ARIGONI G. - Intervengo non solo come deputato del Malcantone ma anche come membro del gruppo "Ceresio anno zero", nato nel 1981 per combattere l'atrofizzazione delle acque del Ceresio e per costringere le autorità a rispettare la legge d'applicazione della legge federale contro l'inquinamento delle acque [LALIA; RL 9.1.1.2], la quale imponeva che entro il 1982 tutte le abitazioni fossero collegate a un depuratore, fatto che non avvenne. Negli anni '80 del secolo scorso si parlava di 180 mila abitanti del bacino imbrifero del lago di Lugano per la parte svizzera e di quarantamila per la parte italiana. Nel rapporto non è menzionata alcuna cifra in merito agli abitanti attuali della regione in questione o ai frontalieri o ai turisti che causano un impatto utilizzando l'acqua potabile: non vi è alcuno studio d'impatto ambientale sull'uso dell'acqua, né vi è la descrizione di eventuali interventi futuri concernenti l'IDA del Medio Cassarate (se vi è l'intenzione di chiuderlo e convogliare le acque all'IDA di Bioggio oppure se vi è un pretrattamento delle acque che giungono al depuratore del Medio Cassarate).

Quando si costruì il depuratore a Bioggio vi era l'idea di immettere le acque nel golfo di Lugano perché la profondità del lago nella zona di Lugano e Gandria corrisponde a 300 metri mentre nel golfo di Agno raggiunge i 70 o gli 80 metri e di conseguenza è più facile rendere non balneabile il golfo di Agno che inquinare il golfo di Lugano. Invito a studiare anche l'apporto d'acqua al golfo di Lugano. Ricordo che il golfo di Agno non è stato balneabile per molti anni. Nel rapporto si dice che i limiti sono rispettati; eppure se si va a passeggio nella zona dove sorge il depuratore si sente l'odore dell'acqua in uscita che sa di detersivo: se emana un simile odore essa non è certo priva di inquinamento (infatti l'acqua che ho dato da bere per errore a mio padre, prelevata nei paraggi dell'IDA, ne ha causato il ricovero in ospedale).

Nell'area prospiciente il golfo sorgono il depuratore, l'aeroporto, l'autostrada, la nuova circonvallazione che passa due volte sopra il fiume: bisognerà verificare l'impatto ambientale che hanno tutte queste opere. Bisogna monitorare il golfo di Agno, fare uno studio approfondito d'impatto ambientale, calcolare seriamente il quantitativo d'acqua e studiare il ritorno di parte dell'acqua verso il golfo di Lugano.

Non voterò il rapporto.

MARCOZZI M. - Temevo che il messaggio passasse senza alcun tipo di discussione; non si devono dimenticare le preoccupazioni dei Comuni del Malcantone che – mi esprimo come segretario della Regione Malcantone – non sono stati coinvolti compiutamente. Come ha detto il collega Bignasca in futuro si potrà pompare l'acqua da una parte all'altra, ma comunque non voterò il credito in discussione perché ritengo che non vi siano state le necessarie garanzie di partecipazione, tenendo anche conto dei singoli interessi.

Tutto è iniziato nel 2006, quando fra i Municipi di Agno, Bioggio e Manno emerse la volontà, discussa con il Cantone, di trasportare le acque fino all'IDA di Bioggio; in seguito si susseguirono molti avvenimenti e interventi: vi fu l'interrogazione del collega Righinetti e il messaggio n. 5695 per l'inizio dei lavori della prima fase dell'IDA del Consorzio Medio Cassarate; i pescatori manifestarono le loro preoccupazioni; vi fu una risoluzione dell'assemblea della Regione Malcantone, in cui si evidenziavano gli elementi sottolineati dal collega Arigoni e in particolare la grande preoccupazione per un ulteriore carico ambientale per il golfo del Ceresio; in seguito vi fu lo studio della ditta Bonnard-Gardel di

Ginevra – documento peraltro di difficile reperibilità – a proposito del quale vi è il dubbio che fu consegnato al momento più opportuno, vale a dire per permettere di affermare che l'IDA di Bioggio fosse la soluzione ideale. Una simile situazione ha indotto la Regione Malcantone a intrattenere una fitta corrispondenza con il Dipartimento del territorio (DT) per informare delle preoccupazioni della regione; recentemente il Consigliere di Stato Borradori ci ha fornito tempestive informazioni fondate su pareri dei tecnici. La Regione Malcantone desidera per sua tranquillità, da un punto di vista politico, che si affronti il problema seriamente con la valutazione preventiva di tutti gli aspetti. A tutto questo si è aggiunta la costituzione, nel febbraio del 2009, di un gruppo operativo avente il compito di coordinare il piano generale di smaltimento delle acque (PGS) della zona in questione e quindi anche di affrontare il problema oggi in discussione: i Comuni del Malcantone non sono stati ammessi e questa loro esclusione è sembrata una scelta voluta; e per quanto riguarda il gruppo di accompagnamento esso interviene quando tutto è già deciso.

Mi piacerebbe se il Consigliere di Stato potesse tranquillizzare e spieghi le sue intenzioni nel corso della prossima riunione in cui il gruppo operativo presenterà quanto fatto a quello d'accompagnamento.

PAPARELLI A. - Vorrei correggere alcune cose che sono state dette. Sono membro del consiglio consortile e ne sono stato anche presidente; mi spiace per il padre del collega Arigoni e spero che l'acqua non provenisse dall'ultima poiché contiene mercurio, che viene immesso nel fiume Vedeggio – e quindi nel lago – secondo le norme vigenti. Gli odori sono dovuti alle decantazioni delle vasche e non sono piacevoli, ma non concordo col dire che l'acqua in uscita senta di lisciva. Come non è vero che il golfo di Lugano è più profondo del golfo di Agno: il golfo di Lugano è 282 metri al Sasso di Gandria, davanti alle fontane del Kursaal è a mala pena 30 metri, al Palace è meno di 20 metri, a Paradiso e al Ponte del Diavolo è profondo; se il golfo di Agno è 85 metri allora è molto più profondo di quello di Lugano.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Ringrazio chi è intervenuto in precedenza perché ha sollevato dubbi che necessitano di una risposta chiara. Innanzi tutto ricordo che la Commissione della gestione e delle finanze ha preavvisato favorevolmente il credito richiesto con la sola obiezione che il messaggio indica che le opere sono realizzate all'interno della galleria mentre in effetti gli interventi interessano in particolare le rampe d'accesso al tunnel; mi scuso quindi per l'imprecisione contenuta nel messaggio.

In merito alle perplessità udite poco fa – così come nelle settimane scorse dai Comuni di Bioggio Agno e Manno – ritengo importante circostanziare la motivazione e l'oggetto del messaggio, che concerne la richiesta di un credito di 500 mila franchi per la predisposizione nella galleria Vedeggio-Cassarate e nelle rampe d'accesso delle opere atte a permettere nel medio e lungo termine la posa di un collettore per le acque luride, qualora si decidesse di convogliare sia le acque di scarico provenienti dal Nuovo quartiere di Cornaredo sia quelle oggi depurate nell'impianto di Cadro del Consorzio del medio Cassarate nell'IDA del Consorzio Lugano e dintorni. Di fatto non c'è nessuna decisione di convogliare le acque a Bioggio.

