

ANNO 2009/2010

Seduta XLVI: lunedì 22 febbraio 2010 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Commemorazione di Giuseppe "Bill" Arigoni.....	3693
2. Comunicazioni del Presidente	3694
3. Sostituzione di un membro di Commissione.....	3694
4. Presentazione di messaggi e proposta di attribuzione a Commissione	3695
5. Proposta di attribuzione a Commissione di iniziative parlamentari generiche	3696
6. Proposta di attribuzione a Commissione di iniziative parlamentari elaborate	3697
7. Attribuzione a Commissione di proposte di risoluzioni (Iniziative cantonali)	3697
8. Attribuzione a Commissione di petizioni	3697
9. Mozioni evase	3697
10. Presentazione di atti parlamentari	3698
11. Risposte scritte a interpellanze.....	3698
12. Risposte a interpellanze	3698
13. Elezione di un Giudice supplente del Tribunale di appello e di un sostituto procuratore pubblico.....	3701
- Rapporto del 10 febbraio 2010 dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio	
14. Aggiustamento del tasso di sussidio cantonale, adeguamento al rincaro della 3 ^a tappa del Progetto di "Premunizione valangaria e di rimboschimento sopra Airolo" e richiesta di stanziamento di un sussidio di fr. 1'574'656.- per l'ultimazione dei lavori	3702
- Messaggio del 7 luglio 2009 n. 6246	
- Rapporto del 18 gennaio 2010 n. 6246R; relatore: Lorenzo Orsi	
15. Richiesta di stanziamento di un credito di fr. 2'450'000.- per la realizzazione di interventi puntuali alle rotonde di Cadenazzo centro e Quartino-Pergola per il miglioramento della fluidità del traffico sulla strada cantonale PT406 Cadenazzo-Gordola	3702
- Messaggio del 22 dicembre 2009 n. 6312	
- Rapporto del 2 febbraio 2010 n. 6312R; relatore: Fabio Regazzi	
16. Iniziativa parlamentare del 12 maggio 2009 presentata nella forma generica da Manuele Bertoli e cofirmatari per concrete nuove riduzioni tariffali dei trasporti pubblici	3707
- Iniziativa parlamentare generica del 12 maggio 2009	
- Rapporto di maggioranza del 2 febbraio 2010; relatore: Michele Foletti	
- Rapporto di minoranza del 9 febbraio 2010; relatore: Manuele Bertoli	

17. Nomina di un membro e del supplente dell'ufficio di revisione dell'Azienda elettrica ticinese (AET)[3715](#)
- [Messaggio del 9 febbraio 2010 n. 6323](#)
18. Naturalizzazioni[3715](#)
- *Rapporto dell'8 febbraio 2010 della Commissione delle petizioni e dei ricorsi*
19. Chiusura della seduta e rinvio[3715](#)

PRESIDENZA: Riccardo Calastri, Presidente

Alle ore 14:10 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 88 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Arigoni S. - Bacchetta-Cattori - Badasci - Bagutti - Barra - Belloni - Beltraminelli - Beretta Piccoli - Bergonzoli - Bertoli - Bignasca A. - Bignasca B. - Bignasca M. - Bobbià - Boneff - Bonoli - Brivio - Caimi - Calastri - Canal - Canepa - Carobbio - Cavalli - Celio - Chiesa - Corti - Dadò - Dafond - Del Bufalo - De Rosa - Dominé - Duca Widmer - Ducry - Ferrari - Foletti - Franscella - Frapolli - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Ghisolfi - Gianoni - Gianora - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Krüsi - Lepori - Lurati - Maggi - 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 è scusato per l'assenza:

Bordogna

1. COMMEMORAZIONE DI GIUSEPPE "BILL" ARIGONI

CALASTRI R., PRESIDENTE - All'inizio di questa tornata parlamentare mi tocca, ci tocca ricordare il collega Bill Arigoni, deceduto negli scorsi giorni in seguito a un tragico incidente avvenuto proprio sulla strada per la quale si era battuto strenuamente al fine di ridurre il traffico.

Uomo impegnato in vari campi, in particolare sociali e ambientali, e a livello comunale e cantonale, è stato membro del Gran Consiglio dal 1988 al 1991 nei ranghi del partito del lavoro e dal 1999 a oggi in rappresentanza del partito socialista. Fu membro di numerose Commissioni: petizioni e ricorsi, speciale energia, speciale pianificazione del territorio e sorveglianza sulle condizioni di detenzione (di queste ultime due fu anche presidente).

Bill Arigoni era un deputato tenace che, lanciata un'idea, non mancava di insistere per la sua concretizzazione con lealtà e con grande convinzione, operando comunque, laddove possibile, a favore di soluzioni concordate.

Al cospetto della sua testimonianza di deputato e di uomo impegnato per la comunità, ci alziamo per un momento di raccoglimento.

2. COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

CALASTRI R., PRESIDENTE - Per ricordare in maniera efficace il deputato tragicamente scomparso e ricollegandomi a quanto sentito durante le sue esequie e letto sulla stampa negli scorsi giorni, mi permetto di invitare voi e la popolazione a riflettere sulla donazione degli organi, nobile gesto compiuto da Bill Arigoni che, come sappiamo, preferiva gli atti concreti alle parole. Regaliamo la vita a chi è lista di attesa da tanto, troppo tempo. Alcuni giorni or sono il "Corriere del Ticino" riportava una testimonianza di una persona in attesa di un trapianto di fegato da oltre due anni; provando a immaginare che a vivere questo calvario sia una persona a noi cara, comprenderemmo senz'altro l'utilità del gesto che invito a compiere.

Ogni anno in Svizzera muoiono una quarantina di persone perché non vi è a disposizione l'organo di cui necessitano. Oggi sono oltre mille i pazienti in attesa. A livello federale non è passata la proposta di una donazione generalizzata (tranne che per coloro che da vivi si erano espressamente opposti), per cui risulta fondamentale raccogliere consensi grazie alla tessera di donatore. Proprio di questi tempi è in atto una campagna di sensibilizzazione promossa dall'Ufficio federale della sanità pubblica, il cui slogan è significativo: «*Ai defunti non si può più chiedere. Per questo occorre la tessera di donatore. Informatevi e prendete una decisione*». Sui vostri banchi trovate le tesserine e la relativa documentazione.

Al riguardo, ringrazio l'Ufficio presidenziale per avermi autorizzato a violare le regole formali che avrebbero voluto che lasciassimo questi importanti documenti nei corridoi, ciò che ai miei occhi avrebbe significato una mancanza di rispetto nei confronti di Bill Arigoni.

In memoria di Bill e seguendo il suo esempio, vi invito a firmare la tesserina e a sensibilizzare le persone a voi vicine. Vi esprimo gratitudine a nome di chi, grazie alla donazione, potrà beneficiare del dono che salverà loro la vita. Penso a coloro, bambini compresi, che pregano ogni giorno affinché possano ricevere un cuore, un rene, un fegato o una cornea.

3. SOSTITUZIONE DI UN MEMBRO DI COMMISSIONE

Ai sensi dell'art. 27 cpv. 4 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, il Presidente comunica la seguente sostituzione:

- *Commissione speciale scolastica: Michele Foletti subentra a Boris Bignasca*

4. PRESENTAZIONE DI MESSAGGI E PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE

- n. 6311 22 dicembre 2009
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione dell'11 marzo 2008 presentata da Raoul Ghisletta "Per una moratoria nell'affiliazione retroattiva alla cassa malati svizzera dei frontalieri svizzeri che non hanno riempito nel 2002 il modulo TI 1"
(alla Commissione della gestione e delle finanze)
- n. 6316 20 gennaio 2010
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 9 maggio 2005 presentata da Moreno Colombo (ripresa da Ivan Belloni) "Più informazione sui lavori del Gran Consiglio su Internet" (*)
- n. 6317 20 gennaio 2010
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 9 novembre 2009 presentata da Christian Vitta e cofirmatari per il gruppo PLR "PTL: da completare subito con il tram" (*)
- n. 6318 20 gennaio 2010
Modifica della legge concernente l'istituzione dell'azienda cantonale dei rifiuti
(alla Commissione della legislazione)
- n. 6319 20 gennaio 2010
Osservazioni del Consiglio di Stato al ricorso dell'11 dicembre 2009 dei Comuni di Bellinzona e Gnosca, rappresentati dai loro Municipi, contro la risoluzione governativa n. 5580 del 10 novembre 2009, con la quale è stata respinta l'istanza del 28 luglio 2005 di detti Municipi postulante l'avvio di una procedura di aggregazione fra i due Comuni
(alla Commissione delle petizioni e dei ricorsi)
- n. 6320 27 gennaio 2010
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 19 ottobre 2009 presentata da Carlo Luigi Caimi (a nome del gruppo PPD) "Ufficio di statistica del Cantone Ticino: autonomia, indipendenza ed efficienza"
(alla Commissione della gestione e delle finanze)
- n. 6321 27 gennaio 2010
Modifica della legge sul rilancio dell'occupazione e sul sostegno ai disoccupati del 13 ottobre 1997
(alla Commissione della gestione e delle finanze)
- n. 6322 27 gennaio 2010
Richiesta di stanziamento di un credito complessivo di fr. 350'000.- per la partecipazione al finanziamento della gestione e dell'attività della Fondazione Valle Bavona per il periodo 2010-2014 e di un credito di fr. 50'000.- quale partecipazione al risanamento finanziario
(alla Commissione della gestione e delle finanze)

- n. 6323 9 febbraio 2010
Nomina di un membro e del supplente dell'ufficio di revisione dell'Azienda elettrica ticinese (AET)
- n. 6324 9 febbraio 2010
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 9 novembre 2009 presentata da Giuseppe (Bill) Arigoni "Richiesta d'allestimento di un progetto stradale per il Basso Malcantone entro la fine del 2010" (*)
- n. 6325 9 febbraio 2010
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 23 giugno 2009 presentata da Angelo Paparelli e cofirmatari "Promuovere la realizzazione della galleria Canobbio (Pregassona)-Gandria prevista dal Piano direttore cantonale (PDC) – Piano dei trasporti del luganese (PTL), opera indispensabile per la sostenibilità del medesimo, da realizzare subito... o quasi" (*)
- novembre 2009
Rapporto cantonale sulla protezione dell'ambiente
(alla Commissione della legislazione)
-

(*) Art. 101 cpv. 4 - LGC/CdS

⁴Se il Consiglio di Stato non accetta, integralmente o parzialmente, le proposte, il mozionante può chiedere, entro un mese, che la mozione e il messaggio del Consiglio di Stato siano trasmessi a una Commissione che riferisce al Gran Consiglio con un rapporto entro un anno.

5. PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI INIZIATIVE PARLAMENTARI
GENERICHE

Paparelli A. - 25.01.2010

Presentazione di una nuova legge sulla perequazione finanziaria interregionale
(alla Commissione della legislazione)

Bertoli M. e cofirmatari - 25.01.2010

Adozione di norme cantonali quadro sulla videosorveglianza degli spazi pubblici organizzata dai Comuni
(alla Commissione della legislazione)

Foletti M. e cofirmatari - 25.01.2010

Modifica della composizione dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio (mod. LGC/CdS)
(alla Commissione speciale Costituzione e diritti politici)

6. PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI INIZIATIVE PARLAMENTARI ELABORATE

Ghisletta R. e cofirmatari - 26.01.2010

Pubblicazione dei mandati (modifica della legge sulle commesse pubbliche)
(alla Commissione della legislazione)

7. ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI PROPOSTE DI RISOLUZIONI (INIZIATIVE CANTONALI)

Savoia S. e cofirmatari per i Verdi - 25.01.2010

Creazione di una regione a statuto speciale per il Cantone Ticino e altre regioni periferiche particolarmente colpite dalle conseguenze negative della libera circolazione
(alla Commissione della gestione e delle finanze)

Savoia S. e cofirmatari per i Verdi - 25.01.2010

Presa di coscienza nazionale dell'impatto complessivo sulla libera circolazione nel Cantone Ticino e delle forze e debolezze del Ticino nel "Sistema Svizzera"
(alla Commissione della gestione e delle finanze)

8. ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI PETIZIONI

--- 11 gennaio 2010

Petizione presentata da Giorgio Ghiringhelli, Losone, "Divieto di indossare il velo o foulard islamico nelle scuole obbligatorie elementari e medie [art. 2 lett. d) della legge sulla scuola: *"La scuola promuove il principio di parità fra uomo e donna (...)"*
(alla Commissione delle petizioni e dei ricorsi)

9. MOZIONI EVASE

Colombo M. (ripresa da Belloni I.) - 09.05.2005

Più informazione sui lavori del Gran Consiglio su Internet
(v. messaggio 20.01.2010 n. 6316)

10. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

Gli atti parlamentari sono allegati alla fine del verbale della seduta (vedi p. [3716](#)).

11. RISPOSTE SCRITTE A INTERPELLANZE

Le risposte scritte alle interpellanze (art. 140 cpv. 5 LGC/CdS) sono allegate alla fine del verbale della seduta (vedi p. [3727](#)).

12. RISPOSTE A INTERPELLANZE

Termini di pagamento delle fatture da parte dell'Ente pubblico

Risposta all'interpellanza presentata il 25 gennaio 2010 da Edo Bobbià e cofirmatari

BOBBIÀ E. - Il Dipartimento federale delle finanze (DFF) ha deciso di aiutare le imprese di costruzione stabilendo che le fatture devono essere pagate entro un termine di trenta giorni, un provvedimento assai importante in funzione anticiclica.

