

ANNO 2011/2012

Seduta III: lunedì 20 giugno 2011 - serale

SOMMARIO

1. Presentazione di atti parlamentari	200
2. Richiesta dei seguenti crediti:	
• fr. 5'073'770.- per il sussidiamento delle opere di canalizzazione e di depurazione delle acque luride approvate nel 2010 e riguardanti 44 Comuni del Cantone.....	201
• fr. 51'019.- per il sussidiamento di uno scaricatore di piena, nella Sezione di Villa Luganese, del Consorzio Medio Cassarate	201
- Messaggio del 22 febbraio 2011 n. 6468	
- Rapporto del 24 maggio 2011 n. 6468R; relatore: Saverio Lurati	
3. Stanziamento di un credito di fr. 579'500.- quale contributo all'esecuzione della sistemazione e valorizzazione paesaggistica della vetta del Sighignola.....	202
- Messaggio del 18 maggio 2011 n. 6497	
- Rapporto del 31 maggio 2011 n. 6497R; relatore: Fiorenzo Dadò	
4. Stanziamento di un credito di fr. 4'000'000.- per la realizzazione delle opere relative all'innalzamento e al riassetto viario del campo stradale della strada cantonale dalla zona Bolla alla nuova rotonda Riazzino nei Comuni di Locarno e Lavertezzo (Piano dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia, PTLVM).....	204
- Messaggio del 22 marzo 2011 n. 6477	
- Rapporto del 7 giugno 2011 n. 6477R; relatore: Fabio Badasci	
5. Richiesta di un credito di fr. 240'000.- per l'acquisto di un apparecchio di laboratorio per la spettrometria al plasma a induzione magnetica con detettore di massa (ICP-MS), destinato all'analisi chimica dei metalli presso il laboratorio della Sezione per la protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo	210
- Messaggio del 16 marzo 2011 n. 6472	
- Rapporto del 24 maggio 2011 n. 6472R; relatore: Fabio Badasci	
6. Stanziamento di un credito di fr. 2'125'850.- per il sussidiamento delle opere di sistemazione dei corsi d'acqua e di un credito di fr. 1'200'000.- per il finanziamento dell'aggiornamento dei piani delle zone di pericolo	210
- Messaggio del 29 marzo 2011 n. 6485	
- Rapporto del 31 maggio 2011 n. 6485R; relatore: Walter Gianora	

7. Danni alluvionali 2006 sistemazione strada forestale Biborg-Pont Sceng, pista forestale Pont Sceng-Alpe Sceng e pista agricola Alpe Sceng-Alpe Cava, sentierone Fond Cava-Sceng Dzora in Val Pontirone (Comune di Biasca) e richiesta di stanziamento di un sussidio cantonale di fr. 183'940.- per la parte forestale e fr. 130'760.- per la parte agricola [211](#)
- [Messaggio del 22 marzo 2011 n. 6476](#)
- [Rapporto del 31 maggio 2011 n. 6476R; relatore: Walter Gianora](#)
8. Chiusura della seduta e rinvio [211](#)

PRESIDENZA: Gianni Guidicelli, Presidente

Alle ore 18:10 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 79 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Agustoni - Bacchetta-Cattori - Badaracco - Badasci - Barra - Bassi - Beretta-Piccoli F. - Bergonzoli - Bignasca A. - Bignasca M. - Boneff - Bordoni Brooks - Branda - Caimi - Canepa - Canevascini - Caprara - Cavalli - Caverzasio - Celio - Cereghetti - Chiesa - Corti - Cozzaglio - Crivelli Barella - Dadò - De Rosa - Del Bufalo - Del Don - Delcò Petralli - Denti - Dominé - Ferrari - Foletti - Franscella - Fraschina - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisolfi - Gianora - Giudici - Gobbi - Guerra - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Lurati I. - Lurati S. - Maggi - Malacrida - Mariolini - Mellini - Minotti - Morisoli - Orsi - Pagani - Pagnamenta - Paparelli - Passalia - Peduzzi - Pellanda - Polli - Quadranti - Quadri - Ramsauer - Robbiani - Rückert - Rusconi - Salvadè - Savoia S. - Schnellmann - Seitz - Steiger - Stojanovic - Storni - Viscardi - Vitta

Si sono scusati per l'assenza:

Brivio - Cavadini - Orelli Vassere - Poggi - Sanvido - Savoia M.