Personalmente mi pongo tra coloro che preferivano il risanamento dell'impianto di Cadro; ma in seguito a molti incontri e a un'analisi approfondita è stato deciso di determinare la soluzione migliore e oggi ancora né io né i tecnici siamo in grado di dire quale sia. Proprio per questo motivo, visto che ci siamo trovati in concomitanza con la fine dei lavori di costruzione della galleria si è deciso di procedere con i lavori di cui al messaggio, poiché se si fosse persa l'occasione di posare i tubi necessari e, in seguito, fosse risultata la necessità di farlo, si sarebbe incorso in spese proibitive. L'obiettivo di questo messaggio è quindi di evitare in futuro spese molto superiori a quelle oggi necessarie per posare solamente i tubi eventualmente necessari in futuro per il collettore. Una decisione sull'eventuale allacciamento all'IDA di Bioggio sarà presa unicamente a seguito delle conclusioni cui giungerà il gruppo operativo il cui compito è di attuare un efficace coordinamento dei PGS della città di Lugano e di quelli dei Consorzi del medio Cassarate e di Lugano e dintorni. Nelle sue osservazioni il gruppo operativo dovrà tenere in debita considerazione le posizioni dei Comuni e delle associazioni interessate; fino a tale momento l'allacciamento tramite la galleria Vedeggio-Cassarate rimane una valida opzione. Questa è la posizione politica ufficiale che sostengo e che deve essere considerata un'ipotesi di lavoro; non so quale sarà il risultato del gruppo operativo. Posso ammettere che i Comuni non siano stati coinvolti sufficientemente e non so se la responsabilità sia ascrivibile al Cantone o al gruppo di lavoro, ma ho dato disposizione ai miei collaboratori di coinvolgere tutte le parti in questa fase finale. Oggi ci si può opporre al messaggio ma vi è la possibilità che una tale scelta abbia in futuro conseguenze negative.

LURATI S., RELATORE - Sono un deputato della valle del Cassarate, fiume nel quale facevo il bagno da ragazzo; ora ciò non è più possibile. Oggi è in discussione l'autorizzazione di un credito che, bisogna ricordarlo, è già stato speso e i lavori sono già stati eseguiti. È stata una scelta dettata dalla volontà di evitare spese sproporzionate nel caso in cui fosse necessario usare in futuro quelle opere. Personalmente non so se le conclusioni dello studio della ditta Bonnard-Gardel, secondo cui non vi sono problemi a trasportare le acque in provenienza dall'impianto del consorzio Cassarate a quello di Bioggio, siano corrette; ma oggi non stiamo discutendo di quell'aspetto, bensì della possibilità di non precludere alcuna soluzione futura. Pertanto il messaggio deve essere accolto.

In merito alla lettera del Comune di Agno, preciso che essa mi è giunta quando il rapporto era già stato elaborato e concluso, altrimenti sarebbe stata presa in considerazione, in modo da risparmiare discussioni.

BIGNASCA A. - Desidero tranquillizzare chi teme l'atrofizzazione del golfo di Lugano: per raffreddare il nuovo calcolatore del Centro di calcolo serviranno 400 litri d'acqua al secondo da pompare dal golfo di Agno, poiché non possono essere prelevati dal Cassarate. I problemi saranno risolti dalla tecnica.

ARIGONI G. - Vorrà dire che faremo il bagno nell'acqua calda che sa di detersivo! Come abbiamo udito c'è chi riesce a rendere meno profondo il lago prospiciente Lugano perché bisogna favorire quella città e rendere più profondo il golfo di Agno. Sappiamo che quest'ultimo ha poco ricambio, mentre quello di Lugano è molto più profondo: basterebbe osservare le carte e così anche il collega Paparelli non difenderebbe il depuratore come se fosse una sua creatura. In merito alla sua sicurezza circa la potabilità dell'acqua in uscita dal depuratore sono disposto ad andare a prelevarla questa sera stessa e a portargliela da bere: potremmo così osservarne l'effetto. In realtà non è acqua bevibile e così vi è un apporto di sostanze inquinanti in un golfo privo di ricambio importante.

Siamo in una situazione simile a quella della circonvallazione; in quel caso abbiamo rifatto il primo progetto perché ci si è accorti che la pista dell'aeroporto era da prolungare; in seguito abbiamo fatto la seconda circonvallazione che passa davanti al golfo – opera unica al mondo che riesce a rovinare un golfo bellissimo – e che viene declassata dalla Confederazione in ultima posizione perché il costo, paragonato all'utilità dell'intervento, non ha senso. Ora posiamo un tubo che forse potrà servire: ritengo che o si compie un ragionamento approfondito con la proposta di chiudere l'IDA del Cassarate per potenziare quello di Bioggio o sprechiamo 500 mila franchi per posare un tubo che forse non sarà mai usato. Non c'è nessuna progettualità. Proseguiamo con una politica che realizza progetti molto belli, che forse un giorno risulteranno utili, ma che sono attuati dopo decenni, con un contesto modificato.

MARCOZZI M. - Desideriamo risolvere al meglio un problema causato da tutti gli abitanti di quella regione. Ringrazio il Consigliere di Stato Borradori per la risposta e ammetto che se la sua e-mail mi ha tranquillizzato, la lettera del Consiglio di Stato del 6 novembre mi ha preoccupato e, con tutto il rispetto, credo che fra le due valga maggiormente quella del Consiglio di Stato. Forse sono leggermente prevenuto in merito alla discussione sulla necessità di predisporre opere di cui non si conosce ancora l'utilità, perché penso ai tubi posati tra Miglieglia e Novaggio per una tratta di canalizzazione mai entrata in funzione e costata 350 mila franchi; non vorrei ci trovassimo di fronte a un caso analogo.

PAPARELLI A. - Non ho detto che l'acqua che fuoriesce è bevibile, ho precisato che c'è del mercurio anche se rientra nei parametri legali; quindi se il collega Arigoni desidera, può bere quell'acqua o darla da bere a suo padre. A scanso di equivoci preciso che il Consorzio depurazione acque Lugano e dintorni non è una mia creatura e quando partecipo alle sue riunioni mi turo il naso.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 66 voti favorevoli, 5 contrari e 2 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 62 voti favorevoli, 7 contrari e 4 astensioni.

5. - STANZIAMENTO DI UN CREDITO STRAORDINARIO DI FR. 1'142'050.- PER IL SUSSIDIAMENTO DI INTERVENTI URGENTI DI SGOMBERO E RIPRISTINO DEI CORSI D'ACQUA A SEGUITO DEI DANNI CAUSATI DAGLI EVENTI ALLUVIONALI DEL 2008
- STANZIAMENTO DI UN CREDITO ORDINARIO DI FR. 8'067'028.- PER IL SUSSIDIAMENTO DELLE OPERE DI SISTEMAZIONE DEI CORSI D'ACQUA
 - STANZIAMENTO DI UN CREDITO ORDINARIO DI FR. 400'000.- PER UN SISTEMA DI MONITORAGGIO E PREVISIONE DELLE PIENE PER I PRINCIPALI CORSI D'ACQUA DEL CANTONE (PREVAH)

Messaggio dell'8 settembre 2009 n. 6262

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.

CELIO F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Dopo il turno dei deputati del Mendrisiotto e di quelli del Malcantone ora spetta intervenire ai deputati delle valli, che sono le più colpite dagli eventi naturali.

Il gruppo PLR sostiene i tre crediti in questione per interventi resisi necessari in diverse parti del Cantone a seguito delle intemperie del 2008. La spesa complessiva corrisponde a circa dieci milioni di franchi, di cui oltre l'80% è destinato a opere di sistemazione dei corsi d'acqua a scopo preventivo, fatto che permette di evitare di dovere intervenire in misura maggiore per riparare i danni. Inoltre è previsto un credito abbastanza modesto per la creazione di un sistema di monitoraggio e di allarme per prevenire i danni. Solamente per lo sgombero di materiale in seguito al maltempo dell'estate 2008 sono necessari più di un milione di franchi, cifra che rappresenta solo un terzo dell'onere complessivo a carico degli enti pubblici. Il credito maggiore riguarda la realizzazione di opere in parte previste da tempo che ora si desidera anticipare perché, come enunciato nel rapporto commissionale, si tratta di opere centrali per il miglioramento e l'aumento della sicurezza negli abitati.

Desidero inoltre sapere se messaggi che hanno una valenza più tecnica che finanziaria come nella fattispecie non debbano essere assegnati alla Commissione speciale delle bonifiche fondiari, costituita proprio con lo scopo di sgravare la Commissione della gestione e delle finanze da temi legati essenzialmente a miglie del territorio.

Il gruppo PLR invita ad approvare i crediti richiesti.