Gli imprenditori edili incontrano difficoltà nell'incassare le prestazioni. Di fronte a mancanze di liquidità per far fronte alla gestione corrente, devono spesso anticipare, in attesa del versamento del primo acconto, i costi del materiale necessario all'edificazione. Come già precisato in altre occasioni, il Cantone Ticino fa tutto il possibile per rispettare i termini di pagamento (sessanta giorni). Tuttavia, sarebbe un segnale molto importante per il settore dell'edilizia se anche i committenti cantonali applicassero (previa corretta presentazione della liquidazione) la regola dei trenta giorni introdotta a livello federale all'inizio di quest'anno.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Da una verifica eseguita presso i servizi cantonali competenti, si rileva che gli obiettivi dell'interpellanza sono già oggi raggiunti nell'80-90% dei casi. È pertanto possibile inserire nei contratti un termine di pagamento di trenta giorni dalla data di ricezione della fattura, fermo restando che tutta la liquidazione sia effettuata in maniera corretta.

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

Rifiuti, Lugano, e la comunicazione del Governo

Risposta all'interpellanza presentata il 13 gennaio 2010 da Nenad Stojanovic e cofirmatari

STOJANOVIC N. - L'interpellanza prende lo spunto da una sorta di ultimatum che, da quanto appreso dai media all'inizio dello scorso mese di gennaio, il Cantone avrebbe intimato al Comune di Lugano allo scopo di spingerlo a conformarsi alla legge cantonale di applicazione della legge federale sulla protezione dell'ambiente [LALPAmb; RL 9.2.1.1], la quale prevede che i Comuni finanzino i costi sostenuti nel settore dei rifiuti mediante tasse conformi al principio di causalità. In tale occasione, abbiamo notato con sorpresa che a esprimersi davanti ai media non è stato il Consigliere di Stato responsabile del "dossier rifiuti", bensì il Presidente del Governo.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Rispondo alle tre domande poste dall'interpellanza.

1. Per quale motivo il Consiglio di Stato ha ritenuto opportuno che a suo nome si esprimesse Gabriele Gendotti invece di Marco Borradori, Direttore del Dipartimento del territorio (DT) e responsabile del dossier "rifiuti"?

Rilevo innanzitutto che il Consiglio di Stato non ha fissato alcuna regola per questo tipo di problema. Lo scorso 11 gennaio i media hanno interpellato in maniera spontanea alcuni membri del Governo. La RSI ha contattato direttamente il collega Gabriele Gendotti, Presidente del Consiglio di Stato, che non mi ha consultato (non era del resto tenuto a farlo) prima di rispondere – in modo molto pertinente – alle domande. Lo stesso giorno TeleTicino ha intervistato congiuntamente il collega Luigi Pedrazzini, quale responsabile della Sezione degli enti locali, e il sottoscritto. Giovedì 14 gennaio ho inoltre partecipato, insieme a Erasmo Pelli, vicesindaco di Lugano, alla trasmissione "Contesto".

2. Si tratta forse dell'implicita ammissione che, sui dossier che riguardano la Città di Lugano, Marco Borradori si trova in una situazione di conflitto di interessi (a livello politico, anche se non giuridico), che il Consiglio di Stato aveva voluto negare, rispondendo in tempi record (meno di 24 ore) con un secco "no" alla relativa domanda nell'interrogazione n. 191.09 del 24 giugno 2009?

Ribadisco che non vi è stata alcuna discussione. Il Governo ha già negato l'esistenza di questo conflitto, ma non credo sia il caso di ripetere quanto già espresso; voi continuerete ad avere la vostra opinione, noi la nostra.

3. Quando intende il Consiglio di Stato rispondere e/o esprimere la propria opinione a/su tutta una serie di atti parlamentari che sono di competenza del DT e che riguardano la situazione nel Comune e/o distretto di Lugano, e che diventano assai urgenti in vista dell'annunciata apertura della galleria Vedeggio-Cassarate? Ossia:

- *mozione 23.06.2008 "Campus 2 USI-SUPSI: migliorare l'offerta di trasporto pubblico e di posti per biciclette e non di posteggi per studenti e docenti";*
- *mozione 23.09.2008 "Apertura della galleria stradale Vedeggio-Cassarate al solo traffico pubblico fintanto che non saranno attuate le misure fiancheggiatrici";*
- *interrogazione 13.10.2008/218.08 "Pianificazione intercomunale del Nuovo Quartiere di Cornaredo: dare seguito alle risoluzioni dei Consigli comunali coinvolti";*

- *iniziativa parlamentare generica 16.03.2009 "Posteggi a pagamento e parità di trattamento".*

Rispondo seguendo l'ordine proposto dalla domanda.

- *Mozione del 23.06.2008 "Campus 2 USI-SUPSI: migliorare l'offerta di trasporto pubblico e di posti per biciclette e non di posteggi per studenti e docenti"*

Il Governo ha già fornito le proprie considerazioni con la decisione di approvazione della variante di piano regolatore (PR) dell'11 novembre 2009. Esso ha in particolare confermato la decisione del Consiglio comunale cittadino, che ha ridotto il numero di posteggi ammessi a cento rispetto alla proposta municipale che ne chiedeva duecento. La mozione in oggetto sarà evasa tra fine febbraio e inizio marzo di quest'anno.

- *Mozione del 23.09.2008 "Apertura della galleria stradale Vedeggio-Cassarate al solo traffico pubblico fintanto che non saranno attuate le misure fiancheggiatrici"*

La mozione è già stata evasa dal Governo con il messaggio n. 6207 del 29 aprile 2009.

- *Interrogazione del 13.10.2008/218.08 "Pianificazione intercomunale del Nuovo Quartiere di Cornaredo: dare seguito alle risoluzioni dei Consigli comunali coinvolti"*

Contestualmente alla decisione sul PR intercomunale del Nuovo quartiere di Cornaredo – prevista entro i prossimi tre mesi, non appena saranno disponibili anche le osservazioni dei Municipi sui vari ricorsi presentati – il Consiglio di Stato risponderà anche a questa interrogazione.

- *Iniziativa parlamentare generica del 16.03.2009 "Posteggi a pagamento e parità di trattamento"*

Richiamo a tal proposito l'art. 98 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato. L'iniziativa in questione è pendente davanti alla Commissione speciale per la pianificazione del territorio. Il Governo non è pertanto in mora.

STOJANOVIC N. - Mi ritengo parzialmente soddisfatto per le risposte ricevute. Accolgo positivamente il fatto che, il giorno successivo alla presentazione della nostra interpellanza, il Consigliere di Stato abbia partecipato alla trasmissione "Contesto" insieme a Erasmo Pelli. Trovo infatti corretto che il rappresentante della Lega dei ticinesi in Governo difenda la posizione di quest'ultimo, anche quando la stessa non coincide con quella del proprio partito.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Deputato Stojanovic, mi creda, non ho nessuna difficoltà ad appoggiare le decisioni del Consiglio di Stato, indipendentemente dal fatto che siano o meno in sintonia con la politica della città di Lugano.

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

13. ELEZIONE DI UN GIUDICE SUPPLENTE DEL TRIBUNALE DI APPELLO E DI UN SOSTITUTO PROCURATORE PUBBLICO

Rapporto del 10 febbraio 2010

Conclusioni del rapporto dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio: preavviso favorevole alle candidature presentate.

Ai sensi dell'art. 114 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, si procede alla votazione a scrutinio segreto per l'elezione di un giudice supplente del Tribunale di appello.

Scrutinio (maggioranza assoluta dei votanti)

Schede distribuite:	85
Schede rientrate:	85
Maggioranza assoluta:	43

Risultato:

Schede bianche:	4
Schede nulle:	2
Elsener Ursula:	3
Olgiati Angelo:	43
Pessina Matea:	22
Ponti Brogginì Lorenza:	11

Il signor Angelo Olgiati è pertanto nominato giudice supplente del Tribunale di appello.

Ai sensi dell'art. 114 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, si procede alla votazione a scrutinio segreto per l'elezione di un sostituto procuratore pubblico.

Scrutinio (maggioranza assoluta dei votanti)

Schede distribuite:	85
Schede rientrate:	73
Maggioranza assoluta:	37

Risultato:

Schede bianche:	5
Schede nulle:	0
Maggini Cristina:	67
Rigamonti Raffaella:	1

La signora Cristina Maggini è pertanto nominata sostituto procuratore pubblico.

14. AGGIUSTAMENTO DEL TASSO DI SUSSIDIO CANTONALE, ADEGUAMENTO AL RINCARO DELLA 3^a TAPPA DEL PROGETTO DI "PREMUNIZIONE VALANGARIA E DI RIMBOSCHIMENTO SOPRA AIROLO" E RICHIESTA DI STANZIAMENTO DI UN SUSSIDIO DI FR. 1'574'656.- PER L'ULTIMAZIONE DEI LAVORI

Messaggio del 7 luglio 2009 n. 6246

Conclusioni del rapporto della Commissione speciale bonifiche fondiarie: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

Messa ai voti senza discussione, l'entrata in materia è accolta all'unanimità dei 59 voti espressi.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti all'unanimità dei 70 voti espressi.

15. RICHIESTA DI STANZIAMENTO DI UN CREDITO DI FR. 2'450'000.- PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI PUNTUALI ALLE ROTONDE DI CADENAZZO CENTRO E QUARTINO-PERGOLA PER IL MIGLIORAMENTO DELLA FLUIDITÀ DEL TRAFFICO SULLA STRADA CANTONALE PT406 CADENAZZO-GORDOLA

Messaggio del 22 dicembre 2009 n. 6312

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.

BOBBIA E., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - In Ticino, quando si parla di rotonde, vi sono persone che vanno in fibrillazione poiché le considerano costose e un ostacolo alla fluidità del traffico, altre che, mostrando nervosismo, inviano al Dipartimento del territorio (DT) e alle imprese edili messaggi minacciosi che denotano incapacità progettuali.

Vorrei cercare di far capire che, nella fattispecie, oltre a un possibile bicchiere mezzo vuoto, se ne può vedere anche uno mezzo pieno. Tralasciando le discussioni da bar e i motti alla Gino Bartali "è tutto sbagliato, tutto da rifare", sottolineo i seguenti tre aspetti:

1. gli interventi urgenti e necessari alle rotonde di Cadenazzo e Quartino-Pergola, volti a migliorare la fluidità del traffico sulla cantonale PT406, sono accolti favorevolmente dal gruppo PLR.

2. Occorre riconoscere che in passato le rotonde hanno svolto un importante ruolo. Secondo uno studio settoriale eseguito a livello federale, esse sono frutto di modelli matematici che coinvolgono più elementi, tra cui la quantità del traffico: ebbene, sono utili fino al raggiungimento di un certo limite, superato il quale il traffico si trova congestionato.

Quando il Cantone progettò le rotonde sul Piano di Magadino, l'ingegnere Carlo Mariotta ebbe la gentilezza di spiegarmi uno dei progetti realizzati, che funzionò bene fino al momento in cui si giunse al punto di rottura dell'equilibrio. Non costruirle sarebbe comunque stato un errore, poiché hanno a lungo agevolato il traffico, contribuendo a ridurre il numero di incidenti.

3. Bisogna ammettere che le rotonde hanno fatto il loro tempo, perlomeno sulle arterie fortemente trafficate, ragione per cui in futuro si dovranno trovare altre soluzioni tecniche, che comporteranno inevitabilmente maggiori sacrifici di terreno.

Il gruppo PLR voterà a favore del messaggio, anche se è consapevole che si tratta di semplici interventi di miglioria con effetti limitati. Invitiamo pertanto il DT a proporre soluzioni più coraggiose – ad esempio una migliore selezione delle correnti di traffico, dando sfogo a quelle esterne senza necessità di incrocio – che a nostro avviso si sarebbero potute applicare già nel presente caso. È insomma possibile fare di più e meglio, cercando anche il consenso di chi, pur detestando le strade, apprezza la fluidità del traffico e, di conseguenza, il minor inquinamento atmosferico.

In conclusione, gradirei che il Direttore del DT mi confermasse che questo e altri interventi simili non inficiano la volontà politica di realizzare al più presto il nuovo collegamento veloce tra Bellinzona e Locarno.

BACCHETTA-CATTORI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Malgrado le diverse posizioni esistenti, un anno fa la quasi totalità del Parlamento si è dimostrata favorevole al collegamento A2-A13¹, sul cui stato di avanzamento anche il sottoscritto chiede lumi al Consigliere di Stato Borradori. In attesa della sua realizzazione, occorre però intervenire a breve e medio termine per garantire la fluidità su di un asse spesso congestionato. Ben venga quindi questa importante proposta governativa, che raccoglie l'unanimità in seno al gruppo PPD.

Invitiamo il Governo a valutare attentamente qualsiasi misura destinata ad assicurare una maggiore scorrevolezza del traffico su questo tratto, la cui precaria situazione mette tra l'altro in gravi difficoltà il Locarnese, regione che necessita, per la sua economia e il suo turismo, di migliori e maggiori infrastrutture, in primis stradali e ferroviarie.

BARRA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Porto l'adesione del gruppo Lega al rapporto commissionale, chiaro e completo, elaborato dal collega Regazzi. L'intervento in esame è indispensabile – a dire il vero, vista la sua urgenza, sarebbe già dovuto essere stato eseguito – per garantire una sufficiente scorrevolezza del traffico da e verso Locarno. Esso non deve comunque ritardare lo studio sul collegamento veloce A2-A13, opera assolutamente necessaria per l'industria e il turismo del Locarnese. Vorrei avere rassicurazioni in tal senso da parte del Direttore del DT.

¹ Cfr. *Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, anno 2008/2009, pp. 4437-4461.

SAVOIA S., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - Al sottoscritto tocca il grave compito di interrompere l'afflato ecumenico che il Parlamento sta per tributare a queste due ennesime rotonde. Inizio con il respingere le solite giaculatorie sulla grave sorte che attende il Locarnese se non possiamo qualche altro metro quadrato di asfalto. Lo abbiamo già sottolineato durante la discussione sul credito a sostegno del turismo²: è inutile far arrivare più velocemente i turisti in una regione, se poi questa offre un territorio sconvolto da strade, rotonde, parcheggi e centri commerciali.