Non si sono scusati per l'assenza:

Beretta Piccoli L. - Pedrazzini - Pinoja - Pronzini - Solcà

1. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

Gli atti parlamentari sono allegati alla fine del verbale della seduta ([vedi p. 212](#)).

2. RICHIESTA DEI SEGUENTI CREDITI:

- **FR. 5'073'770.- PER IL SUSSIDIAMENTO DELLE OPERE DI CANALIZZAZIONE E DI DEPURAZIONE DELLE ACQUE LURIDE APPROVATE NEL 2010 E RIGUARDANTI 44 COMUNI DEL CANTONE**
- **FR. 51'019.- PER IL SUSSIDIAMENTO DI UNO SCARICATORE DI PIENA, NELLA SEZIONE DI VILLA LUGANESE, DEL CONSORZIO MEDIO CASSARATE**

Messaggio del 22 febbraio 2011 n. 6468

Ai sensi dell'art. 69c della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito ridotto.

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.

LURATI S., RELATORE - Desidero sottolineare un paio di aspetti. In primo luogo, la nuova legge cantonale sulle acque non è ancora stata messa in consultazione poiché alcune modifiche legislative intervenute a livello federale concernenti la legge federale sulla protezione delle acque [RS 814.20] hanno introdotto nuove disposizioni in materia di gestione dei deflussi discontinui e rivitalizzazione e protezione ecologica dei corpi idrici: di conseguenza sono emerse questioni tecniche complesse di cui bisogna tenere conto; comunque si dovrebbe riuscire a dare avvio alla consultazione ancora entro la fine del corrente anno.

In secondo luogo, vi è una mancanza di chiarezza procedurale rispetto alla richiesta e all'ottenimento dei sussidi, come indicato dal Controllo cantonale delle finanze (CCF): il Consiglio di Stato è invitato a colmare la lacuna legislativa, emanando le disposizioni necessarie, come richiesto in passato.

Fatte queste considerazioni invito il Parlamento ad approvare il messaggio.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità dei 57 voti espressi.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti all'unanimità dei 59 voti espressi.

3. STANZIAMENTO DI UN CREDITO DI FR. 579'500.- QUALE CONTRIBUTO ALL'ESECUZIONE DELLA SISTEMAZIONE E VALORIZZAZIONE PAESAGGISTICA DELLA VETTA DEL SIGHIGNOLA¹

Messaggio del 18 maggio 2011 n. 6497

Ai sensi dell'art. 69c della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito ridotto.

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al rapporto medesimo.

È aperta la discussione di entrata in materia.

BIGNASCA A., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Il credito in esame costituisce un investimento prioritario che creerà lavoro per tutte le imprese ticinesi, che avranno mezzi per attraversare il confine su strade di montagna: ecco un esempio del tipo d'investimento primario del Cantone a sostegno dell'economia!

Tempo addietro per progetti coinvolgenti il nostro Paese e l'Italia si faceva riferimento a INTERREG – il programma di finanziamento europeo inteso a favorire la cooperazione tra le zone di confine – mentre nella fattispecie il Canton Ticino si fa promotore di un investimento avente come scopo un miglioramento ambientale, oltretutto con carattere d'urgenza visto che si rischia di perdere lo stanziamento del sussidio federale di 200 mila franchi. In aggiunta a ciò è doveroso chiedersi da quale luogo può essere vista la stazione di arrivo della Sighignola: senza l'elicottero nessuno la vede.

Inoltre si tratta di un lavoro che potrà svolgere solamente un'impresa italiana perché non è immaginabile pensare che vi sia un'impresa ticinese che attraversi due volte il confine per andare a lavorare in cima alla Sighignola. Come risultato avremo una terrazza panoramica a favore dei Comuni italiani. I programmi INTERREG attendono solo la firma del Cantone Ticino per avere i sussidi dell'Unione europea: nella fattispecie regaliamo soldi a una comunità montana. Ancora una volta si fanno gli interessi di chi sta al di là del confine approfittando della bontà dei ticinesi.

Sono curioso di vedere chi si aggiudicherà l'appalto: mi piacerebbe sapere come una ditta ticinese che rispetta la legge sulle commesse pubbliche potrebbe ottenere il lavoro. Mi asterrò, non mi opporrò a questo credito.