CANEPA L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Porto l'adesione del mio gruppo al messaggio in oggetto.

I primi due crediti, uno ordinario e l'altro straordinario per opere urgenti, concernono lo stanziamento di sussidi cantonali per circa nove milioni di franchi a fronte di un investimento da parte degli enti locali quantificato in circa trenta milioni di franchi. La Confederazione partecipa con un importo corrispondente a undici milioni di franchi. Sono cifre ragguardevoli che indicano l'importanza e l'incidenza di questi fenomeni meteorologici

nel contesto del tessuto urbanizzato del nostro Cantone, che si espande e che deve essere protetto e salvaguardato con opere adeguate e proporzionate al bisogno. I recenti tragici eventi avvenuti in Sicilia sono un segnale d'allarme da non sottovalutare e, con le dovute proporzioni, anche nel nostro Paese potrebbero verificarsi situazioni difficili, come avvenuto in alcuni casi recenti, caratterizzati fortunatamente solamente da danni materiali. In Ticino non esistono quasi più terreni facilmente edificabili e spesso rimangono a disposizione pendii impervi e geologicamente non facili da utilizzare. In questi casi la singola edificazione non crea problemi, ma i grandi insediamenti possono mettere in crisi interi comparti.

Il compito delle autorità locali e dei preposti uffici cantonali consiste nell'avere una visione generale e nell'intensificare l'esame e il controllo delle situazioni a rischio, in modo particolare del sistema globale di smaltimento delle acque meteoriche dei comparti edili. In questo contesto si inserisce ottimamente il sistema di monitoraggio e previsione delle piene in discussione; senza entrare nel merito dei singoli interventi ampiamente descritti nel messaggio governativo e ripresi compiutamente nel rapporto della Commissione della gestione e delle finanze mi limito a ricordare le situazioni, a volte drammatiche, in cui si vengono a trovare gli amministratori dei Comuni colpiti da alluvioni.

Purtroppo gli enti locali sono confrontati con disagi causati dalla tracimazione di detriti e acqua da torrenti che interessano zone edificabili e vie di transito. Per evitare o, per lo meno, contenere in futuro il ripetersi di questi eventi dannosi le autorità locali devono avviare studi preliminari da sottoporre all'Ufficio dei corsi d'acqua del Cantone Ticino. In seguito, se gli interventi sono ritenuti giustificati di principio, si avvia la progettazione definitiva atta all'ottenimento di equi aiuti cantonali e federali. Ogni singolo caso è analizzato e si verifica la sostenibilità dell'intervento in funzione del rapporto fra i costi e i benefici degli interventi previsti. Le prescrizioni diramate dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) stabiliscono gli interventi idonei sia tecnicamente sia finanziariamente a essere eseguiti, fissando anche un ordine di priorità.

A questi aspetti conosciuti si aggiunge una novità interessante: è offerta una nuova opportunità, poiché si può ottenere un supplemento di sussidio federale nell'ambito della nuova perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni. Il nuovo modello di finanziamento delle opere di protezione prevede di promuovere progetti particolarmente efficaci così che si possano realizzare gli obiettivi strategici della Confederazione. Si tratta di attuare la gestione integrale dei rischi e puntare sulla qualità del progetto tenendo conto dei tre aspetti della sostenibilità (economia, ecologia e socialità). L'attuale gestione integrale dei rischi è valutata sulla base di una serie di criteri incentrati sul Comune: gli enti locali svolgono un ruolo fondamentale nell'attuazione della gestione integrale dei rischi. Infatti rientrano direttamente nella loro sfera d'influenza, in particolare, le misure organizzative (preallarme) e pianificatorie (piani di utilizzazione). Se i Comuni partecipanti a un progetto attuano la gestione integrale dei rischi in modo esemplare la Confederazione corrisponde un aumento dei sussidi federali pari al 4%. I criteri della gestione integrale dei rischi sono in sintesi: l'aggiornamento del catasto degli eventi, le carte dei pericoli e dell'analisi dei rischi, la revisione dei piani di utilizzazione in base alle carte dei pericoli, l'organizzazione dell'allarme e l'addestramento regolare e il programma di manutenzione delle opere di protezione esistenti.

La qualità del progetto (sostenibilità) e l'ottimizzazione degli aspetti tecnici sono criteri importanti basati sulla sicurezza del sistema o sulla ridondanza dei sistemi in caso di sovraccarico, con un supplemento del sussidio federale pari al 2%. La sicurezza del sistema assume un ruolo importante soprattutto nella realizzazione di opere idrauliche, vale a dire che le misure di protezione devono essere concepite in modo tale che il

sistema – inteso come opera e ambiente circostante – reagisca in modo positivo ai sovraccarichi, senza cadere nel collasso e che l'effetto sia scaricato in modo ordinato. I rischi residui sono quindi ridotti il più possibile. Si tratta quindi di sensibilizzare i Comuni o gli enti interessati ad allestire la documentazione necessaria per l'ottenimento del supplemento di sussidio federale, che può variare a seconda del tipo di progetto, ma, in casi limite, esso può raggiungere anche il 10%. Si tratta quindi di cifre non indifferenti e da non perdere, se possibile.

Diligentemente l'Ufficio dei corsi d'acqua ha iniziato a informare; invito comunque il direttore del DT e i suoi collaboratori a fornire ai Comuni – in particolare a quelli medi e piccoli sprovvisti di uffici tecnici – modelli ed esempi già realizzati per facilitare loro il compito.

GHISLETTA R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Il gruppo PS ha firmato con riserva il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze. Ripropongo una domanda concernente il dimensionamento delle opere di premunizione, posta dal sindaco di Giubiasco in un recente articolo apparso su tutti i quotidiani ticinesi e concernente la realizzazione delle opere di premunizione dei corsi d'acqua Fossato e Vallascia, sussidiate tramite il messaggio in discussione: desidero sapere se i nuovi dati presentati dall'Istituto federale per la ricerca sulla foresta (WSL) di Birmensdorf per pendenze inferiori al 15% sono applicabili anche a corsi d'acqua come i nostri, con pendenze superiori al 15%. La risposta a tale quesito è richiesta sia dal Cantone sia dal Comune di Giubiasco, tanto più che in Gran Consiglio, nell'attesa di conoscere i dati, è pendente un preciso messaggio che contiene una richiesta per sussidiare l'intero credito votato dal Consiglio comunale di Giubiasco su proposta del Municipio. Attendiamo con impazienza di sapere se queste opere sono corrette o sottodimensionate: si tratta di un punto da chiarire anche pensando a futuri interventi, in modo da usare i fondi pubblici con efficienza e razionalità.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Sul messaggio e sul rapporto non si riscontrano problemi particolari, a eccezione di quanto sollevato dal deputato Ghisletta e che rimanda al dibattito avvenuto a Giubiasco.

La sistemazione del fiume Cassarate al Piano della Stampa è un'opera pianificata per il prossimo quadriennio ma l'anticipiamo nel quadro delle misure anticicliche a sostegno dell'economia. Per evadere la richiesta di chiarimenti formulata dal deputato Raoul Ghisletta ripropongo le risposte date a livello di Commissione. Un'opera è dimensionata in un determinato modo per tenere conto del flusso detritico, fenomeno che va studiato secondo modelli e interpretato sulla base delle esperienze fatte; i metodi di calcolo si basano su formule empiriche o deterministiche e sono in continua evoluzione: occorre trovare il metodo più appropriato alla realtà locale e ai dati raccolti. Questi ultimi sono costituiti dalla quantità di materiali presenti sull'asta del torrente, dalla morfologia del terreno, dalla pendenza, dalle condizioni dell'alveo e dalla sollecitazione dell'acqua in un evento scelto, di norma la piena centenaria. Per quanto attiene ai nuovi dati presentati dal WSL di Birmensdorf, citati dal sindaco di Giubiasco, dobbiamo valutare se essi siano pertinenti alla fattispecie; i dimensionamenti delle opere potranno essere ottimizzati sulla scorta dei dati locali raccolti dal professor Rickenmann, così che si possa avere un metodo valido per il comparto di Giubiasco.