Secondo i Verdi, bisogna iniziare a pianificare in base all'offerta e non alla domanda. In altre parole, è necessario smettere di cercare soluzioni volte a rendere più fluidi gli assi stradali poiché, così facendo, si ottiene unicamente un incremento del traffico. Gli interventi puntuali alle due rotonde, che consentiranno forse di ridurre – in maniera provvisoria – i giorni di congestionamento da 260 a 100 in un anno, costeranno alla collettività ben 2.5 milioni di franchi (cioè 15'625 franchi per ogni giorno in cui sarà possibile evitare il congestionamento), cifra che avremmo invece dovuto investire per migliorare ulteriormente l'offerta di trasporto pubblico, che costituisce l'unica vera soluzione per l'asse viario in oggetto. Continuando a soddisfare la domanda di traffico, si corre il concreto rischio di giungere a una saturazione del territorio, in particolare dei fondovalle, già ricoperti per un terzo circa da infrastrutture di trasporto. Anche se è paradossale e impopolare, occorre ridurre l'offerta di mobilità stradale per spingere sempre più persone a utilizzare i mezzi pubblici.

Nel messaggio si afferma che i tempi di percorrenza sul tratto stradale tra Quartino e Cadenazzo possono arrivare fino a trenta minuti durante i periodi congestionati. Mi permetto di sottolineare che ogni mezz'ora esiste un collegamento ferroviario tra Locarno e Bellinzona, la cui durata varia da 19 a 24 minuti. Su questo asse vi sono quindi, grazie anche al sostegno del Governo, efficaci alternative di trasporto.

Anche se non potremo influenzare il risultato finale, voteremo contro questo credito.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - In attesa di concretizzare, a medio e lungo termine, il nuovo collegamento veloce tra il Locarnese e l'autostrada A2, il tratto di strada cantonale che collega Quartino a Cadenazzo conosce gravi problemi a livello di fluidità del traffico. Al fine di favorire la creazione di una nuova riserva di capacità nell'intero sistema viario del Piano di Magadino, che permetta di non assistere nei prossimi anni a un ulteriore peggioramento di una situazione già critica (soprattutto in alcune ore del giorno), il DT – in accordo con la delegazione politica di progetto (DPP) A2-A13 – ha ritenuto razionale individuare possibili interventi di miglioria sulla strada esistente che siano realizzabili a corto termine, presentino costi contenuti e risultino poco invasivi.

È importante sottolineare – e qui rispondo ai deputati Bobbià, Bacchetta-Cattori e Barra – che questi interventi non sono un'alternativa al nuovo collegamento A2-A13, il quale rimane indispensabile per risolvere i problemi viari sul Piano di Magadino. Essi permetteranno però, nell'attesa che il nuovo allacciamento sia realizzato, di mantenere condizioni di viabilità accettabili sugli assi esistenti. Il perimetro di studio è stato limitato alla strada cantonale di sponda sinistra, in particolare al sistema compreso tra Quartino e Cadenazzo, caratterizzato dalla presenza di sei rotonde in poco più di quattro chilometri.

² Cfr. *Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, anno 2009/2010, pp. 3404-3423.

Ogni giorno attraversano il Piano di Magadino circa 40 mila veicoli, due terzi dei quali (27 mila) scelgono l'itinerario di sponda sinistra; i rimanenti 13 mila veicoli transitano sulla sponda destra. I tempi di percorrenza variano da otto a trenta minuti nei periodi congestionati.

Concordo ovviamente con Edo Bobbià quando afferma che gli interventi sono urgenti. Come auspicato anche dal rapporto commissionale, faremo tutto il possibile per rispettare (e magari anticipare) i tempi di realizzazione delle opere; molto dipenderà comunque da aspetti procedurali quali ad esempio la presentazione o meno di ricorsi. Circa l'utilità delle rotonde, tema che non intendo approfondire ora, mi limito a sottolineare come sul Piano di Magadino abbiano svolto (e svolgano tuttora) un ruolo molto importante, consentendo di collegare in modo sicuro i vari comparti territoriali esistenti (industriali, commerciali, abitativi, eccetera).

Secondo il deputato Bobbià, avremmo potuto adottare soluzioni più coraggiose: non lo credo, poiché per il Consiglio di Stato era fondamentale che gli interventi non si sovrapponevano a quanto previsto dal progetto del collegamento veloce A2-A13, che è e rimane l'obiettivo finale. Rivolgendomi anche a Fabio Bacchetta-Cattori e Michele Barra, posso dire che, dopo il voto del Parlamento di un anno fa³, abbiamo lavorato alacremente in tal senso, malgrado un ricorso – poi bocciato dal Tribunale amministrativo – abbia ritardato notevolmente i lavori. Settimana prossima il gruppo di lavoro appositamente istituito, di cui fanno parte anche gli ambienti che hanno osteggiato la cosiddetta Variante '95, dovrebbe farci pervenire le prime indicazioni sulle sei varianti che saranno poi sottoposte all'esame dei Comuni coinvolti. L'obiettivo è di riuscire a proporre al Consiglio federale almeno una (meglio due) soluzione condivisa entro l'autunno.

Rassicuro Sergio Savoia sul fatto che anche i trasporti pubblici sono al centro dell'attenzione del Governo. Ad esempio nel 2012 sarà spostata la stazione ferroviaria di Sant'Antonino e ne sarà creata una nuova a Minusio. Occorre inoltre ricordare che dal 2018, quanto entrerà in funzione la galleria di base del Ceneri, sul Piano di Magadino beneficeremo di un servizio di trasporto pubblico all'avanguardia (tra l'altro con un dimezzamento dei tempi di percorrenza). In merito all'affermazione del deputato Savoia secondo cui i fondovalle sono già ricoperti per un terzo circa da infrastrutture di trasporto, mi permetto di precisare che questi ultimi costituiscono soltanto il 15% circa del territorio cantonale (il 52% è ad esempio boschivo).

In conclusione, a nome del Consiglio di Stato non posso che invitarvi a votare la richiesta di credito in oggetto.

REGAZZI F., RELATORE - Non intendo ovviamente ripercorrere le tappe del difficoltoso iter relativo al collegamento veloce A2-A13, lungi dall'essersi concluso. Appare sin d'ora evidente che i tempi per la sua realizzazione saranno molto lunghi (dieci o quindici anni secondo una mia valutazione), per cui non mi sembra che nel presente caso si possa parlare, come ha fatto il collega Savoia, di interventi provvisori.

La situazione viaria lungo l'asse stradale della sponda sinistra (in particolare tra Quartino e Cadenazzo), percorso in media da 27 mila veicoli ogni giorno, è oggettivamente insostenibile. Sulla base di uno studio preliminare, il DT ha tempestivamente proposto due interventi che hanno il merito di avere costi relativamente contenuti e di essere poco invasivi e realizzabili in tempi brevi:

³ Cfr. nota 1.

- per la rotonda di Quartino-Pergola si prevede la realizzazione di una corsia di aggiramento (nella direzione Bellinzona-Locarno), soluzione vantaggiosa a livello finanziario (costi ridotti) e sul piano della gestione del traffico durante la fase di cantiere.
- il nodo di Cadenazzo presenta, dal punto di vista urbanistico, una situazione più problematica, ragione per cui la variante prescelta prevede l'ampliamento della rotonda esistente (creazione di una doppia corsia in entrata su entrambe le direttrici di traffico); tale opzione, oltre a comportare una spesa più importante rispetto alla soluzione adottata per la rotonda di Quartino, implica maggiori difficoltà di gestione del traffico durante i lavori.

È ovviamente difficile prevedere quali benefici in termini di fluidità del traffico apporteranno questi due interventi. Secondo alcune proiezioni, essi dovrebbero consentire un significativo miglioramento, con una riduzione dei giorni di congestionamento annuali da 260 a circa 100.

Il programma di realizzazione, piuttosto ambizioso, dovrà essere rispettato, come del resto sottolineato nel messaggio e auspicato dai Comuni e dalle regioni coinvolte:

- entro la metà del 2010: pubblicazione dei progetti;
- nella seconda metà del 2010: procedure di appalto;
- fine 2010-metà 2011: esecuzione dei lavori.

Il credito richiesto – che ammonta complessivamente a 2.5 milioni di franchi (750 mila franchi per la rotonda di Quartino, 1.75 milioni di franchi per quella di Cadenazzo) – sarà suddiviso tra Cantone (75%), Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (12.5%) e Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (12.5%); queste ultime due hanno già approvato la loro quota di finanziamento.

Accolgo con piacere la conferma da parte del Direttore del DT che questi interventi non si sostituiranno né ritarderanno lo studio del nuovo collegamento veloce A2-A13.

Circa l'intervento di Sergio Savoia, piuttosto critico, mi limito a precisare che abbiamo due visioni diametralmente opposte sulle modalità di gestione del traffico. Credo pertanto sia inutile cercare di controbattere le sue argomentazioni. La proposta governativa in esame ha quale unico obiettivo quello di migliorare la fluidità del traffico su un asse stradale estremamente problematico; ne trarrà vantaggio anche il servizio di trasporto pubblico, in particolare la linea del bus Dirinella-Magadino-Cadenazzo-Sant'Antonino, attualmente confrontata con frequenti e importanti ritardi che pregiudicano il rispetto delle coincidenze ferroviarie alla stazione di Cadenazzo.

Con queste considerazioni, vi invito a votare il credito in oggetto.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 58 voti favorevoli, 4 contrari e un'astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 58 voti favorevoli, 4 contrari e 2 astensioni.

16. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 12 MAGGIO 2009 PRESENTATA NELLA FORMA GENERICA DA MANUELE BERTOLI E COFIRMATARI PER CONCRETE NUOVE RIDUZIONI TARIFFALI DEI TRASPORTI PUBBLICI

Rapporti del 2 febbraio 2010

Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze: si raccomanda al Parlamento di respingere l'iniziativa.

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione della gestione e delle finanze: si chiede al Parlamento di accogliere l'iniziativa.

È aperta la discussione.

CELIO F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Malgrado provenga da un altro schieramento politico, l'iniziativa parlamentare in esame è simile a quella presentata da Luciano Canal nel 2007⁴, discussa dal Parlamento solo pochi mesi or sono⁵, ragione per cui – portando l'adesione del gruppo PLR al rapporto di maggioranza, ben argomentato dal relatore Michele Foletti – mi limito a sottolineare come già attualmente il trasporto pubblico sia assai conveniente. Ad esempio il detentore di un abbonamento Arcobaleno annuale (valido per il Cantone Ticino e il Moesano), senza considerare le agevolazioni proposte dai Comuni e dal Cantone, paga solo un terzo delle prestazioni di cui usufruisce (circa 4.50 franchi al giorno per un adulto, circa 2.70 franchi al giorno per un giovane). Un'ulteriore diminuzione delle tariffe avrebbe un'efficacia limitata, poiché questo non è il motivo per cui chi utilizza un mezzo privato desisterebbe dal farlo.

A titolo personale, vorrei specificare che ho firmato con riserva il rapporto di maggioranza, in quanto non sono così drasticamente contrario a un eventuale futuro incremento dell'imposta di circolazione. A ogni buon conto, non ritengo convincenti le argomentazioni addotte dall'iniziativa per aumentarla.

LEPORI C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - A parole sono tutti favorevoli a promuovere i trasporti pubblici. Il Parlamento ha però bocciato diverse proposte in tal senso, forse perché mancavano di concretezza, ciò che non è il caso per l'iniziativa in esame.

Non concordo con il collega Celio quando afferma che un'ulteriore riduzione delle tariffe favorirebbe ben poco un maggiore utilizzo dei mezzi pubblici. A mio avviso, è comunque importante che chi utilizza un servizio (pubblico) debba partecipare alle spese.

⁴ [Iniziativa parlamentare generica](#): *Elaborazione di una legge che permetta a tutte le persone in formazione, cioè studenti e apprendisti, nonché a tutte le persone in età AVS e anche a quelle in AI, di beneficiare del trasporto pubblico gratuito in tutto il Cantone o almeno di beneficiare di un abbonamento Arcobaleno gratuito*, Luciano Canal e cofirmatari, 18.09.2007 (cfr. *Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, anno 2007/2008, pp. 1098-1099).

⁵ Cfr. *Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, anno 2008/2009, pp. 5182-5201.

Il rapporto di maggioranza accenna alle difficoltà incontrate nel realizzare la comunità tariffale integrale (CTI), che dovrebbe entrare in vigore nel mese di dicembre di quest'anno. A tal proposito, occorre precisare che risulta difficile far andare d'accordo dodici aziende, ognuna con le proprie politiche e le proprie esigenze, a maggior ragione in una situazione (assurda) in cui il Cantone ha importanti partecipazioni nelle stesse aziende. Nel rapporto di maggioranza si può leggere che, secondo la Sezione della mobilità, *«attualmente nel traffico regionale urbano, tenuto conto della ripartizione sul territorio cantonale delle imprese di trasporto, a medio termine non si intravedono motivi fondati per modificare il numero di imprese di trasporto»*. Tale previsione mi trova dissenziente: la CTI dovrebbe cercare di diventare una vera autorità nella gestione del trasporto pubblico cantonale, superando i vari campanilismi esistenti.

Nel 2001 l'Associazione traffico e ambiente (ATA), rispondendo alla consultazione sul piano di risanamento dell'aria (con particolare riferimento alla scheda "Comunità tariffale Arcobaleno"), precisava che la domanda per la costituzione di una comunità tariffale era già stata avanzata da lei stessa nel 1987. Sembrerebbe sia stata accolta l'estensione della comunità tariffale ai biglietti singoli, alle carte per più corse, alle carte giornaliere e ai biglietti di gruppo. L'obiettivo di ampliarla alle zone transfrontaliere – una realtà da molti anni in altre regioni del Paese (ad esempio a Basilea) – è per il momento in sospeso.