LURATI S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Anch'io sono curioso di sapere chi si aggiudicherà l'appalto, ma il vero problema risiede nel sapere chi è l'illuminato imprenditore che ha costruito un obbrobrio di quel genere sulla cima della Sighignola: visto che quell'imprenditore aveva residenza nel nostro Cantone oggi non possiamo permetterci di lasciare quella struttura e dobbiamo quindi risanare il luogo e ovviare allo sbaglio

¹ Vedi anche seduta IV, martedì 21.06.2011, p. 287.

commesso. Il credito in esame deve servirci da monito per evitare di finanziare operazioni di tal genere in luoghi che meritano rispetto. Pertanto il gruppo PS voterà il credito.

SAVOIA S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO DEI VERDI - L'intervento del collega Bignasca non pone il problema correttamente poiché bisogna separare la questione delle condizioni dell'appalto (che devono permettere di evitare l'esclusione delle imprese ticinesi) e quella dei vantaggi che sono di tipo paesaggistico e non d'immediata ricaduta economica. La presenza di un simile rudere in un'area turisticamente e paesaggisticamente pregiata costituisce una ferita e un danno, la cui rimozione comporta evidentemente i costi previsti dal credito in esame.

Da questa vicenda si ricava un insegnamento interessante, di tipo educativo: le ferite arrecate al paesaggio provocano costi e nella fattispecie, visto che si rimuove una struttura, si è in grado di quantificare i costi diretti; ma i costi che una simile ferita reca al paesaggio sono incalcolabili. Il paesaggio è un importante elemento competitivo per il Cantone Ticino e quindi deve essere salvaguardato: operazioni di questo tipo hanno un costo sia diretto sia indiretto legato alla riduzione del valore intrinseco del paesaggio. Per questo motivo il gruppo dei Verdi ritiene che sia giusto approvare il credito, con la coscienza di correggere un errore commesso molti anni or sono e con la speranza che in futuro si evitino casi simili. Pertanto sosteniamo con convinzione il messaggio.

RUSCONI P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Sarebbe stato il caso di trovare un accordo complessivo con l'Italia visto che vi è anche un altro problema che riguarda quella montagna e che è sospeso da molti anni: la funicolare che parte dal museo delle guardie di confine e sale fino a Lanzo d'Intelvi e che costituisce una deturpazione; anche quell'operazione disastrosa chiede una soluzione da almeno trent'anni. Con il credito oggi in discussione si pone rimedio solo a metà di quanto andrebbe fatto. Desidero conoscere il pensiero del Consigliere di Stato Borradori.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Capisco che possano esserci perplessità ma si deve tenere conto di un aspetto: quella struttura è un obbrobrio in sé e lo è ancor più in considerazione del luogo in cui sorge che è un vero balcone su Lugano e sul Luganese. È una struttura mal pensata e mal costruita. Credo, come detto dai deputati, che sia giusto trattare il caso come una lezione per il futuro. Inoltre, visto che la costruzione si trova su territorio svizzero – la stazione di arrivo sorge infatti sul territorio del Comune di Arogno – è nostra responsabilità intervenire, rispondendo così positivamente alle sollecitazioni giunte da molti attori. Anche l'autorità federale s'è attivata per favorire la rimozione delle strutture in questione.

Se nel messaggio si è evidenziato l'aspetto dell'urgenza è proprio perché siamo riusciti a trovare un'intesa sul preventivo di spesa e non vorremmo che ritardando i lavori di ripristino vi fossero ripensamenti. Se oggi il Parlamento darà seguito positivamente alla richiesta di credito i lavori potrebbero essere condotti in tempi assai brevi. Evidentemente, se a eseguire i lavori fosse una ditta svizzera o un consorzio comprendente ditte svizzere sarebbe la soluzione migliore, ma in ogni caso faremo in modo di allestire un bando di concorso che sia corretto dal profilo delle norme vigenti e che possa essere accessibile a una ditta ticinese.

In conclusione ritengo che si tratti di un'operazione incompiuta che grida vendetta al cielo e quindi, responsabilmente e realisticamente, il nostro Cantone deve intervenire.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 59 voti favorevoli e 10 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al rapporto commissionale sono accolti con 60 voti favorevoli e 10 astensioni.