Pertanto una generalizzazione dei risultati ottenuti per Giubiasco e l'intero Ticino non è possibile: ogni caso va trattato in funzione delle sue specificità. Così come iscritto nel

preavviso tecnico del 26 maggio 2009 il Cantone ha chiesto un approfondimento in tal senso e l'azione di verifica spetta al Comune unitamente al Cantone. Qualora la verifica del WSL si dovesse concludere con volumi inferiori, le opere saranno adattate e di riflesso saranno meno invasive e onerose.

In conclusione ritengo che la risposta alla sua domanda, pertinente e assolutamente legittima, dipenda dalla valutazione del WSL: se dovessero emergere volumi inferiori a quelli ipotizzati si dovrebbero adattare le opere in senso meno invasivo e con minori oneri.

GOBBI N., RELATORE - La discussione in atto permette di approfondire alcuni aspetti del messaggio, allestito per rispondere alle esigenze emerse dopo le alluvioni dello scorso anno che hanno coinvolto anche la capitale. Si tratta di interventi in parte anticipati rispetto ai tempi previsti e potenziati laddove si è riscontrata una diminuzione della sicurezza lungo i corsi d'acqua. Con il rapporto ho cercato di mettere in luce gli aspetti territoriali in chiave locale per far meglio comprendere la particolarità delle opere in esame. Il collega Gianora ha segnalato un errore di competenza territoriale di un corso d'acqua, indicato nel messaggio come facente parte del Comune di Blenio mentre in realtà rientra nel territorio del Comune di Acquarossa: ma è un aspetto privo d'influenza, perché dobbiamo votare il credito globale. Molti fra gli interventi previsti sono subito stati realizzati come misure di sostegno economico in funzione anticiclica; la maggior parte è stata comunque tenuta in sospeso sia perché gli importi sono abbastanza importanti sia perché gli uffici cantonali competenti hanno dovuto compiere un'analisi approfondita delle situazioni particolari, tenendo conto delle piene centenarie, con cui si vuole garantire una certa sicurezza per le zone altamente urbanizzate e residenziali.

In merito alle osservazioni del collega Ghisletta desidero specificare che la divergenza tra il Cantone e il Comune di Giubiasco verte unicamente sul dimensionamento delle opere di premunizione e non sulla necessità o meno di eseguirle; il mandato assegnato al WSL deve condurre al chiarimento di questa divergenza, che comunque non inficia l'importo messo a preventivo, calcolato come variante di maggior onere: pertanto, il credito non sarà in ogni caso superato, anche se il WSL dovesse fare una valutazione differente da quella allestita per calcolare il preventivo di spesa.

Il collega Canepa ha sottolineato un aspetto importante, vale a dire la volontà di valorizzare aree specifiche con piani che, oltre alla questione idrogeologica, mirano anche alla rivalutazione in chiave naturalistica, come è il caso di Sorengo. Il sostegno concesso a questi progetti da parte del Cantone va anche nel senso di riconoscere un maggior sussidio da parte delle autorità federali, con un 10% aggiuntivo, grazie alla valutazione da parte degli uffici cantonali del coinvolgimento di aspetti di tipo economico e sociologico oltre che geologico e idrologico, così che si possa ampliare il dossier e beneficiare di maggiori sussidi. Questo modo di procedere dovrebbe recare un giovamento economico a livello locale – i Comuni dovranno pagare meno – e una maggiore valorizzazione del nostro territorio.

Grazie a questi crediti si aumenterà la sicurezza del territorio ticinese, anche se essa non potrà essere assoluta a causa della sua morfologia.

Invito pertanto il Gran Consiglio a votare il credito nel suo complesso.

GHISLETTA R. - Ringrazio il Consigliere di Stato Borradori e il relatore per le loro risposte, che ci assicurano: se tecnicamente fattibile, il ridimensionamento delle opere previste a Giubiasco permetterà di spendere meno del credito che concederemo oggi.

GALUSERO G. - Mi astengo perché sono parte interessata.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 65 voti favorevoli e 4 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 63 voti favorevoli e 5 astensioni.

6. MOZIONE DEL 15 SETTEMBRE 2003 PRESENTATA DA CARLO LUIGI CAIMI E COFIRMATARI "IL CANTONE TICINO PRENDA IN MANO LE PROPRIE OPERE STRATEGICHE - IN ATTESA CHE BERNA PASSI DALLE PAROLE AI FATTI, IL TICINO FINANZIA LE SUE OPERE CHE REPUTA IMPORTANTI"

Messaggio dell'11 aprile 2006 n. 5776

Conclusioni del rapporto della Commissione dalla gestione e delle finanze: si chiede al Parlamento di evadere il primo punto della mozione ai sensi delle considerazioni contenute nel capitolo 4 del rapporto medesimo e di respingere le altre due proposte.

È aperta la discussione.

CAIMI C. L. - Ci si potrebbe aspettare, da parte mia, un intervento lamentoso, una filippica per il tempo trascorso tra la presentazione della mozione (firmata da diciotto deputati del gruppo PPD, oltre che da chi vi parla) e l'esame da parte del Gran Consiglio: sono infatti trascorsi oltre sei anni da quel 15 settembre 2003. Oppure si potrebbe pensare che le conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze deludano le aspettative dei mozionanti. Niente di tutto ciò, anche se l'aspetto politicamente più importante della mozione non è stato colto e tantomeno esaminato, né dal Consiglio di Stato né dalla Commissione. Ne parlerò brevemente al termine del mio contributo. Il collega De Rosa, nell'intervento a nome del gruppo PPD, completerà le mie riflessioni. Innanzi tutto mi soffermo sugli aspetti positivi. I mozionanti sono soddisfatti poiché alcune fra le opere strategiche indicate a titolo esemplificativo nella mozione – la linea ferroviaria Mendrisio-Stabio-Arcisate, le rampe d'accesso al Ceneri della nuova trasversale ferroviaria alpina (NEAT), il piano dei trasporti del Luganese (PTL) – sono nel frattempo considerate prioritarie sia dal Cantone che dalla Confederazione; inoltre la loro realizzazione è già iniziata o si trova in fase avanzata di attuazione oppure è in parte già conclusa. Sono anche stati assicurati i relativi finanziamenti miliardari.

Altre opere strategiche sono state elencate dal Governo cantonale nel messaggio governativo n. 5776 dell'11 aprile 2006. Nel settore della mobilità, per l'orizzonte 2007-2015 troviamo, fra quelle già in fase di realizzazione, le seguenti: la realizzazione di AlpTransit; l'attuazione del nuovo sistema ferroviario Ticino-Lombardia (TILO) con le nuove stazioni a Riazino, Castione-Arbedo, Mendrisio (S. Martino), S. Antonino e Minusio; in merito al Mendrisiotto abbiamo concesso oggi un credito plurimilionario per le opere prioritarie del PTM e per le opere del PPI; relativamente al piano dei trasporti del Locarnese e della Vallemaggia (PTLVM) il raccordo ferroviario diretto Locarno-Lugano attraverso la galleria di base del Ceneri e il sottopasso di Riazino sono in via di realizzazione; relativamente al piano dei trasporti del Bellinzonese: il ponte Giubiasco-Sementina è in via di realizzazione. Alcune opere strategiche sono state considerate tali dal Consiglio di Stato e in seguito sono state realizzate.