Sempre secondo il rapporto di maggioranza, *«l'aumento dell'interesse per il trasporto pubblico non è dato unicamente dal prezzo del titolo di trasporto, ma è il frutto di tre condizioni parallele: il prezzo, l'offerta e la qualità del servizio»*. A parte qualche carenza legata alle corse notturne (oggetto di studio), la qualità del servizio e l'offerta sono ottime. Riteniamo però che le tariffe possano essere abbassate. Propongo un paragone, forse inadeguato: a Zurigo un abbonamento annuale costa 1'963 franchi, in Ticino 1'620. Certo, il nostro territorio è circa il doppio; l'offerta di Zurigo è tuttavia assai più capillare.

Circa i titoli di trasporto per i turisti, la maggioranza commissionale sottolinea come i due abbonamenti per le regioni di Locarno e Lugano – validi per sette giorni o per tre giorni a scelta su sette – costituiscano un'offerta interessante. A nostro parere, sarebbe però opportuno che i turisti possano godere di facilitazioni anche sulle carte giornaliere o sui biglietti singoli.

Vorrei ancora precisare che una strenua opposizione all'incremento dell'imposta di circolazione – soprattutto quando, come nel presente caso, ha lo scopo di promuovere il trasporto pubblico, a tutto vantaggio delle persone che continueranno a utilizzare i mezzi privati – ha ormai assunto un carattere ideologico assolutamente non più condivisibile. Considero inoltre assai poco incisivo l'argomento secondo cui è necessario attendere, prima di prendere una decisione, i risultati delle valutazioni che la Confederazione sta compiendo in merito alle opzioni per finanziare gli investimenti nei trasporti pubblici. Tale esame, viste le numerose difficoltà incontrate, richiederà infatti ancora tanto, troppo, tempo.

In conclusione, vi invito a sostenere il rapporto di minoranza e quindi l'iniziativa, che lascia agli organi di gestione della CTI ampia libertà nel proporre le forme più adatte di riduzione delle tariffe grazie al nuovo fondo speciale (da finanziare soprattutto tramite un aumento delle imposte di circolazione), dopo attenta valutazione dei dati e dei bisogni.

SALVADÈ G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Gli iniziativaisti propongono di rendere più attrattivo il trasporto pubblico diminuendone le tariffe mediamente del 20%

grazie a un fondo di dieci milioni di franchi, finanziato prevalentemente con un aumento delle imposte di circolazione del 6%. Si tratta di un'ulteriore occasione persa per ottenere il nostro appoggio. Sembra che i socialisti si compiacciano nel varare iniziative su iniziative destinate al fallimento, evitando di cercare quel minimo di consenso che faciliterebbe una maggiore adesione.

La Lega dei ticinesi ha sempre sostenuto l'introduzione di agevolazioni per favorire l'uso dei mezzi pubblici, perorando o sostenendo a più riprese la loro gratuità per alcune categorie di utenti (anziani, studenti e apprendisti). Abbiamo però sempre insistito sulla contraddizione insita nel cercare, ogni volta che si difende una riduzione delle tariffe, di compensare il relativo presunto disavanzo (spesso da parte dello Stato); bisognerebbe piuttosto verificare, effettuando magari esperimenti pratici, a quanto ammonterebbe l'incremento degli utenti, che a mio avviso potrebbe tranquillamente coprire il minore incasso pro persona o, addirittura, comportare maggiori entrate. A ogni buon conto, i benefici legati a un aumento dell'uso del trasporto pubblico vanno ben al di là di un eventuale minore incasso.

Ecco un nuovo assalto da parte delle "truppe sinistre" che, per finanziare questa nuova riduzione, propongono addirittura un incremento del 6% delle imposte di circolazione. Si scopre così che l'obiettivo non è tanto aumentare gli utenti dei mezzi pubblici, quanto piuttosto penalizzare il traffico privato. Insomma, il partito delle tasse non si smentisce.

Per questi motivi, il gruppo Lega voterà a favore del rapporto di maggioranza.

BELTRAMINELLI P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Quando si affronta il tema del trasporto pubblico, che è sempre di attualità, occorre innanzitutto ricordare che nelle zone periferiche del Cantone sono presenti numerose e lunghe tratte, per le quali, a causa del numero insufficiente di utenti, non è minimamente possibile coprire i costi. È ovviamente assai più semplice offrire trasporti più vantaggiosi nei centri urbani, dove esiste una massa critica importante. Un'ulteriore diminuzione generalizzata delle tariffe potrebbe peggiorare la qualità del servizio nelle zone più discoste (numero inferiore di corse), mettendone addirittura a rischio il suo mantenimento.

In Svizzera sempre più utenti dei mezzi pubblici propendono per gli abbonamenti – ad esempio in Ticino per l'abbonamento Arcobaleno, sul cui costo non credo proprio vi siano lamentele da parte dei fruitori – estremamente convenienti, un'evoluzione che determina inevitabilmente minori incassi per le imprese di trasporto pubblico. Le FFS se ne sono rese conto da tempo e ora cercano in tutti i modi nuove fonti di entrata per poter far fronte non solo alla gestione corrente, ma anche agli ingenti investimenti previsti per i prossimi anni.

A proposito della CTI, i tempi della sua introduzione si stanno allungando; probabilmente il Direttore del Dipartimento del territorio (DT) fornirà oggi le dovute spiegazioni.

Circa le imposte di circolazione, occorre ricordare che queste ultime ammontano ogni anno a oltre cento milioni di franchi, un notevole importo utilizzato dallo Stato per svariati compiti. In altri Cantoni, ad esempio nei Grigioni, sono più care che in Ticino, ma sono destinate unicamente alle strade. Richiedere ora un aumento delle imposte di circolazione sarebbe a mio avviso pericoloso, in quanto gli automobilisti potrebbero rivendicare un loro utilizzo esclusivo per migliorare la rete stradale.

In conclusione, credo sia opportuno non modificare le attuali tariffe dei mezzi pubblici. Mi pare esista un buon equilibrio tra traffico privato e trasporto pubblico, grazie anche alle iniziative a favore di quest'ultimo promosse dal Governo e approvate dal Parlamento. A nome del gruppo PPD, vi invito quindi ad aderire all'esauritivo rapporto di maggioranza,

con l'auspicio che si continui a promuovere il trasporto pubblico non tramite una semplice riduzione delle tariffe, ma attraverso un'offerta e una qualità del servizio sempre migliori.

GYSIN G., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - Negli ultimi decenni il bisogno di mobilità è cresciuto parallelamente all'aumento delle infrastrutture e al miglioramento dell'offerta. Questo vale non solo per il traffico privato (nuove strade uguali più traffico), ma anche per il trasporto pubblico, settore in cui la domanda cresce di pari passo con l'incremento dell'offerta. Non è un mistero che questa accresciuta mobilità comporti importanti spese; costano non solo le infrastrutture e il loro mantenimento, ma anche le conseguenze negative esterne causate dalla stessa mobilità, cioè il rumore, l'inquinamento, l'utilizzo di risorse prime, la perdita di territorio a favore di strade e rotaie, eccetera.

Il trasporto pubblico è finanziato in buona parte dalla Confederazione e dai Cantoni, mentre gli utenti pagano circa un terzo delle prestazioni di cui usufruiscono. Questo elemento, sommato alla considerazione che negli ultimi anni si è già compiuto molto per aumentare l'offerta, porta la maggioranza commissionale a respingere l'iniziativa parlamentare in esame. Nessuno contesta che negli ultimi tempi l'offerta sia migliorata, contribuendo a un considerevole aumento dell'utenza, che ha sciolto come neve al sole la tesi ricorrente secondo cui i ticinesi non utilizzano i trasporti pubblici poiché non rientra nella loro mentalità, quasi avessero l'automobile e l'individualismo scritti nel loro DNA.

A mio avviso, vi sono almeno tre motivi per sostenere l'iniziativa di Manuele Bertoli.

1. Rivolgendomi al collega Celio, rilevo che anche i costi del trasporto privato sono finanziati in larga misura dall'ente pubblico. Sono infatti a carico di quest'ultimo non solo le infrastrutture, ma anche tutte le conseguenze negative del traffico, ad esempio l'inquinamento, che grava sulla nostra salute, quindi sulle casse malati, causando tra l'altro circa tremila morti all'anno nella sola Svizzera. I costi provocati dal traffico privato non sono neanche lontanamente internalizzati; farlo, purtroppo, appare politicamente oltremodo difficoltoso, se non impossibile. Esternalizzare i costi del trasporto pubblico, pur non costituendo forse la soluzione ottimale, consentirebbe di ridurre almeno in parte la disparità esistente con il traffico privato.
2. Il fatto di rendere più attrattivo l'uso dei mezzi pubblici non solo sul piano dell'offerta ma anche dal profilo dei costi dovrebbe portare a una riduzione del trasporto privato a favore del trasporto pubblico. Si tratta di un obiettivo verso cui puntare perché i costi esterni causati da quest'ultimo sono infinitamente inferiori a quelli provocati dal traffico privato.

Contrariamente a quanto affermato dal collega Beltraminelli, in Ticino la mobilità privata è ancora preponderante. Correggere questa tendenza deve rientrare tra le priorità della politica dei trasporti, non perché la sottoscritta non ama le automobili, ma perché questo tipo di mobilità ha costi e conseguenze negative troppo grandi per la società. L'iniziativa in discussione non è quindi da vedere come un regalo a beneficio di chi ne usufruirà direttamente, cioè gli utenti dei trasporti pubblici. Ridurre il traffico privato va infatti a vantaggio di tutta la collettività, poiché porta a una riduzione dell'inquinamento e a un aumento della sicurezza sulle strade; purtroppo la cronaca delle ultime settimane dimostra quanto quest'ultimo aspetto sia importante.

3. L'iniziativa in esame propone una soluzione ragionevole al problema del finanziamento delle agevolazioni tariffali. Se è vero che le proposte di adeguamento delle imposte di circolazione sono state bocciate da Parlamento, è altrettanto vero che queste imposte sono state modificate l'ultima volta più di dieci anni or sono. Non sono a conoscenza di

nessun altro ambito in cui vige una simile stabilità dei prezzi. Come si precisa nell'iniziativa, un aumento del 6% delle imposte di circolazione risulterebbe addirittura inferiore al rincaro intervenuto dal loro ultimo adeguamento.

L'automobile è diventata la "vacca sacra" del ventunesimo secolo. La politica "autocentrica" ha però fatto il proprio tempo, mostrando tutti i propri limiti. È ora di chiudere le "vacche sacre" nelle stalle lasciando finalmente correre i veri "cavalli di razza", cavalli che non sputino CO₂, polveri fini e diossidi di azoto e che siano più lungimiranti e rispettosi dell'ambiente nonché meno pericolosi per gli altri utenti della strada.

Con queste considerazioni, a nome dei Verdi vi invito a sostenere l'iniziativa di Bertoli e quindi a votare il rapporto di minoranza.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - L'iniziativa propone alcune misure volte a ridurre di circa il 20% le tariffe del trasporto pubblico, rendendolo più attrattivo; a tal fine essa propone:

- l'istituzione di un fondo speciale per le agevolazioni tariffali, dotato di dieci milioni di franchi annui a carico del Cantone;
- un aumento delle imposte di circolazione del 6% per finanziare parzialmente tale fondo;
- la revisione delle fonti di finanziamento previste dalla legge sul turismo [L-Tur; RL 7.5.1.1] per sostenere le agevolazioni tariffali destinate ai turisti.

Le deduzioni andrebbero introdotte contestualmente all'entrata in vigore della CTI.

Il Consiglio di Stato ritiene condivisibile l'orientamento dato dalla maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze. Parto dal presupposto che viaggiare con i mezzi pubblici sia già oggi conveniente. Grazie alla CTI, che dovrebbe entrare in vigore alla fine di quest'anno, lo sarà certamente ancora di più (non solo per i detentori di un abbonamento ma anche per i viaggiatori occasionali). A tal proposito vi propongo due esempi:

1. andata e ritorno tra Ponte Tresa e Lugano:

- utilizzando l'automobile, secondo il TCS i costi totali ammontano a 16.50 franchi (quelli variabili a 6.20 franchi);
- con i mezzi pubblici, per un adulto la spesa è oggi di 7 franchi;
- dopo l'introduzione della CTI, un adulto con l'abbonamento Arcobaleno pagherà 5.50 franchi, con la carta per più corse e l'abbonamento metà prezzo 4.50 franchi.

2. andata e ritorno tra Chiasso e Lugano:

- usando il veicolo privato, i costi ammontano a 17 franchi circa al giorno;
- utilizzando i mezzi pubblici, un adulto con l'abbonamento Arcobaleno spende circa 4.50 franchi al giorno.

Mi sembra quindi che il trasporto pubblico sia già oggi assai vantaggioso e concorrenziale. Vorrei inoltre precisare che l'istituzione di un fondo speciale per le agevolazioni tariffali comporterebbe un aumento dei costi di gestione dello Stato di circa tre milioni di franchi all'anno – l'aumento delle imposte di circolazione del 6% genererebbe solo sette milioni di franchi sui dieci richiesti – proprio in un momento in cui è stata lanciata una delicata manovra di risparmio per ristabilire l'equilibrio delle finanze cantonali; a tal proposito, rinvio al secondo aggiornamento delle Linee direttive (dicembre 2009). Tre milioni di franchi sono un importo considerevole, a maggior ragione in un contesto dove ogni Dipartimento deve fare tutto il possibile per contenere le sue spese.