4. STANZIAMENTO DI UN CREDITO DI FR. 4'000'000.- PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE RELATIVE ALL'INNALZAMENTO E AL RIASSETTO VIARIO DEL CAMPO STRADALE DELLA STRADA CANTONALE DALLA ZONA BOLLA ALLA NUOVA ROTONDA RIAZZINO NEI COMUNI DI LOCARNO E LAVERTEZZO (PIANO DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE E VALLE MAGGIA, PTLVM)

Messaggio del 22 marzo 2011 n. 6477

Ai sensi dell'art. 69c della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito ridotto.

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.

STEIGER S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Il messaggio in questione prevede lo stanziamento di quattro milioni di franchi – di cui tre a carico del Cantone e uno a carico dei Comuni coinvolti – da investire, correttamente a parere del gruppo PLR, per le opere d'innalzamento e di riassetto viario del campo stradale tra la zona Bolla e la nuova rotonda di Riazzino.

Il progetto prevede l'innalzamento di quel tratto di strada cantonale (limitando ulteriormente il rischio d'allagamento), il ridimensionamento del campo stradale, nonché la ridefinizione dello spazio carrozzabile con la presenza costante di una fascia centrale quale incentivo alla preselezione e infine la realizzazione di marciapiedi e, dove tecnicamente possibile, di isole spartitraffico. Tali interventi sono chiaramente giustificati da due principali considerazioni; in primo luogo la constatazione che i due assi principali di viabilità che collegano l'agglomerato del Locarnese al resto del Cantone (quello Riazzino-Gudo e quello Quartino-Cadenazzo) sono percorsi giornalmente da oltre 40 mila veicoli, avendo così raggiunto la soglia di saturazione. In secondo luogo, v'è l'importante disponibilità di terreni non edificati (circa il 50%) in una zona a forte vocazione artigianale-

industriale, che ci fa tranquillamente concludere che nei prossimi anni nuove iniziative imprenditoriali troveranno casa in quella zona, con le conseguenze facilmente immaginabili sull'asse viario. Sono benvenuti, dunque, provvedimenti atti a migliorare la gestione dei numerosi accessi laterali, a garantire una minima fluidità del traffico di transito, nonché a ottenere maggiore sicurezza e, per quanto ancora possibile, un riordino di una zona con un tessuto edificato assai poco strutturato.

Come locarnese propongo una considerazione conclusiva: oggi è spesso illusorio pensare di poter percorrere senza colonne la ventina di chilometri che dividono Locarno da Bellinzona o riuscire a indovinare quale sia l'asse meno intasato dal traffico; tale è la realtà di molti giorni sull'arco dell'anno.

Un agglomerato di oltre 60 mila abitanti merita dunque un collegamento stradale veloce, così come i Comuni della sponda destra e sinistra del Piano di Magadino meritano di poter ritrovare una qualità di vita migliore. Di conseguenza quanto proposto dal messaggio non è purtroppo che uno dei tanti cerotti rispetto alla realizzazione di un vero collegamento A2-A13 per il quale, ce lo dice il messaggio, dovremo ancora attendere presumibilmente venti o trent'anni, se non sorgeranno ulteriori problemi. Si chiede pertanto al Governo, in particolare al DT, di fare tutto il possibile affinché Berna prenda le decisioni del caso il più presto possibile: la votazione del 30 settembre 2007 serva da monito.

BARRA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Il collega Steiger ha detto quasi tutto quanto vi era da dire. Per noi locarnesi il collegamento in discussione è importantissimo, in attesa del collegamento diretto, che spero sia realizzato prima dei trent'anni menzionati nell'intervento precedente. Dal rapporto risulta che i quattro milioni del credito saranno spesi per prevenire i danni provocati da eventuali esondazioni: sono eventi che sicuramente necessitano la nostra attenzione ma non penso che siano prioritari.