In secondo luogo i mozionanti sono soddisfatti per altri due motivi; innanzitutto perché la Commissione della gestione e delle finanze ritiene utile fissare priorità negli investimenti strategici; secondariamente perché la Commissione conclude il rapporto invitando *«il Governo a far uso degli strumenti attuali per presentare al Gran Consiglio le priorità negli investimenti strategici ai sensi della mozione Caimi, in modo da poterne discutere annualmente»*. Inoltre essa ricorda che lo strumento è offerto dalla legge sulla pianificazione cantonale del 10 dicembre 1980 [RL 2.4.1.7], che, sulla base del suo art. 7 cpv. 3, permette al Consiglio di Stato di apportare modifiche al Piano finanziario presentandole al Gran Consiglio con il preventivo: la Commissione sottolinea che *«è nel quadro di questo aggiornamento annuale, attualmente in ritardo, che potrebbe trovare spazio la definizione delle priorità nelle opere strategiche»*. Una richiesta che faccio mia, unitamente ai colleghi mozionanti, invitando il Consiglio di Stato – per il quale questa parte della mozione diventa vincolante con l'approvazione da parte del plenum del Gran Consiglio – a provvedere al più presto a questo aggiornamento annuale, in modo da poterne discutere già in sede di dibattito sul preventivo 2010.

Concludo soffermandomi sull'aspetto politicamente più importante della mozione che non è stato colto e tantomeno esaminato né dal Consiglio di Stato né dalla Commissione. Le opere e le scelte strategiche riguardano – non si tratta di un elenco esaustivo – i settori dell'energia, dell'ambiente, della ricerca, della formazione, della finanza e dell'economia, della sicurezza, della cultura, della salute e della sanità. Gli investimenti strategici non possono quindi ridursi a quelli infrastrutturali del Dipartimento del territorio, in particolare al settore della mobilità. Tantomeno si può ritenere che le opere strategiche del Cantone riguardino solo investimenti a breve termine.

Un esempio recente che comprova la mia tesi è rappresentato dallo studio strategico riguardante il Locarnese, che va ben oltre le infrastrutture e la mobilità coinvolgendo anche il riordino istituzionale dell'area urbana, oltre ad altri aspetti strategici dello sviluppo futuro della regione in questione².

Il Consiglio di Stato (e non solo i singoli Dipartimenti) dovrà definire quali sono le opere strategiche a media e lunga scadenza per il Cantone, soprattutto nei settori che ho ricordato, provvedere ai necessari approfondimenti e sottoporre al Parlamento le sue scelte. Questa sarebbe vera progettualità politica e porterebbe benefici a tutto il Cantone.

² Nel Modulo 4 dello Studio strategico per l'agglomerato urbano del Locarnese, dell'ottobre 2009, vengono indicati a titolo esemplificativo "L'Oasi e il benessere", "L'Oasi e l'audiovisivo", "L'Oasi e l'organizzazione del territorio".

DE ROSA R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - La mozione in esame chiedeva di esplicitare l'elenco delle opere strategiche prioritarie per il Cantone, di allestire un piano di finanziamento e di procedere alla realizzazione di quelle ritenute prioritarie nel corto e medio periodo, vale a dire tra i due e i cinque anni.

Desidero soffermarmi su tre aspetti. In primo luogo sull'aspetto temporale, poiché la mozione chiedeva di presentare l'elenco delle opere entro sei mesi e di realizzare quelle più importanti entro cinque anni. Prendiamo atto che il Consiglio di Stato, nel messaggio, giustifica il lasso di tempo trascorso (tre anni) per presentare la risposta sostenendo che aveva altri problemi ed era impegnato «*in una severa politica di contenimento della spesa*». Se aggiungiamo gli anni impiegati dalla Commissione per esaminare l'atto parlamentare arriviamo a un totale di sei anni. Pertanto ritengo che o ci stiamo prendendo in giro, al limite dell'autolesionismo vista l'importanza della posta in gioco, o non si è percepita in buona fede l'importanza del tema: qualcosa non funziona se sono necessari sei anni per dire tre cose, vale a dire che il Consiglio di Stato dispone già di uno strumento simile a quello richiesto; che l'anticipo a carico del Cantone di opere strategiche non è ritenuto praticabile; che si intende procedere a tappe, come si sta facendo. A tutto questo si aggiunge un altro aspetto poco soddisfacente; infatti non possiamo nascondere una certa delusione perché, pur comprendendo le argomentazioni tecniche, giuridiche e di opportunità contenute nel messaggio e nel rapporto, il discorso è stato da subito limitato al solo – benché estremamente importante – settore dei trasporti. Una simile visione piuttosto miope e riduttiva del complesso sistema infrastrutturale ci ha lasciati perplessi. Dobbiamo inoltre constatare una mancanza di visione politica e strategica dei problemi attuali e delle sfide future del nostro Cantone; allorché si menziona la pianificazione pluriennale si citano documenti tecnici e strumenti di lavoro che rispondono solo parzialmente ai quesiti della mozione; evidentemente il piano finanziario, il piano degli investimenti e lo strumento interno di gestione delle priorità del Consiglio di Stato sono utili e indispensabili, ma il fatto che nel messaggio vengano citate opere già in cantiere – o già realizzate – vuol dire che non si è capito il senso della mozione, che è quello di guardare avanti e di essere progettuali.

Come il collega Caimi ha precisato in precedenza, il concetto di infrastruttura andrebbe inteso senza limitazioni soggettive; oltre al settore dei trasporti, fondamentale, vi è anche tutto ciò che è legato al concetto di rete: dal settore dell'utilità pubblica (sfruttamento delle risorse idriche e gestione delle acque, gas, elettricità) al settore dell'energia; dalla formazione e ricerca (le infrastrutture fisiche come il centro di calcolo, il centro di biomedicina, il centro di ricerca alpina di Olivone) alla sanità (ospedali e creazione di centri di competenze quali l'oncologia con le relative macchine e strutture); dalla sicurezza (rete di trasmissione della polizia) alle infrastrutture nel campo della protezione dell'ambiente e del territorio (Osservatorio ambientale della Svizzera italiana) allo sfruttamento del sottosuolo.

In secondo luogo, formulo alcune considerazioni nel merito. Le discussioni su infrastrutture strategiche e opere di ampio respiro andrebbero valutate disgiungendole dalle contingenze finanziarie del momento. Si tratta di distinguere tra investimenti e spesa corrente e, all'interno degli investimenti, quelli di sostituzione e rinnovo da quelli veramente strategici. Di fronte a questioni strategiche e di interesse nazionale e cantonale è giusto e opportuno considerare anche le implicazioni finanziarie e contabili, ma esse non devono prendere il sopravvento su riflessioni e considerazioni che gettano le basi per lo sviluppo a medio termine del nostro Cantone. Queste considerazioni diventano tanto più rilevanti quanto più i vari investimenti strategici e in infrastrutture sono in grado di esplicare sia un effetto moltiplicatore per la nostra economia (in termini di indotto diretto e indiretto), sia di

migliorare le condizioni quadro e la qualità di vita del nostro territorio, sia di rafforzare la competitività del nostro Cantone quale sede di localizzazione di nuove attività economiche. Da questo punto di vista lo studio degli indici sulla qualità della localizzazione del nostro Paese mostra che, pur realizzando le numerose opere menzionate dal messaggio, il Ticino ha perso posizioni importanti. Questo aspetto diventa ancora più incisivo se pensiamo che il nostro Cantone è periferico, con scarso potere contrattuale a Berna, in particolare nell'ottica della ripartizione dei progetti e delle risorse rispetto ai centri aventi forza economica e politica dell'altopiano.

A fronte di questi aspetti critici il gruppo PPD considera molto positivamente l'invito rivolto dalla Commissione al Consiglio di Stato di *«far uso degli strumenti attuali per presentare al Gran Consiglio le priorità negli investimenti strategici ai sensi della mozione Caimi e cofirmatari»*. L'auspicio è che si possa discutere di questo piano in modo serio e approfondito almeno ogni quattro anni, all'inizio della legislatura, con eventuali aggiornamenti puntuali annui in caso di mutamenti nei contenuti.