In generale, il Governo ritiene che per promuovere l'uso del trasporto pubblico occorra continuare a investire sull'offerta (ad esempio intensificando la frequenza delle corse negli orari di punta) e sulla qualità del materiale rotabile (comodità, diminuzione del rumore, eccetera), piuttosto che procedere a un'ulteriore riduzione delle tariffe (oltre a quella già previste con l'introduzione della CTI).

Rilevo anche che la legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato [RL 2.5.1.1] non consente la costituzione di fondi alimentati da risorse vincolate, in quanto ciò renderebbe troppo rigida la gestione della spesa pubblica.

Condivido senz'altro le argomentazioni di Franco Celio e Giorgio Salvadè. In merito alla richiesta di spiegazioni da parte di Paolo Beltraminelli circa i ritardi intervenuti nell'introduzione della CTI, posso dire che si tratta di un'operazione assai delicata (negoziazioni tra le diverse aziende di trasporto, difficoltà a livello informatico, eccetera) che ha necessitato di maggiore tempo rispetto a quanto preventivato; la CTI dovrebbe entrare in vigore nel mese di dicembre di quest'anno (contestualmente al nuovo orario). Rivolgendomi a Carlo Lepori, mi permetto di contraddire la sua affermazione secondo cui tutti si dichiarano favorevoli alla promozione del trasporto pubblico solo a parole; a più riprese il Governo ha infatti presentato richieste di credito volte a migliorare tale settore – sempre approvate dal Parlamento – implicanti importanti aumenti di spesa, come rilevato del resto anche dalla deputata Greta Gysin.

In conclusione, il Governo vi invita a respingere la proposta contenuta nell'atto parlamentare di Manuele Bertoli e, quindi, a sostenere il rapporto di maggioranza.

BERTOLI M., RELATORE DI MINORANZA - Vorrei innanzitutto confutare due argomentazioni non pertinenti avanzate dalla maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze per respingere l'iniziativa parlamentare.

1. La tesi secondo cui, per promuovere il trasporto pubblico, occorre intervenire su più fattori è pienamente condivisa dalla minoranza commissionale. Se l'iniziativa parlamentare si è concentrata sull'aspetto delle tariffe, ciò non significa che gli altri elementi che permettono di rendere più attrattivi i mezzi pubblici siano sottovalutati, tantomeno che investimenti nella riduzione dei prezzi debbano avvenire a scapito di quelli sull'offerta di prestazioni di trasporto. La contrapposizione tra agevolazioni tariffarie e migliore e maggiore offerta di trasporto pubblico risulta del tutto ingiustificata.
2. Non chiediamo di vincolare parte delle imposte di circolazione al finanziamento diretto dei mezzi pubblici. L'iniziativa parlamentare, essendo generica, si limita a proporre una soluzione che permetta di trovare le risorse necessarie per poter istituire il fondo speciale. Siamo ovviamente aperti ad altre opzioni compatibili con la legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato.

La principale proposta dell'iniziativa consiste nel rendere più competitive le tariffe in vigore. Qualche tempo fa un alto funzionario dell'Amministrazione cantonale mi ha detto che quest'ultima è solita rispondere, di fronte a precise sollecitazioni, nei seguenti modi: "si fa già abbastanza" o "non si può". Da quanto ho potuto sentire oggi, anche la politica risponde nella medesima maniera. Più colleghi hanno infatti affermato che si "fa già abbastanza".

Nessuno misconosce gli sforzi compiuti per ridurre il costo del trasporto pubblico; tuttavia, si può e si deve fare di più per favorire maggiormente, modificando le abitudini della popolazione, una mobilità sostenibile.

Il Direttore del DT ha stranamente detto di condividere l'intervento del collega Salvadè, le cui affermazioni a difesa della gratuità (per alcune categorie di utenti) dei mezzi pubblici sembrano indicare un punto di vista ben diverso dal suo. La Lega dei ticinesi propone, ad esempio attraverso l'atto parlamentare di Luciano Canal⁶, trasporti gratuiti senza minimamente preoccuparsi di individuare le risorse per finanziarli. L'iniziativa in esame spiega invece chiaramente come trovare i fondi necessari, cioè tramite un adeguamento (e non un aumento) delle imposte di circolazione, ormai invariate da dodici anni. Se proprio non vi è la volontà di prelevare tre milioni di franchi dalle casse cantonali, siamo disposti ad accettare una diminuzione del 15% (e non del 20%) delle tariffe. Ciò che conta veramente è il fatto di favorire il trasporto pubblico.

Rivolgendomi al collega Salvadè, vorrei precisare che il Cantone non è proprietario delle aziende di trasporto, ragione per cui, secondo la legislazione federale, deve risarcire quelle che hanno perdite.

In conclusione vorrei sapere per quali motivi si è favorevoli a una diminuzione del 50% (addirittura del 75% in alcuni Comuni) del costo dell'abbonamento Arcobaleno nei mesi di luglio e agosto, ma non a una riduzione del 20% delle tariffe annuali.

FOLETTI M., RELATORE DI MAGGIORANZA - Ancora una volta si cerca di contrapporre i mezzi pubblici – i "cavalli di razza" secondo la collega Gysin – ai veicoli privati. Ricordo che solo poche settimane or sono, mentre discutevamo sul progetto della rete tram del Luganese⁷, è stata ribadita l'opportunità di far convivere queste due dimensioni.

Il costo del trasporto pubblico in Ticino ammonta oggi a quasi 150 milioni di franchi all'anno, due terzi dei quali a carico di Confederazione, Cantone e, in parte, Comuni; gli utenti, acquistando i titoli di trasporto, contribuiscono con circa 50 milioni di franchi. I giovani che possiedono un abbonamento Arcobaleno usufruiscono di tariffe più convenienti rispetto al resto della Svizzera, mentre per quanto riguarda gli adulti siamo nella media nazionale. Bisogna vedere cosa accadrà nei prossimi mesi, in quanto l'Unione dei trasporti pubblici e turistici Ticino (UTPT) rivendica un aumento delle tariffe del 6% a partire dal mese di dicembre del 2010; è inoltre notizia di alcuni giorni or sono che le FFS abbisognano di 600 milioni di franchi in più all'anno per finanziare gli investimenti sulla rete rotabile. Come affermato dal collega Beltraminelli, ciò è dovuto al successo del trasporto pubblico. Le FFS, di fronte a una notevole crescita dei passeggeri (soprattutto pendolari), devono adeguare le loro infrastrutture. Anche il servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), grazie a maggiore offerta e qualità nonché a tariffe interessanti, è confrontato con un importante aumento degli utenti, ciò che ha tra l'altro reso indispensabile un potenziamento del servizio nelle ore di punta, con un inevitabile aumento delle spese.

⁶ Cfr. note 4 e 5.

⁷ Cfr. *Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, anno 2009/2010, pp. 3106-3126.

Secondo la maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze, occorre intervenire su tutti e tre gli elementi che contribuiscono a promuovere l'uso dei mezzi pubblici, cioè il livello dell'offerta (frequenze), la qualità (materiale rotabile, personale, eccetera) e le tariffe. Operare unicamente su queste ultime, come richiesto dall'iniziativa, non assicura infatti che l'uso dei mezzi pubblici si trovi incentivato, senza dimenticare che, tenendo conto dei mezzi finanziari a disposizione, si rischierebbe di non avere le necessarie risorse per migliorare l'offerta e la qualità. L'introduzione della CTI nel mese di dicembre di quest'anno comporterà del resto una consistente riduzione del costo – circa 3.4 milioni di franchi, importo compensato dal Cantone (50%) e dai Comuni (50%) – sia degli abbonamenti Arcobaleno sia, soprattutto, dei biglietti singoli e delle carte per più corse.

Il rapporto di maggioranza sottolinea come l'art. 28 della legge sui trasporti pubblici [LTP; RL 7.4.1.1] attribuisca al Consiglio di Stato la facoltà di obbligare le aziende di trasporto a collaborare maggiormente. In Ticino ne sono attive ben dodici (due in ogni comprensorio del Cantone, addirittura cinque nel Luganese). Dopo l'entrata in vigore della CTI, la Sezione della mobilità sarà tenuta a valutare la possibilità di favorire, tramite lo strumento del benchmarking, altre sinergie tra le varie imprese di trasporto, accrescendone l'efficacia, in modo da razionalizzare il costo del trasporto pubblico e liberare nuove risorse atte a migliorare l'offerta. Il Cantone dovrà inoltre sviluppare una strategia a medio e lungo termine, affinché le aziende sappiano come e in quali campi investire.

Gli iniziativaisti chiedono di finanziare parte del fondo speciale per le agevolazioni tariffali (sette milioni di franchi su dieci) tramite un incremento del 6% delle imposte di circolazione, che in Ticino sono già tra le più care della Svizzera (per le automobili di piccole dimensioni è al diciottesimo posto nella classifica intercantonale); ad esempio per una Ford Focus 1.6 si paga circa il 90% in più rispetto al Vallese. Questo è uno dei motivi per cui il Parlamento non è mai entrato nel merito di un aumento delle imposte di circolazione; ricordo però che due anni or sono è stato approvato un sistema bonus/malus in base all'efficienza energetica dei veicoli⁸.

Il gruppo PS ha appena presentato un atto parlamentare⁹ in cui chiede di potenziare, ancora una volta attraverso un aumento delle imposte di circolazione, le misure di protezione a favore dei pedoni e dei ciclisti. L'automobile non è forse più la "vacca sacra" del ventesimo secolo; di sicuro sta diventando sempre più una "vacca da mungere".

Con queste considerazioni, vi chiedo di respingere l'iniziativa parlamentare in esame e, di conseguenza, di approvare il rapporto di maggioranza.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze sono accolte con 54 voti favorevoli, 18 contrari e 3 astensioni. L'iniziativa è pertanto respinta.

⁸ Cfr. *Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, anno 2007/2008, pp. 3399-3420.

⁹ [Mozione](#): *Credito quadro a favore del rafforzamento delle misure di protezione dei pedoni e ciclisti*, Raoul Ghisletta e cofirmatari per il gruppo PS, 22.02.2010.

17. NOMINA DI UN MEMBRO E DEL SUPPLENTE DELL'UFFICIO DI REVISIONE DELL'AZIENDA ELETTRICA TICINESE (AET)

Messaggio del 9 febbraio 2010 n. 6323

I gruppi PPD e PS propongono la riconferma rispettivamente del signor Gianluigi Piazzini, di Collina d'Oro, alla carica di membro dell'ufficio di revisione dell'Azienda elettrica ticinese (AET), e del signor Erto Paglia, di Faido, quale supplente dell'ufficio di revisione dell'AET.

Le proposte presentate dai gruppi PPD e PS sono tacitamente accolte.

18. NATURALIZZAZIONI

Rapporto dell'8 febbraio 2010

Conclusioni del rapporto della Commissione delle petizioni e dei ricorsi: concessione della cittadinanza ticinese ai postulanti.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto sono accolte con 44 voti favorevoli, 8 contrari e 7 astensioni.

19. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 16:20 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Riccardo Calastri

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder

PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma elaborata da Raoul Ghisletta e cofirmatari per il Gruppo PS per la modifica degli articoli 20 e 21 della legge della scuola (assegni e prestiti di studio più mirati e adeguati alla situazione dei richiedenti)

del 22 febbraio 2010

1. È dal 2000 che si attende la concretizzazione del sistema che calcola gli assegni di studio sulla base del reddito disponibile dei richiedenti, cosa che avverrà nel 2011 per i sussidi di cassa malati. Si tratta come noto di un sistema più mirato rispetto alla situazione finanziaria delle persone. Con la presente iniziativa chiediamo pertanto, all'art. 21 della legge della scuola, l'introduzione di tale sistema a partire dall'anno scolastico successivo all'approvazione della modifica di legge.
2. Il secondo punto della presente iniziativa, tramite la modifica dell'art. 20 della legge della scuola, chiede di rivedere il limite d'età rigido (40 anni) per l'accesso agli assegni di studio, che è stato introdotto tramite il Regolamento delle borse di studio dal Governo a partire dal 1.9.2004 (e che dal 29.5.2009 il Consiglio di Stato ha peraltro temporaneamente sospeso, come misura anticrisi valida per il periodo 2009-2011, per le persone di meno di 50 anni, che intendono affrontare una formazione di base o una riqualificazione professionale, se esse possono dimostrare di non aver potuto intraprendere la formazione per ragioni famigliari o per motivi giustificati).
3. La modifica proposta dell'art. 20 della legge della scuola chiede che i limiti d'età per l'accesso alle borse di studio vengano stabiliti (come suggerisce d'altronde il Tribunale federale in due sentenze su casi ticinesi) unicamente a dipendenza della durata della formazione per la quale il richiedente domanda l'assegno di studio e a dipendenza del periodo di probabile utilizzazione della formazione conseguita dal richiedente. Adottando il principio proposto dall'iniziativa, si garantiscono maggiore flessibilità ed equità da parte del Consiglio di Stato nel fissare i limiti d'età per l'accesso agli assegni di studio, bandendo limiti d'età rigidi e uniformi, che sono penalizzanti per chi vuole formarsi e riqualificarsi oltre i 40 anni, in particolare per chi ha oneri famigliari.

Nuovo testo in neretto

Art. 20 - Beneficiari

¹Gli assegni e i prestiti di studio sono concessi a ticinesi e confederati domiciliati nel Cantone Ticino e a stranieri ivi residenti da almeno cinque anni. [14]

²Possono inoltre essere concessi assegni e prestiti di studio a giovani svizzeri originari del Cantone Ticino che risiedono con la loro famiglia all'estero, nonché in altri casi eccezionali.