Leggendo il messaggio – allestito con cura – si comprende che gli interventi sono essenziali, soprattutto per migliorare la fluidità e la sicurezza su questo asse stradale che diventa sempre più importante in quanto ai suoi confini cresce in modo esponenziale – e spero che continui a crescere – l'attività industriale e commerciale. Il gruppo Lega è molto favorevole a tali lavori e, in qualità di locarnese che percorre i due assi stradali della regione, questa è effettivamente un'alternativa per evitare parzialmente colonne o intasamenti. Chiedo comunque al Consigliere di Stato Borradori l'assicurazione che lo sviluppo che ci sarà lungo la strada sia ragionato e armonioso e non, come sta avvenendo attualmente, un poco disordinato. I locarnesi ringraziano chi sosterrà il messaggio.

CAIMI C.L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Porto l'adesione del gruppo PPD al messaggio e al rapporto, ma come ho annunciato al momento della firma del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze propongo alcuni commenti critici e alcune richieste e domande.

Siamo favorevoli alla sistemazione definitiva della zona in questione ma desidereremmo che essa avvenga in modo sistematico e ragionato. Nel 2005 con il messaggio n. 5671 del 5 luglio il Governo aveva richiesto un credito di circa sedici milioni di franchi – approvato sulla base di un rapporto del 15 novembre di quell'anno – per procedere alla sistemazione urgente di tutta la zona e in particolare della rotonda di Riazino; vi si accennava a un problema di falda che creava regolarmente difficoltà alla circolazione quando superava un livello di 197.3 m.s.m. Si tratta dunque di un problema noto già nel 2005; evidentemente

né la zona né la falda hanno mutato altezza. Dopo cinque anni siamo confrontati con un messaggio contenente una richiesta di quattro milioni aggiuntivi (corrispondenti quindi a un quinto di quanto stanziato all'epoca proprio per risolvere i problemi) e recante la medesima motivazione, vale a dire i problemi legati alla falda e al livello della zona.

Il gruppo PPD comprende la necessità dei lavori e del resto il messaggio è ben motivato; ma la nostra critica consiste nell'affermare che dal messaggio sembra trasparire che si è in presenza di un problema nuovo, mentre, in realtà, era già esistente. Problemi analoghi caratterizzano altri casi (come per esempio la rotonda di Quartino) e si rischia che il credito accordato per migliorare il traffico in quella zona risulterà, in un secondo tempo, insufficiente a risolvere i problemi. Pertanto chiediamo, in modo costruttivo ma anche critico, che in attesa della costruzione del collegamento A13-A2 si promuovano interventi rispondenti a una visione più strutturata in luogo di procedere con interventi settoriali e costosi, che non promettono necessariamente la soluzione dei problemi e che non danno l'impressione di essere stati oggetto di un approfondimento complessivo, capace forse di far risparmiare. Quattro milioni sono tanti se riferiti allo specifico tipo d'intervento proposto e bisognerebbe essere sicuri che tale spesa conduca alla soluzione dei problemi: ho l'impressione che non vi sia tale sicurezza e sarebbe discutibile se in un prossimo futuro si dovesse chiedere al Parlamento un credito aggiuntivo a causa di problemi che non sono stati valutati nell'ottica di una progettazione complessiva. Di conseguenza il gruppo PPD accorda la sua adesione al messaggio ma con una serie di interrogativi su una progettazione che dovrebbe essere forse più rispettosa di una precisa programmazione.

Desidero porre anche una domanda: a proposito della rotonda di Quartino il Parlamento ha approvato un credito per permettere di accelerare il traffico in un punto estremamente delicato, dove s'innesta il traffico in provenienza da Locarno, Cadenazzo e Magadino. Transitando su quella strada ho constatato la costruzione di una nuova corsia, estremamente stretta, che non mi sembra corrispondere a quanto approvato e pertanto chiedo al Consigliere di Stato Borradori se ci può tranquillizzare circa la soluzione in via di realizzazione, poiché tale rotonda rientra in un complesso di opere che dovrebbero portare a soluzioni soddisfacenti per tutti e non a una spesa aggiuntiva non corrispondente ai vantaggi che ne derivano.

STORNI B., INTERVENTO A NOME DEL PS - Il gruppo PS aderisce al messaggio concernente la sistemazione di un tratto stradale in zona Bolla (un toponimo evocativo).