Concludo soffermandomi su tre aspetti. Prima di tutto auspichiamo che si possa discutere di tale documento in tempi brevi, alla luce di quanto ho enunciato, estendendo il concetto di infrastruttura non solo al settore dei trasporti come è stato fatto nel messaggio ma a tutti i temi menzionati; che ciò possa avvenire in tempi brevi; che sia disgiunto dalla questione finanziaria di corto periodo, senza ovviamente spendere e sperperare, ma tenendo conto del fatto che le ricadute di simili interventi si vedranno e si esplicheranno solo molti anni dopo l'iter procedurale e l'investimento finanziario. Cito come esempio AlpTransit – progetto di cui si parlava già negli anni '70, con gli studi di fattibilità risalenti agli anni '80 e '90 e le discussioni più approfondite sulla base di tracciati definitivi – che entrerà in funzione nel 2017, a quasi cinquant'anni dalla visione iniziale.

Sulla base di queste considerazioni, volutamente succinte per facilitare la discussione, porto l'adesione del mio gruppo al rapporto commissionale.

KRÜSI G. - L'atto parlamentare in discussione è interessante perché sensibilizza il Gran Consiglio e soprattutto il Consiglio di Stato sul grande tema della pianificazione strategica, sul quale non siamo sufficientemente preparati. La mozione è da accogliere limitatamente alla sua prima conclusione concernente le priorità; non può esserlo per contro né per la seconda concernente l'allestimento di un piano cantonale di finanziamento di grandi opere né per la terza richiesta concernente le realizzazioni strategiche.

Condivido le conclusioni pragmatiche della Commissione della gestione. L'atto parlamentare in questione, rimasto inevaso per troppo tempo, ha avuto il pregio sia di richiamare il Governo sul tema della pianificazione e della progettualità strategica (ora sappiamo che esiste uno strumento di pianificazione e speriamo che se ne faccia buon uso); sia di sensibilizzare l'Esecutivo sulla necessità e sull'opportunità di aggiornare regolarmente il Parlamento sugli investimenti strategici e sugli aggiornamenti del piano finanziario (tenuto conto in particolare della gestione integrata del territorio e della necessità di riequilibrare le forze regionali all'interno del Cantone); sia di farci riflettere sui nostri rapporti con la Confederazione, che è auspicabile consideri meglio il Ticino (speriamo si riesca a creare una relazione ben strutturata tra il nostro Cantone e l'autorità federale).

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Mi riallaccio a quanto detto dal deputato Krüsi. La mozione ha più di un pregio e non ritengo grave che la

sua evasione abbia richiesto tempi lunghi. Il rapporto della Commissione è sostanzialmente favorevole alle proposte del Consiglio di Stato e non ritiene opportuno aggiungere altri strumenti pianificatori oltre a quelli già esistenti per gestire le priorità; la Commissione inoltre ribadisce la centralità del Piano finanziario di legislatura, ovviamente aggiornato annualmente. In merito alla richiesta di presentare al Legislativo, parallelamente all'aggiornamento delle Linee direttive, anche quello delle priorità degli investimenti strategici, posso dire che ciò avviene già oggi annualmente, ma in futuro tutti i Dipartimenti cercheranno di farlo in modo ancora più mirato e capillare di quanto avvenuto fino a oggi. Pertanto l'invito della Commissione, scaturito dalla mozione, è accolto dal Consiglio di Stato.

BERTOLI M., RELATORE - Con l'atto in discussione viene ribadito ciò che dovrebbe già essere conosciuto, anche se è pur vero che in questo campo le ripetizioni non sono inutili. Una buona pianificazione strategica è evidentemente utile purché sia puntuale e costantemente aggiornata e sia uno strumento operativo e non un documento destinato agli storici. In questo senso ritengo che la mozione vada bene per ribadire che gli strumenti di pianificazione esistono e devono essere usati, al più presto. In Commissione ci è stato comunicato che quest'anno l'aggiornamento delle Linee direttive e del Piano finanziario arriverà prima dell'usuale: sarebbe ottimo se arrivasse prima della discussione sul preventivo.

Due proposte contenute nella mozione non sono state accolte per una questione di fattibilità: risulta complicato anticipare i finanziamenti per opere di tipo infrastrutturale – spesso non decise dal Cantone – e la Confederazione (il vero finanziatore) non valuta positivamente un simile modo di procedere; del resto, non si deve dimenticare che si tratta di opere estremamente onerose e sottoposte ad autorizzazioni di competenza spesso federale.

Il collega Caimi si lamenta circa l'interpretazione data alla mozione, poiché abbiamo considerato che si riferisse alle opere stradali o alle infrastrutture dei trasporti: è il testo della mozione ad aver favorito una tale interpretazione poiché, all'inizio del testo, i mozionanti scrivevano che la Confederazione – è bene ricordare che l'atto parlamentare è del 2003 – sta riducendo gli investimenti nei settori specifici delle opere stradali e delle infrastrutture dei trasporti, con ripercussioni negative per il Cantone Ticino, costretto di conseguenza a intervenire. È il testo della mozione ad avere indotto sia il Consiglio di Stato sia la Commissione a occuparsi soprattutto degli aspetti specifici richiamati poc'anzi. Evidentemente il discorso può essere esteso a tutti i campi e laddove la competenza spetta unicamente al Cantone Ticino la questione è più semplice, in particolare per quanto attiene gli attori in gioco; per quanto concerne il punto di vista finanziario la materia non è semplice.

In ogni caso risulta centrale la questione di una buona e costantemente aggiornata pianificazione, affinché possa essere un valido strumento per il lavoro del Gran Consiglio.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sono accolte all'unanimità dei 61 voti espressi. La mozione è pertanto evasa.

7. PETIZIONE DEL 17 GENNAIO 2006 PRESENTATA DAI CITTADINI DEI COMUNI DELLA REGIONE E LIMITROFI CONCERNENTE L'AMPLIAMENTO DELLA BANDITA DI CACCIA SU TUTTO IL TERRITORIO DEL COLLE DI SAN ZENO

Rapporti del 28 ottobre 2009

Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della legislazione: si chiede al Parlamento di sostenere la petizione invitando il Consiglio di Stato a voler dare seguito alle raccomandazioni del Legislativo.

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione della legislazione: si invita il Parlamento a non entrare nel merito della petizione e ad archivarla.

È aperta la discussione.

RUSCONI P. - Essere deputato in Gran Consiglio comporta doveri e diritti come legiferare, controllare l'attività del Governo, ricevere una diaria; significa anche avere l'opportunità di tessere relazioni personali, possibilità di fare reciproca conoscenza e di conoscere un Ticino a volte poco noto. Ognuno di noi proviene da una regione diversa e porta le sue esperienze personali. Ho sentito il collega Gobbi parlare con entusiasmo della Leventina, il collega Dadò dei Bagni di Craveggia, il collega Arigoni del traffico del Malcantone e ho imparato che il Sosto è nella Valle di Blenio: sono tutte esperienze di interscambio che ci permettono di arricchirci e di aumentare le conoscenze.

Nella fattispecie si parla di un luogo molto particolare, il colle di San Zeno, una delle zone del Luganese fra le più pregiate, che ha conosciuto un incremento nella costruzione di edifici a scopo residenziale. Inoltre vi sono due chiese d'importanza storica per il Cantone Ticino; vi sorge la torre di Redde – bene culturale tutelato a livello cantonale –; vi sono un percorso didattico, un percorso vita, un luogo d'incontro per fare feste e dove si incontrano i lupetti e i boyscout della regione; è stata creata la nuova strada mangiafuoco per tutelare i boschi; l'attività agricola vi è ancora esercitata; include il lago d'Origlio, protetto a livello cantonale; è un luogo di svago a pochi chilometri da Lugano.

Conosco la zona poiché ho abitato nei paraggi per trentasei anni e ho frequentato il colle, in qualità di fruitore, passeggiandovi assiduamente: durante le mie escursioni ho incontrato due caprioli e un paio di cinghiali. La caccia non ha alcun senso in quel comprensorio, sia per la mancanza di selvaggina, sia per i pericoli che derivano dall'esercizio dell'attività venatoria in un ambiente la cui vocazione è di accogliere gli abitanti del Luganese e i turisti. Esorto a visitare quella zona molto pregiata, che merita di essere tutelata: non è il caso di mantenere la possibilità di cacciare in un simile comprensorio.