³I cittadini dell'UE o dei paesi dell'AELS, nonché i beneficiari del diritto d'asilo o gli apolidi residenti in Ticino e da esso riconosciuti, vengono considerati al pari dei beneficiari svizzeri. [15]

⁴**I limiti d'età massima fissati dal Consiglio di Stato per l'ottenimento di assegni di studio tengono conto della durata della formazione e del prevedibile periodo in cui il richiedente potrà utilizzarla sul mercato del lavoro.**

Art. 21 - Concessione e ammontare dell'assegno o del prestito di studio

¹Gli assegni e i prestiti di studio sono concessi dal Consiglio di Stato anno per anno e per la durata minima del ciclo di studi, quale aiuto complementare alla famiglia per la formazione dei figli.

²**Gli assegni e i prestiti di studio sono commisurati alle spese derivanti dagli studi e alle possibilità economiche del richiedente e della sua famiglia, conformemente ai parametri stabiliti dalla Legge sull'armonizzazione e il coordinamento delle prestazioni sociali.**

³In casi particolari può essere considerata la sola situazione economica del richiedente.

⁴A studi ultimati il prestito di studio può essere trasformato in assegno a dipendenza della situazione socio-economica del beneficiario e della possibilità pratica del rimborso.

Art. 101 - Disposizioni d'applicazione

Trascorsi i termini di referendum, le modifiche degli art. 20 e 21 entrano in vigore a partire dall'anno scolastico successivo all'approvazione.

Per il gruppo PS:

Raoul Ghisletta

Bertoli - Cavalli - Corti - Ghisletta D. - Kandemir Bordoli -

Lepori - Malacrida - Pestoni

Ai sensi dell'art. 97 cpv. 2 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, l'iniziativa è trasmessa al Consiglio di Stato.

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma elaborata da Edo Bobbià e cofirmatari per la modifica dell'art. 23 del regolamento della Legge edilizia

del 22 febbraio 2010

I controlli sui cantieri da parte delle diverse istituzioni preposte (Commissioni paritetiche, Commissione di vigilanza della LEPIC e AIC), hanno assunto un'importanza fondamentale, soprattutto dopo l'entrata in vigore degli accordi bilaterali fra la Svizzera e l'UE, per garantire il rispetto del mercato del lavoro e delle condizioni di lavoro.

Sovente gli ispettori si trovano però confrontati con cantieri per i quali è difficile stabilire chi ne sia il o i responsabili.

Il regolamento della Legge edilizia (RLE), all'art. 23, prevede che dell'inizio dei lavori dev'essere data tempestiva notizia al Municipio, informandolo, tra l'altro, sul nominativo dell'impresa esecutrice.

Con lo scopo di rendere più semplice ed efficace il lavoro degli addetti ai controlli riteniamo necessaria una modifica, rispettivamente un completamento del regolamento, così da poter disporre di una base legale chiara e inoppugnabile.

Proponiamo perciò di modificare il cpv. 2 nel senso di definire temporalmente quando deve essere inoltrata la notifica e di aggiungere un nuovo capoverso che obblighi i committenti (l'impresa esecutrice dei lavori) a esporre un cartello con indicati la ragione sociale dell'impresa esecutrice dei lavori e responsabile dell'area di cantiere, rispettivamente quella della Direzione dei lavori.

Proposta di modifica (le aggiunte sono sottolineate)

Art. 23

¹I lavori non possono essere iniziati prima che la licenza edilizia sia cresciuta in giudicato, salvo diversa disposizione dell'autorità.

²Almeno 7 giorni prima dell'inizio dei lavori dev'essere inoltrata data tempestiva notizia una notifica scritta al Municipio, informandolo sul nominativo dell'impresa esecutrice, sui modi di esecuzione, sulle macchine impiegate e sui provvedimenti previsti per la tutela della quiete dai rumori.

³Il committente dei lavori è tenuto a far sì che sul cantiere venga istallata e mantenuta durante tutto il periodo di esecuzione dei lavori una tavola di dimensioni non inferiori a m 1.00 di larghezza e m 0.50 di altezza, collocata in luogo ben visibile, entro cinque giorni dall'inizio dei lavori. Tanto la tavola quanto il sistema di sostegno dovranno essere eseguiti con materiali di adeguata resistenza e di decoroso aspetto. La tavola dovrà recare impresse a colori indelebili la ragione sociale dell'impresa esecutrice dei lavori, nonché quella della Direzione dei lavori, responsabili del cantiere.

³ ⁴I lavori sono considerati iniziati quando:

- a) sono in corso d'esecuzione i lavori di demolizione necessari; oppure
- b) sono state poste in cantiere le installazioni necessarie all'esecuzione dell'opera; oppure
- c) è accertato che furono fatte spese ingenti per garantire la protezione del cantiere e di opere vicine; oppure
- d) sono state gettate le fondamenta dell'edificio o impianto.

⁴ ⁵Trascorso il periodo di due anni senza che i lavori siano stati iniziati, il permesso non può più essere utilizzato prima dell'ottenimento del rinnovo (art. 14 LE).

Per i lavori pubblici che non soggiacciono alla Legge edilizia cantonale sarà inoltre necessario emanare, all'attenzione degli Enti preposti in qualità di committenti, una direttiva con contenuti analoghi, in modo da poter unificare la prassi per tutti i cantieri. Non vi sono controindicazioni di sorta.

Siamo fiduciosi che la nostra proposta possa essere accolta favorevolmente.

Ringraziamo anticipatamente per l'attenzione che si vorrà riservare alla presente iniziativa. Essa potrà sicuramente, se attuata, portare benefici tangibili ai controlli, che vogliono smascherare imprenditori e lavoratori abusivi.

Edo Bobbià

Barra - Belloni - Calastri - Celio - Dominé -

Ducry - Galusero - Garzoli - Gianora - Gobbi R. -

Orsi - Pellanda - Polli - Righinetti - Vitta - Weber

Ai sensi dell'art. 97 cpv. 2 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, l'iniziativa è trasmessa al Consiglio di Stato.

MOZIONE

Credito quadro a favore del rafforzamento delle misure di protezione dei pedoni e ciclisti

del 22 febbraio 2010

Alla luce dei ripetuti gravi incidenti che nel nostro Cantone hanno coinvolto alcuni pedoni, con la presente mozione chiediamo al Consiglio di Stato di presentare un **messaggio per rafforzare le misure per la protezione dei pedoni e dei ciclisti sulle strade cantonali e comunali**, in particolare per mezzo di un credito quadro specifico e di eventuali adattamenti della legislazione.

A mente nostra il credito quadro deve finanziare misure che scaturiscono da un **concetto generale per i percorsi pedonali e ciclabili (mobilità lenta)** e deve finanziare sia **misure urgenti provvisorie** (es. la presenza di un adulto che faccia da picchetto per l'attraversamento degli scolari in punti pericolosi), sia **misure durevoli** (es. adeguate misure costruttive e tecniche di moderazione del traffico) per offrire una migliore sicurezza dei pedoni e dei ciclisti.

Chiediamo che il messaggio venga elaborato sulla base di una **visione coordinata tra tutti i Dipartimenti competenti**: il Dipartimento del territorio per la pianificazione e il risanamento dell'aria, il Dipartimento delle istituzioni per la sicurezza sulle strade e il coinvolgimento delle polizie, il Dipartimento della sanità e della socialità per la salute attraverso la mobilità pedonale e il Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport per il ruolo educativo della scuola. Infatti per essere realmente generale, oltre a garantire la sicurezza, tale concetto deve valorizzare la mobilità lenta come alternativa al traffico inquinante, come strumento per migliorare la salute attraverso il movimento e come occasione di socializzazione: pertanto esso deve sviluppare il coordinamento tra i servizi cantonali competenti in materia di mobilità e trasporti, polizia, salute e scuola, come pure tener conto dei progetti esistenti o previsti (*Strade più sicure, Meglio a piedi sul percorso casa-scuola*, ecc).

In particolare chiediamo che il Governo preveda nell'ambito del credito quadro:

1. di **finanziare nei punti pericolosi di attraversamento delle strade cantonali misure per migliorare la sicurezza dei pedoni** (ivi compreso l'allestimento di una banca dati cantonale dei punti a rischio, che consenta un monitoraggio degli incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti), come pure di **finanziare un potenziamento dei percorsi per pedoni e per ciclisti, con misure costruttive e di arredo**. Queste ultime misure devono sia migliorare la sicurezza stradale, sia migliorare la qualità dello spazio pubblico, delle piazze e dei percorsi, rendendoli luoghi d'incontro sicuri e piacevoli per i pedoni e i ciclisti, nel rispetto di tutte le fasce di età (bambini, adulti, anziani);
2. di finanziare maggiori **misure di controllo della velocità dei veicoli**, in particolare tramite la posa di radar fissi sulle "tirate" più a rischio, dove si circola ad alta velocità suscitando preoccupazione tra gli abitanti (es. rotonda di Lamone - rotonda di Ostarietta, Rivera-Bironico, Osogna-Cresciano, Manno-Bioggio, Mendrisio-Vignalunga-Capolago, Balerna S. Antonio-Coldrerio, circonvallazioni di Avegno e di Malvaglia, ecc.);
3. di rafforzare, nell'ambito della revisione della LALPT (v. attuale art. 28, lett. p), **l'obbligo dei Comuni di elaborare e presentare "concetti di percorsi pedonali e ciclabili al livello comunale"** (e, con la collaborazione del Cantone, a livello intercomunale), in particolare per i percorsi casa-scuola: in caso di inadempienza del

Comune o di delega al Cantone da parte del Comune chiediamo che il Consiglio di Stato introduca una base legale che permetta al Cantone di sostituirsi al Comune nello svolgimento del compito dietro compensazione finanziaria. Si richiama qui il problema della mancata collaborazione da parte di certi Comuni, già evidenziata dal messaggio n. 5006 del 16.5.2000 e ribadita nella risposta del 8.9.2009 all'interrogazione n. 197.09 relativamente ai passaggi pedonali, dove il Governo denuncia *«la scarsa collaborazione, per non dire nulla, da parte di alcuni comuni che, oltre ai ritardi, hanno presentato dati incompleti e/o palesemente imprecisi, nonostante le raccomandazioni espresse in occasione degli incontri di approfondimento del tema, obbligando spesso gli incaricati delle verifiche ad un riesame completo dei dati»*. (Per risolvere questi casi problematici il Consiglio di Stato indica nella risposta menzionata la necessità di modificare una norma di regolamento che permetta al Cantone, in deroga all'art. 29 cpv. 3 RLACS, di intervenire direttamente sulle opere di attraversamento della carreggiata);

4. di **snellire la burocrazia e le procedure**, affinché le autorità adottino le misure necessarie a breve e a lungo termine (anche sulla base delle richieste e delle segnalazioni dei genitori), e di **rafforzare la collaborazione dei funzionari cantonali con i Comuni nella realizzazione** di opere di moderazione del traffico sulle strade cantonali che attraversano gli abitati (vedi le lagnanze di vari Comuni per la scarsa collaborazione del gruppo interdipartimentale per la moderazione del traffico);
5. di **finanziare campagne di sensibilizzazione e d'informazione** per gli utenti della strada, coordinate con i principali attori coinvolti (Comuni, scuole, assemblee dei genitori, polizia, servizi dell'amministrazione cantonale), con particolare attenzione al problema del rispetto della precedenza dei pedoni sui passaggi pedonali e nelle zone d'incontro 20 km/h da parte degli automobilisti (se non dovessero sortire effetti positivi chiediamo di predisporre una campagna mirata di controlli ai passaggi pedonali);
6. di **finanziare a livello cantonale la formazione e l'assunzione di un numero sufficiente di specialisti della mobilità pedonale e ciclabile**, al fine di garantire la rapida implementazione dei provvedimenti elencati nei punti precedenti;
7. e, da ultimo, in caso di mancanza di mezzi nel Piano finanziario del Cantone, che impedirebbe il varo di un credito quadro adeguato per mettere in atto le misure richieste, di **proporre una base legale per reperire i mezzi necessari al finanziamento del credito quadro**, in particolare ricorrendo a un supplemento dell'imposta di circolazione per la protezione dei pedoni e dei ciclisti sulle strade cantonali e comunali.

Per il gruppo PS:

Raoul Ghisletta

Bertoli - Carobbio - Cavalli - Corti - Garobbio -

Ghisletta D. - Kandemir Bordoli - Lepori -

Malacrida - Marcozzi - Mariolini - Orelli Vassere -

Pestoni - Stojanovic

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

MOZIONE

Miglior controllo del mercato delle droghe illegali e una vera strategia di riduzione del danno nel campo del consumo delle sostanze stupefacenti: il *testing*

del 22 febbraio 2010

Preambolo

Il miglior modo per proteggersi dalla droga è quello di non consumarla. Alla luce dei fatti però sempre meno persone praticano l'astinenza e il mercato delle sostanze illegali fiorisce anche in Ticino, creando danni non solo economici.

Ma non solo.

Nel 1998 l'ONU si era dato dieci anni per debellare il mercato e liberare il mondo dalle sostanze illegali. Nel febbraio dello scorso anno, riunitisi a Vienna per fare il punto sulla situazione, i Paesi membri dell'organizzazione hanno dovuto constatare che la produzione e il consumo di sostanze non è mai stato tanto florido quanto lo è oggi.

I danni sono talmente importanti che un numero crescente di esperti non crede che repressione e prevenzione riusciranno ad avere la meglio sul traffico e sul consumo di sostanze stupefacenti illegali.

Se come sembrano suggerire i fatti non è possibile debellare il mercato delle sostanze illegali, è imperativo darsi i mezzi necessari a conoscerlo meglio, per poi essere in grado di ridurre i danni che genera e meglio investire le risorse a disposizione utili a controllarlo.

Introduzione

In collaborazione con il farmacista cantonale, il servizio sociale ambulante della città di Zurigo - "Streetwork" - ha dato vita al sito "saferparty.ch" (www.saferparty.ch).

L'iniziativa mira a coinvolgere tutte quelle persone che, per un motivo o per l'altro, decidono di consumare sostanze stupefacenti.