Da una ventina d'anni ho il mio ufficio affacciato sulla strada in questione che a tre riprese è scomparsa sotto una ventina di centimetri di acqua, trasformandosi in un appendice dell'innalzato lago Maggiore. La sistemazione stradale proposta dal DT è quindi un'opera necessaria non solo per il traffico automobilistico (che altrimenti richiederebbe transiti d'emergenza lungo la strada di collina) ma anche e soprattutto per i pedoni che accedono alla nuova fermata FFS di Riazino. Considerato che non abbiamo dettagli del progetto – nel messaggio manca una rappresentazione grafica della sezione-tipo – chiedo che si considerino adeguatamente gli spazi sia per i pedoni (compresi gli attraversamenti) sia per i ciclisti che sono assai numerosi su questa strada pianeggiante caratterizzata da una densa presenza di commerci, attività artigianali e industriali e anche dotata di una fermata FFS.

La strada cantonale oggetto d'innalzamento funge da confine tra due Comuni e rappresenta l'infrastruttura urbanistica portante dell'intera area: va dunque progettata considerando anche questo particolare aspetto e non solo secondo le norme VSS in funzione della circolazione di veicoli pesanti. In questo senso mi chiedo se non sia il caso

di prevedere il completamento, laddove possibile, dell'alberatura, a tutto vantaggio dei pedoni, dell'estetica e della qualità di un comparto in parte trascurato.

Mi auguro che in questa occasione si sappia progettare e realizzare tutto a regola d'arte e in una sola tappa, evitando quanto è avvenuto recentemente a Cugnasco, dove con la nuova sistemazione stradale è stato cancellato il passaggio pedonale, poi riapparso dopo diversi mesi assieme a nuovi interventi di scavatrici e asfaltatrici sulla strada appena rifatta, o quanto avvenuto con la nuovissima rotonda del sottopassaggio FFS, dove abbiamo assistito proprio in questi giorni a una prima serie di aggiustamenti tecnici con martelli pneumatici e asfaltatrici per risistemare un accesso malfatto alla striscia ciclabile dimenticato l'anno scorso.

SAVOIA S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO DEI VERDI - L'ammontare di questo solo credito corrisponde ai 4/5 della somma che dovrebbe essere impiegata nelle energie rinnovabili a seguito della votazione sul controprogetto all'iniziativa sulla centrale di Lünen; inoltre se consideriamo le somme messe in preventivo e tutti i crediti in discussione oggi concernenti il settore delle strade raggiungiamo quasi il totale della somma per le energie rinnovabili!

Il messaggio riguarda una spesa di circa quattro milioni di franchi essenzialmente per due interventi: l'innalzamento della carreggiata e il riassetto viario.

L'innalzamento rientra nella categoria dei fastidi grassi: tramite questa spesa dovremmo ridurre la frequenza delle inondazioni della strada in questione da una prevista ogni venti anni a una ogni quarant'anni. Fosse stato solo per questo aspetto, che non si giustifica, ci saremmo opposti. Infatti con il cambiamento climatico in atto il discorso sulle frequenze e sulle quote delle esondazioni diventa molto aleatorio e ben poco affidabile. Riteniamo quindi che si possa tollerare che per qualche giorno, ogni vent'anni, la strada sia sommersa. Per quel che riguarda l'assetto viario, oltre al citato inutile innalzamento stradale, si prevedono una serie d'interventi atti a migliorare la viabilità (in sostanza si allarga la strada, si fanno i marciapiedi e le isole spartitraffico a protezione degli attraversamenti pedonali).

Desidero però proporre due spunti, uno generale e l'altro legato al messaggio in questione. In generale si può dire che nel nostro Cantone quando ci sono problemi di traffico o si prospetta il possibile sviluppo di nuove potenzialità insediative la prima misura a cui si pensa è quella di rendere fluido il traffico ampliando le strade e apportando gli accorgimenti tecnici necessari. Non viene invece data priorità alla ricerca di soluzioni alternative, come per esempio il potenziamento decisivo dei trasporti pubblici, con soluzioni mirate all'area in esame, con la mobilità lenta e aziendale. Quindi da una parte si fornisce una risposta legata alla mobilità veicolare e alle strade, dall'altra si parla di potenziamento dei trasporti pubblici. Purtroppo le due cose sono ancora troppo separate e distinte a livello concettuale: siamo fondamentalmente un Cantone di automobilisti e quindi le autorità riflettono in maniera abbastanza diretta questa mentalità dominante, che però andrebbe cambiata. Occorre nella sostanza pensare a una mobilità nel suo insieme evitando di procedere un pezzo per volta e con misure giustapposte. Oltretutto mi sembra che manchi una riflessione più ampia anche dal punto di vista geografico, col rischio di limitarsi a spostare da un luogo all'altro gli inevitabili colli di bottiglia.