PAPARELLI A., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Non mi soffermo sulla facile forma scelta dai principali fautori e artefici della petizione e, indipendentemente dalle discutibili firme raccolte, non ritengo che quella sollevata dalla petizione sia una tra le più importanti preoccupazioni che turbano le notti degli abitanti della zona interessata.

In Ticino l'esercizio della caccia è ben regolato da leggi mutevoli ma sempre improntate all'onestà intellettuale di chi le fa e principalmente di che le fa rispettare. Non di meno i

cacciatori non sono persone incoscienti che sparano d'istinto a qualsiasi cosa si muova; ancora recentemente i cacciatori si sono opposti all'Ufficio della caccia e della pesca (UCP) del Dipartimento del territorio che li invitava a voler abbattere un maggior numero di selvatici fuori tempo, per raggiungere l'equilibrio che tutti invocano ma che pochi perseguono. Gli ungulati provocano danni e disturbano ed è lecito chiedersi se non si debba ammazzarli neppure quando lo squilibrio tra le varie specie è più che evidente.

Una buona parte del colle di San Zeno è situata in zona "bandita di caccia" e quindi è già protetta. A tal proposito rammento che altre zone del Luganese frequentate sia dagli amanti della natura, sia dai raccoglitori di funghi, sia dai proprietari di cani (che non sempre sono al guinzaglio) sono assiduamente frequentate durante tutto l'anno. La convivenza tra i cacciatori e gli altri frequentatori dei nostri boschi e delle nostre selve castanili non risultata impossibile o non si è rivelata altamente pericolosa.

Anche i profani sanno che i selvatici vengono allo scoperto la mattina di buon'ora o la sera all'imbrunire. È quindi lecito chiedersi per quale motivo si dovrebbero frequentare i sentieri del colle San Zeno proprio negli orari più indicati per la caccia, che è limitata nel tempo e lascia quindi molto spazio ai non cacciatori per frequentare il bosco usando i comodi sentieri, indicati sulla cartina militare 1/25'000. Per quanto concerne il sentiero didattico, che si dice frequentato dalle scolaresche in gita sul colle, credo sia compito dei loro insegnanti scegliere la data delle passeggiate nei periodi in cui la caccia non è consentita. Noto inoltre che nel corso del sopralluogo esperito dalla Sottocommissione il tanto decantato sentiero didattico che transita all'altezza dell'ultimo vigneto sopra Lamone era sbarrato da un cancello con la scritta "privato", che pare delimitasse la proprietà di uno dei promotori della petizione.

Concludo rammentando che pochi mesi or sono il Parlamento ha permesso ai ricercatori di funghi e di bacche di poter godere dei frutti e delle bellezze dei nostri boschi anche nel periodo riservato alla caccia. Cacciatori e cercatori di funghi sanno quindi convivere in pace. Il gruppo della Lega, coerentemente con questa recente decisione, ritiene di non dover sostenere l'estensione della bandita di caccia sul Monte San Zeno e pertanto vota il rapporto del collega Righinetti che è risultato per poco di minoranza, e si oppone alla petizione.

REGAZZI F. - Intervengo a titolo personale per sostenere la posizione del rapporto di minoranza del collega e amico Righinetti.

Per prima cosa nutro anch'io qualche perplessità sulla valenza che, specialmente negli ultimi anni, viene attribuita alle petizioni, che di fatto sono impropriamente trattate alla stessa stregua degli atti parlamentari. Nella fattispecie però il problema è un altro: la petizione non sarebbe mai dovuta arrivare sui banchi del Gran Consiglio per il semplice motivo che la richiesta in essa contenuta non è di competenza del Legislativo. In effetti le decisioni sull'estensione delle bandite di caccia come sulla regolamentazione dell'attività venatoria sono di esclusiva competenza del Consiglio di Stato, con delega al Dipartimento del territorio. Non riesco a capire per quale motivo oggi ne stiamo discutendo. La Commissione incaricata di trattare la petizione avrebbe dovuto applicare la legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato [RL 2.4.1.1.] e più precisamente l'art. 110 cpv. 2 lett. c, proponendo di non entrare nel merito della petizione e rinviarla per competenza al Consiglio di Stato.

Vorrei rendere attento il Parlamento sul precedente che creerebbe qualora seguisse la linea proposta dalla maggioranza della Commissione: dobbiamo immaginare cosa avverrebbe se il Gran Consiglio dovesse occuparsi di tutte le richieste presentate tramite

petizione sui temi più disparati e di cui è incompetente. Invito di conseguenza il Parlamento ad un certo rigore e soprattutto ad attenersi alle disposizioni che regolano il suo funzionamento.

Per tutti questi motivi la petizione andrebbe respinta e, come detto, trasmessa all'Esecutivo.

Desidero formulare anche qualche frase in merito alla richiesta oggetto della petizione sulla quale si esprime comunque compiutamente il rapporto di minoranza, rispetto al quale non ho molto da aggiungere. Innanzitutto ritengo discutibile, per non dire poco corretto, che la Commissione non abbia interpellato la Federazione dei cacciatori del Canton Ticino (FCTI). Forse al relatore di maggioranza è sfuggito che la legge sulla caccia e sulla protezione dei mammiferi e degli uccelli selvatici [RL 8.5.1.1] all'art. 37 prevede non solo che la FCTI sia riconosciuta dal Cantone ma soprattutto che essa collabori attivamente con lo Stato e, in particolare, con l'UCP nella gestione del patrimonio faunistico e della caccia. Visto che la Commissione, a torto, ha comunque ritenuto di affrontare l'esame della petizione, avrebbe dovuto sentire anche la FCTI. Ma non è tutto. Mi sia consentito affermare, senza urtare la suscettibilità del relatore di maggioranza, che mi sembra curioso che nel suo rapporto non spenda nemmeno una parola sul preavviso scritto del capo del circondario dell'UCP del Sottoceneri, mentre è citato un generico parere verbale che il veterinario di condotta di Cureglia avrebbe riferito al relatore. In altre parole, si ignora una presa di posizione circostanziata del capo dei guardiacaccia che abita nei paraggi del colle di San Zeno, che conosce il tema sotto ogni punto di vista e che non ha un interesse diretto, ma nel contempo si riporta quale argomento a sostegno della petizione il pensiero di un veterinario, senza sapere a quale titolo e con quali competenze specifiche egli parli.

Tutto questo mi porta a dire che la decisione della maggioranza commissionale di preavvisare favorevolmente la richiesta della petizione oltre che affetta da strabismo e da scarsa cognizione di causa si fonda su elementi più emotivi che oggettivi. Conosco bene la caccia al cinghiale, che pratico da anni, come anche il colle di San Zeno e posso assicurare che se la bandita di caccia deve essere ampliata per ragioni di sicurezza, allora dovremo rivedere una buona parte delle zone in cui si caccia sia questo mammifero sia il cervo. Sul colle di San Zeno non vi sono pericoli maggiori, che per altro non vanno sopravvalutati, come ha spiegato bene il collega Righinetti nel suo rapporto, rispetto ad altre zone del Cantone.

I cinghiali, come i cervi, si sono avvicinati notevolmente alle zone abitate, procurando danni importanti alle colture, ai vigneti e alle proprietà private. Se vogliamo cercare di limitare l'espansione di questi ungulati dobbiamo pertanto concedere ai cacciatori la possibilità di intervenire anche in zone come quella del colle di San Zeno; i cacciatori lo faranno nel rispetto delle disposizioni di sicurezza vigenti e con senso di responsabilità, nella consapevolezza però che il rischio zero non esiste in questa come in tutte le attività umane. Vi sarebbero molti altri argomenti per contestare la petizione ma lascio al relatore di minoranza il compito di svilupparli nel suo intervento.

Concludo invitando il Gran Consiglio a respingere la petizione sia perché non siamo competenti a esprimerci, sia perché la richiesta contenuta è infondata nel merito.