I destinatari delle informazioni dispensate dal servizio sono dunque tutti quei consumatori di sostanze stupefacenti che i vari servizi di prevenzione non sono riusciti ad agganciare e/o convincere.

L'obiettivo non è quello di incitare i consumatori a smettere di consumare sostanze stupefacenti, bensì quello di informarli sulla composizione delle sostanze comperate sul mercato illegale con il preciso intento di aumentarne la consapevolezza del rischio per la salute e diminuire i rischi dovuti dall'assunzione di droghe.

È bene sottolineare che questo servizio non sostituisce i vari organi preposti alla prevenzione e neppure vuole contrapporsi agli organi repressivi dello Stato.

Semplicemente il servizio in questione cerca di diminuire i rischi a cui si espongono i consumatori. Consumatori che, se e quando vogliono disintossicarsi, sono orientati dagli 'streetworkers' (operatori di strada) verso i servizi specializzati.

Metodologia

Nel nostro Paese la metodologia del *testing* è praticata da una decina d'anni, prevalentemente a Berna e Zurigo, ed è di conseguenza ben conosciuta. La pratica del *testing*, lo dice la parola stessa, serve a determinare la composizione delle sostanze analizzate tramite l'utilizzo di un cromatografo. L'apparecchio permette di determinare la percentuale di ogni singola sostanza che compone la droga analizzata.

Nella pratica sono i consumatori stessi che consegnano le sostanze stupefacenti a un laboratorio messo a disposizione dall'autorità. I consumatori possono così sapere cosa contengono le droghe che hanno comprato sul mercato nero e che hanno previsto di consumare, probabilmente durante il fine settimana. Il tempo necessario per svolgere l'analisi è di circa 30 minuti.

Lo scopo principale del *testing* è di aumentare il grado di consapevolezza del consumatore e di ridurre i rischi legati al consumo. Infine, conoscendo la possibilità offerta ai consumatori, anche gli spacciatori, se vogliono proseguire la loro attività, sono incitati a immettere sul mercato merce di migliore qualità¹.

Questi sono gli obiettivi di chi predispone strategie di riduzione del danno.

Dal nostro punto di vista, aggiungiamo che la pratica del *testing* permette all'autorità di conoscere con largo anticipo le sostanze presenti sul mercato (a meno che qualcuno non voglia continuare a credere che le sostanze sequestrate dalla polizia siano rappresentative dell'insieme del mercato) e l'orientamento che quest'ultimo sta prendendo in tempo reale (la composizione della stessa sostanza muta continuamente anche a dipendenza dalle sostanze da taglio utilizzate).

Informazioni utili a meglio pianificare e a rendere più incisive le azioni preventive e repressive che s'intendono intraprendere.

Due sono le situazioni dove si pratica il *testing*:

1. - Le feste

Da una quindicina d'anni a questa parte sono di moda i rave e i goa party; feste frequentate da molti giovani, e meno giovani, consumatori di sostanze stupefacenti. Dal punto di vista pratico il cromatografo necessario a svolgere le analisi in tempo reale è montato in un laboratorio mobile (furgone o camper) che è posteggiato nelle immediate vicinanze del posto dove si svolge la festa (rave, goa, after, eccetera), solitamente con l'accordo e la collaborazione dei promotori di quest'ultima.

I consumatori consegnano le sostanze da analizzare e durante il tempo necessario per svolgere l'analisi gli operatori socio-sanitari presenti s'intrattengono con i consumatori. In questo modo possono veicolare in modo informale gli indispensabili messaggi utili a ridurre i danni dovuti al consumo. Pratica questa che serve a tutti - operatori e consumatori - per aumentare le conoscenze indispensabili a meglio conoscere il mercato e i rischi che presenta.

Da notare che il sistema è estremamente efficace. Ad esempio, è capitato che gli operatori socio-sanitari di Berna si siano visti consegnare delle pillole spacciate come ecstasy, ma che in realtà erano composte da atropina. Sostanza che può essere letale. Una volta identificato il pericolo, gli operatori hanno fotografato la pillola in questione² e hanno preparato dei volantini³ che hanno poi distribuito direttamente sulla scena, in modo da avvertire il consumatore in tempo reale del rischio presentato da quella determinata pillola, spacciata in quel momento in quel posto.

In Ticino la politica attuale è quella di intervenire in modo repressivo, facendo dei controlli, prevalentemente della circolazione, alla fine degli *happening*. Cercare di impedire la festa

¹Le notizie sulla stampa danno conto, anche molto di recente (Corriere del Ticino, 12 febbraio 2010) dell'attualità di questa problematica e della sempre crescente difficoltà per operatori e consumatori di accertarsi della 'qualità' degli stupefacenti immessi nel mercato, con conseguenze potenzialmente drammatiche.

²Le varie pillole, comunemente vedute come ecstasy, presentano dei piccoli loghi stampigliati sulla pillola stessa (colombina, smile, ecc.); di conseguenza le pillole fabbricate dallo stesso laboratorio sono, in principio, facilmente identificabili dal consumatore.

³Il furgone è equipaggiato per questo genere di operazioni.

è invece estremamente difficile per le forze dell'ordine; da una parte queste feste sono indette all'ultimo momento attraverso canali difficili da deciptare per tempo da chi non è iniziato. Dall'altra parte questi avvenimenti richiamano un numero potenzialmente molto alto di partecipanti, di conseguenza un intervento repressivo richiederebbe mezzi molto importanti e difficili da reperire e coordinare in breve tempo.

Oltre alla saltuaria presenza della polizia, gli altri attori istituzionali presenti su queste scene sono gli operatori di Radix, che già lavorano nell'ottica della riduzione del danno. Il *testing* permetterebbe a questi operatori di essere ancora più incisivi.

2. - Lo sportello

Con il laboratorio mobile è l'operatore che si reca nei posti frequentati dal consumatore per analizzare la composizione delle sostanze. Allo sportello sono invece i consumatori che si recano dall'operatore, con le sostanze di cui intendono conoscere la composizione.

A Zurigo c'è uno sportello aperto durante giorni e orari stabiliti, dove il consumatore può consegnare le proprie sostanze e ottenere il risultato dell'analisi tre giorni dopo.

Conclusioni

Aspettando che qualcuno trovi il modo per debellare definitivamente il mercato, il *testing* consentirebbe di conoscere in tempo reale le sostanze presenti sul mercato e quali di queste vanno per la maggiore, di conseguenza sarebbe possibile cercare di intuire con largo anticipo, rispetto ad oggi, verso quali sostanze si sta orientando il consumatore, dunque il mercato.

Queste conoscenze ci permetterebbero di assumere maggior controllo sul mercato, di predisporre delle campagne preventive mirate e di rendere ancora più attente ed efficaci le forze repressive sulle sostanze che circolano sul territorio.

Il *testing* permetterebbe al consumatore di sapere chi tra gli spacciatori immette sulla scena dello spaccio sostanze di pessima qualità, innescando così quel meccanismo conosciuto in tutti i mercati economici, che fa sì che chi compera evita di acquistare presso chi propone merci di qualità scadente. La qualità delle sostanze aumenterebbe notevolmente e i possibili danni alla salute diminuirebbero.

L'incremento del grado di consapevolezza del consumatore contribuirebbe a renderlo più attento alla sua salute con conseguente diminuzione dei costi socio sanitari indotti dal consumo di sostanze illecite.

Per meglio controllare il mercato occorre conoscerlo

Per questa ragione chiediamo al Consiglio di Stato di nominare un gruppo di esperti per valutare l'introduzione del *testing* delle sostanze stupefacenti, come già si pratica in alcune città e cantoni svizzeri.

Sergio Savoia
Bertoli - Garobbio - Gysin - Maggi -
Orelli Vassere - Pedrazzini - Quadri

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

MOZIONE

Posteggi per due ruote - spreco energetico

del 22 febbraio 2010

In data 13 novembre 2002 scrivevo all'allora Consigliera di Stato Marina Masoni:

«1. Già i posteggi per biciclette situati prima a fianco della residenza governativa non erano adatti a ciclomotori e motocicli in quanto con tetto a cupola e completi di posaruota, adatti appunto unicamente alle biciclette (la lunghezza e la larghezza di ciclomotori e motocicli non permettono infatti di posteggiare completamente questi veicoli sotto la cupola, inoltre portavano via diverso spazio alle biciclette).

Ora che questo parcheggio è stato spostato addirittura dietro la residenza governativa, nulla è cambiato (in quanto sono stati spostati solo i componenti del parcheggio), ma in cambio è peggiorata la situazione.

Infatti, chi utilizza il ciclomotore o la motocicletta non lo fa per divertimento, ma perchè, cosa sicuramente a lei nota, a Bellinzona non si trovano parcheggi. Se poi, quando piove, bisogna lasciare questi veicoli in quel parcheggio, ora che si arriva alla porta della residenza governativa o di palazzo delle Orsoline, si è fradici d'acqua.

Per evitare ciò (e come dar loro torto!), moltissimi ciclomotoristi lasciano il proprio veicolo sui marciapiedi sotto la passerella che dalla residenza porta a palazzo delle Orsoline, occupando appunto lo spazio che dovrebbe servire ai pedoni. Non credo quanto sopra elencato molto intelligente e normale!!

2. Nei corridoi della residenza governativa i riscaldamenti sono bollenti: credo che non sia necessario. Come non è necessario nelle toilettes: una temperatura minima per "fare ambiente" è più che sufficiente!».

Il 3 dicembre 2002 la Sezione della logistica mi rispondeva:

«Posteggi per veicoli a due ruote

Su richiesta della Cancelleria CdS, - anche a seguito di pertinenti osservazioni di alcuni cittadini di Bellinzona -, la nostra sezione ha provveduto ad ordinare il posteggio di fronte alla Residenza: bici e moto invadevano infatti l'area di posteggio delle auto ufficiali del CdS, il sedime previsto per le auto private dei Consiglieri di Stato e il vicino marciapiede creando, come scritto, giustificate reclamazioni da parte della Polizia Comunale e di cittadini.

Per le bici e le motociclette abbiamo quindi deciso di spostare i relativi posteggi, muniti di pensilina, dietro Residenza. Per ovviare al fatto che, quando piove e si giunge con detti mezzi di locomozione, ci si bagna nel tragitto posteggio-entrata Residenza, è a disposizione delle collaboratrici e dei collaboratori dell'AC un posteggio al piano -1 (entrata da via Ghiringhelli) con possibilità di entrata di servizio nr. 5.

Siamo convinti della bontà e dell'utilità della soluzione adottata poiché da quando abbiamo proceduto alla riorganizzazione in questione, avvisando via Intranet i dipendenti dello Stato, non abbiamo più ricevuto reclamazioni da parte della Polizia Comunale e di cittadini ed in molti hanno apprezzato la nuova situazione logistica relativa ai posteggi per bici, motociclette e moto.

Riscaldamenti corridoi e WC Residenza

In merito alla sua seconda segnalazione e meglio al fatto che i menzionati siano bollenti, le possiamo assicurare che la direzione DFE è molto sensibile ai risparmi energetici ed è per questi motivi che si sta procedendo alla sostituzione di vecchi sistemi di riscaldamento.

In quest'ottica a Residenza è stata installata una nuova centrale di riscaldamento che, come tutti gli impianti, necessita di controlli e verifiche al fine di regolare al meglio l'emissione di calore e quindi la temperatura degli ambienti: in questi giorni la nostra sezione sta procedendo appunto a questi controlli e regolazioni».

A titolo abbondanziale osservo che già a metà degli anni Ottanta avevo fatto bloccare le manopole dei caloriferi dei WC del IV piano della residenza governativa in quanto inutilmente bollenti, considerato che nei WC si va ad espletare bisogni fisiologici dopo i quali, se possibile, si aprono le finestre.

1. Biciclette, moto e motorini sono a tutt'oggi posteggiati sui marciapiedi, sotto la passerella e ovunque attorno alla residenza governativa: strano che i cittadini non abbiano più reclamato e che la polizia comunale di Bellinzona, solitamente molto solerte in materia di multe, non abbia posto fine a queste situazioni con le dovute correzioni!

Chiedo pertanto al Consiglio di Stato che i parcheggi per due ruote degli impiegati dello Stato e degli utenti dell'Amministrazione cantonale vengano sollecitamente aumentati e adeguati al numero di veicoli, sapendo che ulteriori posti auto sono stati eliminati e altri verranno eliminati.

Con l'auto non si trova parcheggio; con le due ruote non si trova parcheggio; i mezzi pubblici nel Bellinzonese sappiamo come funzionano ... di questo passo non resterà che imparare a volare!

2. I caloriferi dei corridoi di Residenza, Palazzo delle Orsoline e altri stabili amministrativi cantonali sono bollenti, e l'aria che aggredisce chi entra in quei corridoi è da svenimento o per meglio dirla in dialetto: "da rebatt indré".

Chiedo pertanto al Consiglio di Stato di prendere provvedimenti urgenti per evitare temperature tropicali, malsane e inutili, nei corridoi e nei locali WC degli stabili amministrativi.

Patrizia Ramsauer

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

MOZIONE

Adeguare le indennità a tutori e curatori (art. 17 Rtut)

del 22 febbraio 2010

È di dominio pubblico che è attualmente allo studio un'importante procedura di riorganizzazione di tutto il settore delle tutele e curatele. Sul tema ci limitiamo pertanto a rimandare alle considerazioni del Consiglio di Stato inserite nella risposta del 29 settembre 2009 all'interrogazione presentata il 5 luglio 2009 dal deputato Eros Mellini dal titolo "Decisioni di affidamento dei figli decretate dalle commissioni tutorie". (Cfr. pag. 3).

Su tale riorganizzazione il Parlamento avrà modo di chinarsi allorquando verranno proposti gli opportuni adeguamenti alla vigente legge sull'organizzazione della procedura in materia di tutele e curatele.

Sappiamo che sono centinaia le persone che si mettono a disposizione per svolgere l'importante, impegnativo e nel contempo delicato mandato di tutore o curatore.

È tuttavia risaputo che il loro numero non è sufficiente, ciò che mette in difficoltà le commissioni tutorie regionali (CTR), specialmente allorquando si cercano persone in grado di assumere, con professionalità (al riguardo assume particolare importanza la loro formazione), casi delicati e difficili.

Svariate possono essere le cause per cui molte persone, seppur interessate a mettersi a disposizione del prossimo, non assumono questo genere di mandato (paura di sbagliare, incomprensioni, difficoltà ad interloquire con le Autorità, possibili azioni di risarcimento, procedimenti penali, ecc.).

A queste difficoltà si aggiunge il fatto che le indennità fissate dal Regolamento sulle tutele, all'art. 17, non contribuiscono a rendere l'incarico attrattivo.

Gli importi ivi stabiliti sono quelli del 2000 e non sono mai stati oggetto neppure di un adeguamento al rincaro.

Riteniamo che sia giunto il momento di aggiornare in modo equo le indennità previste. Ciò potrebbe indurre coloro che operano già in tale ambito ad assumere eventualmente nuovi mandati rispettivamente nuove persone e a mettersi a disposizione per questo indispensabile ruolo che potrebbe anche trasformarsi in un'attività, se non principale, perlomeno accessoria di una certa importanza.

Con la presente mozione (art. 101 LGC/CdS) chiediamo al Consiglio di Stato di valutare l'opportunità di modificare l'articolo 17 del regolamento sulle tutele del 29 novembre 2000 (RL 4.1 2.2.1), adeguando - con effetto già per il 2010 - le attuali indennità che vengono concesse ai tutori e curatori a cui sono sempre più richieste maggiore professionalità e adeguata formazione.

Per il gruppo PPD:

Giovanni Jelmini

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

RISPOSTE SCRITTE A INTERPELLANZE (art. 140 cpv. 5 LGC/CdS)

Richiedenti l'asilo

Risposta scritta del 27 gennaio 2010 all'interpellanza presentata il 13 gennaio 2010 da Ivan Belloni e Corrado Solcà

Signori deputati,

qui di seguito rispondiamo in forma scritta alla vostra interpellanza.

Con la vostra interpellanza richiamate il problema della collocazione e della gestione nel nostro territorio dei richiedenti l'asilo, un problema ben noto sia a voi sia ovviamente al Consiglio di Stato e ai servizi che direttamente sono chiamati ad occuparsene. Sull'argomento si conta un fitto numero di atti parlamentari ai quali a più riprese è stata data risposta in questa sede o per iscritto.

Devo ribadire che soluzioni assolute e definitive purtroppo non ne esistono, anche perché il fenomeno migratorio è assai complesso, non riguarda solo il nostro paese e ovviamente sfugge alle nostre possibilità di controllo: basta un nuovo conflitto in un'area del pianeta prossima all'Europa ed ecco che nuovi afflussi si affacciano alle frontiere.

Per quanto attiene alla situazione ticinese non restiamo inerti; spesso le nostre difficoltà e le nostre oggettive preoccupazioni sono state illustrate alle autorità federali (anche in occasione delle recenti visite della consigliera federale Widmer-Schlumpf e dell'ormai ex direttore dell'UFM Gasser), sottolineando l'eccessiva pressione alla quale è sottoposto il Cantone, che ospita anche uno dei tre centri federali di registrazione.

Per ciò che concerne la collocazione di asilanti in pensioni, va ribadito che si tratta di una soluzione di carattere provvisorio, cui si fa capo solo quando le due strutture a Cadro e Paradiso gestite da Croce rossa sono al completo. Durante i primi mesi dello scorso anno il numero dei richiedenti l'asilo collocati nelle pensioni è stato importante, raggiungendo quasi le 200 unità. Oggi la situazione per fortuna appare un po' meno difficile, ma ovviamente il problema rimane.

Va da sé che il Consiglio di Stato intende, nel limite delle sue oggettive possibilità di manovra, limitare il fenomeno. In quest'ottica, nel corso del 2009, ha dato mandato ad un Gruppo di lavoro interdipartimentale di avanzare delle proposte concrete circa la realizzazione di una nuova specifica struttura d'accoglienza per richiedenti l'asilo. In autunno sono state individuate e presentate al Governo alcune possibili soluzioni concrete ora oggetto di approfondimenti. La questione non tocca solo il Cantone, ma anche i Comuni necessariamente coinvolti: un "nodo" questo che certo non facilita approdi semplici. Nel frattempo, con l'intento di meglio riuscire a fronteggiare un possibile nuovo aumento di richiedenti attribuiti da Berna al Ticino, si è in ogni caso provveduto a valutare sul piano operativo l'apertura del posto sanitario della protezione civile di Biasca. Verrà utilizzato qualora se ne verificasse la necessità.

Inoltre, voi ci chiedete, entrando nei particolari di un discorso comunque generale, come mai un richiedente l'asilo assegnato al Canton Lucerna sia finito nel Mendrisiotto. Al riguardo possiamo solo dire che la sua presenza era solo di natura occasionale, fatto che in ogni caso la dice lunga sulle difficoltà di controllo dei movimenti sul territorio di queste persone: problema che non tocca solo il Ticino ma tutti i cantoni. Comunque il locale in cui era ospitata questa persona dispone di un ingresso separato con ambienti per cucina e abitazione pure separati dal locale pubblico.

Voi chiedete infine come mai la responsabilità gestionale di questo problema è suddivisa fra tre dipartimenti. In realtà i dipartimenti coinvolti sono due: DI e DSS. Già cinque anni fa era stata studiata l'idea di creare un unico servizio preposto, ma il Consiglio di Stato vi aveva poi rinunciato - e spiegato in Parlamento questa sua scelta. Tenendo conto della molteplicità delle competenze del mandato federale si è deciso di creare una struttura di coordinamento fra i servizi del del DI e quelli DSS. Allo stato attuale non si ritiene di dover modificare la situazione vigente, tanto più che - contrariamente a quanto affermate - a conti fatti non si sono manifestati particolari o gravi "malintesi e incomprensioni" fra gli attori chiamati ad operare al fronte. Anzi, possiamo certamente affermare che tra i diversi settori coinvolti (Ufficio del sostegno sociale e inserimento, Ufficio dei permessi, Ufficio immigrazione e Polizia cantonale), vi è una stretta ed efficace collaborazione e uno scambio costante e giornaliero di informazioni. Tra i due Dipartimenti e tra i diversi funzionari, sono state formalizzate procedure e incontri regolari, allo scopo di migliorare anche la sicurezza e la prevenzione.

In ogni caso, qualora rientri nei vostri legittimi obiettivi presentare una mozione su questo tema preciso, il Consiglio di Stato non mancherà di spiegare in termini più puntuali e precisi le sue ragioni operative.

Vogliate gradire, signori deputati, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:
G. Gendotti

Il Cancelliere:
G. Gianella

Violenza giovanile; cosa si aspetta ad intervenire?

Risposta scritta del 27 gennaio 2010 all'interpellanza presentata il 25 gennaio 2010 da Maristella Polli, Giorgio Galusero e Ivan Belloni

Signora e signori deputati,

qui di seguito rispondiamo in forma scritta alla vostra interpellanza.

Il tema della violenza giovanile (adolescenti e giovani adulti) è per definizione un aspetto che coinvolge trasversalmente molti settori di una società (socialità, educazione, sport, tempo libero,...) e molte agenzie educative (famiglie, scuola, datori di lavoro, società sportive, enti...).

Per questo motivo il Consiglio di Stato ha considerato le proposte operative contenute nel rapporto finale del gruppo di lavoro "Giovani violenza educazione" un importante riferimento per la definizione delle priorità di intervento per tutti gli enti pubblici e privati coinvolti. In tal senso nel febbraio 2009 ha adottato una serie di decisioni inerenti tutte le misure proposte, attribuendo ai dipartimenti competenti l'incarico della loro traduzione operativa, o, laddove necessario, di un ulteriore approfondimento.

Medesima procedura viene sistematicamente adottata per l'esame di tutti gli atti parlamentari che direttamente o indirettamente toccano questo tema.

A questo proposito richiamiamo il messaggio n. 6294 del 28 ottobre 2009 con il quale il Consiglio di Stato si esprime in merito a 3 mozioni inerenti il tema della protezione e del disagio giovanile. Questo messaggio è oggi, già all'esame della commissione della legislazione del Gran Consiglio.

Altri atti parlamentari sono in fase di esame, compresi quelli citati dall'interrogazione urgente.

Per quanto riguarda il "Centro di contenimento per il disagio giovanile", il Consiglio di Stato, con decisione del 11 novembre 2009 ha incaricato un gruppo ad hoc interdipartimentale (DECS, DI e DSS) di procedere all'elaborazione di una proposta strutturata che permetta all'esecutivo di decidere definitivamente nel merito.

Tale proposta deve essere ulteriormente aggiornata anche tenuto conto delle numerose sollecitazioni che giungono proprio dal legislativo.

Vogliate gradire, signora e signori deputati, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:
G. Gendotti

Il Cancelliere:
G. Gianella

Svincolo autostradale di Mendrisio

Risposta scritta del 3 febbraio 2010 all'interpellanza presentata il 19 gennaio 2010 da Ivan Belloni e Claudio Bordogna

Signori deputati,

ci riferiamo all'interpellanza in oggetto e vi comunichiamo quanto segue.

Premessa

Come già segnalato nella vostra interpellanza, la competenza del progetto "Riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio" è della Confederazione per il tramite dell'Ufficio federale delle strade (USTRA).

Infatti, con l'entrata in vigore della Nuova Perequazione Finanziaria tra Confederazione e Cantoni il 1° gennaio 2008, la proprietà delle strade nazionali è passata in mano a Berna. Di conseguenza tutte le decisioni, così come il relativo finanziamento delle opere legate alle strade nazionali, sono di esclusiva competenza federale.

Il Dipartimento del territorio, tramite la Divisione delle costruzioni (DC), ha sviluppato fino a fine 2007 il progetto di riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio che, va ricordato, è uno dei tasselli fondamentali della mobilità privata del Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM). La DC ha inoltre dato il necessario sostegno all'USTRA nell'ambito sia della preparazione della pubblicazione del progetto stradale che nelle successive fasi legate alle opposizioni allo stesso.

La pubblicazione del progetto esecutivo secondo la Legge sulle strade nazionali è avvenuta dal 19 agosto al 19 settembre 2008. Contro questo progetto sono state presentate una quindicina di opposizioni di varia natura. A seguito delle stesse il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e della comunicazione

(DATEC) ha richiesto all'USTRA una presa di posizione sulle opposizioni. Nell'ambito di questa procedura anche gli Uffici cantonali sono ancora stati chiamati ad esprimersi. A fine 2009 il DATEC ha comunicato che lo scambio di corrispondenza in merito alle opposizioni sul progetto di riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio era da considerarsi conclusa. Una decisione in merito non è però ancora stata presa.

1. A quando l'inizio dei lavori per il nuovo svincolo di Mendrisio, visto che erano già previsti prima dei Mondiali di Ciclismo su strada del settembre 2009?

Al momento l'USTRA ha pianificato i lavori di costruzione del nuovo svincolo di Mendrisio negli anni 2012-2014. Questi tempi sono comunque legati alla procedura di approvazione dei piani stradali e ad eventuali (ancora possibili) ricorsi sulla decisione di approvazione del progetto da parte del DATEC.

2. A che punto sono i ricorsi e le opposizioni presentate?

Come già segnalato nella premessa, lo scambio di corrispondenza è da considerarsi concluso. Da informazioni assunte presso l'USTRA una decisione da parte del DATEC è attesa per metà 2010. Questa comunicazione è da considerare "ufficiosa" in quanto non esiste nessun documento che riporta questo termine.

Da notare che durante gli incontri tra la DC e la Filiale di Bellinzona dell'USTRA la tematica legata allo svincolo di Mendrisio è sempre all'ordine del giorno.

Vogliate gradire, signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:
G. Gendotti

Il Cancelliere:
G. Gianella

Quale futuro per il Centro Cantonale di fertilità di Locarno?

Risposta scritta del 27 gennaio 2010 all'interpellanza presentata il 18 gennaio 2010 da Francesco Cavalli

Signor deputato,

qui di seguito rispondiamo in forma scritta alla sua interpellanza.

La medicina della riproduzione e della riproduzione medicalmente assistita non fa oggetto del contratto di prestazione tra lo Stato del Cantone Ticino e l'Ente Ospedaliero Cantonale. L'attività è di tipo ambulatoriale e non beneficia di alcun sostegno finanziario da parte dello Stato. La questione sarebbe quindi di esclusiva competenza dell'Ente Ospedaliero Cantonale, il quale agisce nell'ambito delle proprie autonomie.

Nondimeno possiamo entrare nel merito della questione e osserviamo quanto segue.

L'accordo tra l'Ente Ospedaliero Cantonale e il Gruppo Ospedaliero ArsMedica è inteso a rafforzare il Centro di Locarno con l'intento di riportarlo, nel limite del possibile, agli antichi splendori sul piano clinico, scientifico e della formazione.

Le stipulazioni di accordi tra l'Ente Ospedaliero Cantonale e le Cliniche private sono questioni di ordine strategico che, per Legge e regolamento, competono al Consiglio di amministrazione e alla Direzione generale e non al Servizio.

Il Primario dell'Ospedale di Locarno ha comunque assicurato la piena disponibilità al dialogo e alla collaborazione nella giusta ottica di sviluppare sinergie.

Le altre questioni sollevate sono invece di natura strettamente operativa.

Voglia gradire, signor deputato, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:
G. Gendotti

Il Cancelliere:
G. Gianella