SAVOIA S. - Sono affascinato, da un punto di vista antropologico, dall'uomo neolitico che si nasconde dentro alcuni di noi e posso capire che sia difficile resistere al richiamo della foresta, anche quando la foresta è un giardinetto non ancora asfaltato.

Vorrei fare un'osservazione riguardo all'importante istituto della petizione, poiché noto che abbiamo un atteggiamento ambivalente nei suoi confronti. Se, per esempio, si propone una petizione contro i lupi, essa è trattata come se fosse stata rivelata, ai suoi promotori, sul Monte Sinai e ogni singola firma (spesso carpita o ottenuta più che altro perché il firmatario ambisce a togliersi di torno i promotori, firmando qualsiasi cosa) è trattata come se fosse una rivelazione divina; mentre nella fattispecie, poiché le firme esprimono una visione divergente rispetto a quella auspicata dal collega Regazzi, si mette in dubbio l'istituto della petizione: evidentemente può essere messo in dubbio, ma allora che lo sia sempre e per tutti i temi e non secondo le convenienze di una parte o dell'altra.

Nel merito dell'oggetto in discussione dobbiamo chiederci se i cacciatori non abbiano sufficienti luoghi dove andare a sparare nel Cantone Ticino e, di conseguenza, se non possano rinunciare al colle di San Zeno. Credo che si possa rinunciare a questa piccola porzione di territorio, che è nelle condizioni descritte con molta pertinenza dal collega Rusconi, senza che questa limitazione comporti una drastica riduzione del carniere.

Non sono pregiudizialmente contrario alla caccia, ma mi sembra che in questa sala vi sia chi è pregiudizialmente favorevole a qualsiasi forma di caccia, rispettivamente contrario a qualsiasi forma di limitazione, anche la più ragionevole. Se i cacciatori hanno un simile atteggiamento, in un prossimo futuro si dovrà promuovere una votazione popolare per valutare la posizione dei ticinesi.

ARIGONI G. - Sono perfettamente d'accordo con il collega Savoia. La discussione verte su una zona in cui nel 2008 sono stati uccisi un capriolo e un cervo: stiamo perdendo tempo per niente. Bisogna bandire la caccia su tutto il territorio del colle di San Zeno: i cacciatori avranno un cervo e un capriolo in meno da uccidere. Il tema in questione non concerne l'abolizione della caccia, ma semplicemente uno spazio verde, a disposizione di tutti e molto frequentato da famiglie.

CELIO F. - Se il risultato della stagione venatoria corrisponde a quello comunicatoci dal deputato Arigoni penso si possa respingere la petizione, poiché i poveri animali hanno poco da perdere.

La discussione è sospesa.

8. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 18:10 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per mercoledì 11 novembre 2009.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Riccardo Calastri

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder

PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

INTERPELLANZA

Introduzione di un programma di screening organizzato per il tumore al seno: quanto bisognerà ancora aspettare?

del 10 novembre 2009

Nel 2006 una [mozione](#) firmata da tutte le donne Gran Consigliere (prima firmataria la deputata Marina Carobbio), chiedeva l'istituzione di un programma di screening organizzato per il tumore al seno organizzato e sostenuto dal Cantone, sulla base delle esperienze effettuate nei Cantoni romandi.

Per dar seguito alla mozione, il DSS (Dipartimento della sanità e della socialità) ha deciso di procedere in una prima fase all'elaborazione di un opuscolo informativo sul tema della diagnosi precoce del cancro al seno tramite esame mammografico. Lo stesso è stato inviato nel settembre 2008 a tutte le donne del Cantone Ticino d'età tra i 30 e i 75 anni e messo a disposizione delle strutture sanitarie pubbliche e private e delle associazioni interessate;

In una fase successiva, il DSS avrebbe proceduto alla definizione dei requisiti e dei criteri che dovranno essere soddisfatti dai servizi che offrono questo tipo di prestazione. Per fare questo, il CdS (Consiglio di Stato) ha creato un gruppo di lavoro, composto da esperti in materia, con i seguenti compiti:

- elaborare i criteri di qualità per i centri di diagnosi del tumore al seno;
- elaborare un disegno di regolamento cantonale che fissa i criteri di qualità;
- preparare la valutazione di un eventuale programma cantonale di screening;
- fare una stima dei costi che comporterebbe l'introduzione di uno screening programmato.

Le considerazioni del gruppo di lavoro dovrebbero fornire al DSS le indicazioni indispensabili per poter esaminare l'introduzione di un programma di screening cantonale.

Con circa 5200 nuovi casi e 1350 decessi ogni anno, il cancro del seno è il primo tumore per mortalità nella donna. Una donna su dieci sviluppa un cancro del seno nel corso della sua vita. Sebbene il rischio di cancro del seno aumenti notevolmente dopo il 50° anno di età, il tumore colpisce anche le donne più giovani: circa il 20% delle pazienti ha meno di 50 anni. La mammografia, cioè l'esame radiologico del seno, è al momento il metodo diagnostico principale per riconoscere precocemente un cancro del seno. I raggi X mostrano l'interno della mammella, visualizzando anche i noduli troppo piccoli per essere palpati nell'autoesame (e circa il 75% dei tumori individuati mediante screening mammografico non sono palpabili!). Inutile ricordare che più la diagnosi è precoce, più il trattamento è semplice e la sopravvivenza probabile.

A oggi sono attivi programmi nei Cantoni di Friburgo, Ginevra, Giura, Neuchâtel, Vaud, Vallese, e a partire della fine del 2009 anche nel Canton San Gallo. Nei Cantoni dei Grigioni e di Berna dei programmi sono in costruzione. Altrove attualmente non sono previsti programmi, ma in alcuni Cantoni è già stato avviato l'iter politico (vedi documento allegato; *fonte dati: lega svizzera contro il cancro*).

Avvalendoci delle facoltà attribuiteci per legge, chiediamo al Consiglio di Stato:

1. Quali risultati ha raggiunto il gruppo di lavoro in questi tre anni.
2. Se non ritiene il Consiglio di Stato che le risultanze di questo gruppo siano in un certo senso superate dagli eventi (effetti positivi riscontrati in più Cantoni/Nazioni con l'introduzione dello screening sistematico) e che quindi sia il caso di introdurre, senza ulteriore esitazione, un programma di screening organizzato per il tumore al seno nel Canton Ticino.

Nadia Ghisolfi

Arigoni G. - Bagutti - Belloni - Beltraminelli - Bignasca A. -
Canepa - Chiesa - Dafond - Duca Widmer - Garobbio -
Ghisletta R. - Giudici - Gobbi N. - Gysin - Jelmini -
Kandemir Bordoli - Lurati - Mariolini - Mellini -
Orelli Vassere - Pinoja - Poggi - Polli - Ramsauer -
Regazzi - Rusconi - Viscardi - Vitta

L'eventuale sviluppo e la risposta saranno presentati nel corso di una prossima seduta.

INTERPELLANZA

Il contributo ai Comuni per la localizzazione geografica (canoni d'acqua) sarà retroattivo al 1° gennaio 2010?

del 10 novembre 2009

In questi giorni i vari Municipi stanno allestendo il Preventivo comunale 2010 da sottoporre al Legislativo. Alcuni di essi beneficeranno del contributo legato alla localizzazione geografica "riformato" in relazione ai canoni d'acqua, previo approvazione del Gran Consiglio.

Il relativo messaggio governativo n. 6273 è tuttora all'esame della Commissione della legislazione; i tempi sono stretti e sembra improbabile che la stessa possa presentare il rapporto entro la fine del corrente anno.

Siccome il contributo previsto è particolarmente importante per i Comuni beneficiari, appare indispensabile avere delle assicurazioni circa l'entrata in vigore della misura.

Chiediamo dunque al Consiglio di Stato:

- qualora il rapporto fosse votato dal Parlamento non prima del 31 marzo 2010, il contributo ai Comuni potrebbe entrare in vigore retroattivamente al 1° gennaio 2010?

Giorgio Pellanda
Franco Celio

L'eventuale sviluppo e la risposta saranno presentati nel corso di una prossima seduta.