Nel comparto in questione, ancora una volta, le difficoltà legate al traffico dipendono dalle modalità con cui si è gestita la fase insediativa, caratterizzata da un disordine desolante che perdura e non accenna a diminuire e che verosimilmente aumenterà. Sistemare la strada significa secondo il gruppo dei Verdi prendere atto di una sconfitta pianificatoria e

cercare di metterci una pezza.

Per quanto riguarda il dettaglio mi soffermo sulla mobilità lenta, cui si fa cenno nel messaggio in maniera piuttosto superficiale: non viene presa in considerazione (a meno che non me ne sia accorto) la creazione e realizzazione per esempio di una corsia ciclabile per carreggiata. Mentre invece potrebbe essere interessante perché il tratto di strada parte dalla nuova rotonda di Riazino, dove c'è la stazione FFS che presenta corsie ciclabili che già ora però non sono presenti sulla cantonale e che apparentemente mancheranno anche dopo i lavori in questione. In tale modo non si stimola l'uso della bicicletta e si è in presenza dei soliti tratti di pista incompleti che risultano essere anche pericolosi. Si potrebbe invece avere un percorso continuo dalla stazione lungo la cantonale, che, con corrette politiche accompagnatorie, potrebbe incentivare anche una parte di coloro che lavorano nelle ditte a usare il treno e la bicicletta, stimolando le aziende ad attuare i famosi piani di mobilità aziendale. Fra l'altro, nel rapporto si menziona *«una fascia centrale che permetta le svolte a sinistra ai diversi commerci, senza penalizzare la fluidità del traffico e garantendo la sicurezza anche del traffico lento»* (pag. 1): ci si può domandare in che modo ciò possa avvenire considerato che non è previsto nulla per il traffico lento. A questo proposito è bene ricordare che la legge sulle strade [RL 7.2.1.2] prevede esplicitamente il dovere di favorire il traffico lento; infatti l'art 6 cpv. 5, così recita: *«nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali, di regola devono essere realizzate, laddove lo sviluppo planimetrico e altimetrico lo consente, tratte corrispondenti di piste ciclabili, possibilmente separate dal campo stradale destinato ad altre componenti del traffico»*. Mi sembra proprio di poter dire che nel caso in esame lo sviluppo planimetrico e altimetrico della strada lo consente e quindi le piste avrebbero dovuto essere realizzate.

In conclusione, il gruppo dei Verdi sostiene senza entusiasmo l'approvazione del messaggio, ma in futuro vorrebbe vedere, quando si è in presenza d'interventi di questo genere, contenuti diversi e una vera capacità di pianificazione del comparto e della mobilità. In merito alla questione della mobilità lenta ci attendiamo una spiegazione da parte del Consigliere di Stato Borradori.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Inizio l'intervento con una richiesta formale al Presidente del Gran Consiglio: chiedo, visto che il messaggio non sembrava porre particolari difficoltà mentre invece ha dato origine a discussioni interessanti e importanti – come la richiesta del deputato Caimi in merito al messaggio votato nel passato concernente il medesimo oggetto (chiedo di transenna, se possibile, quando vi sono simili domande se queste ultime possano essermi rivolte prima del dibattito così che io possa dare la risposta senza problemi) o la domanda del deputato Savoia in merito agli interventi che saranno fatti in quella zona –, di poter riprendere la parola domani pomeriggio, in apertura di seduta, in modo da fornire risposte puntuali: mi sembra infatti importante sapere cosa è già stato fatto in passato e quanto sarà fatto in futuro.

Il messaggio è puntuale in merito all'intervento previsto. Per quanto riguarda i temi toccati posso dire quanto segue.

Sul collegamento veloce di cui ha parlato il deputato Steiger il Governo è in attesa della risposta o dei suggerimenti che l'Ufficio federale delle strade (USTRA) dovrebbe fornire nei prossimi giorni o comunque prima dell'estate in merito ai tre progetti che gli sono stati sottoposti alla fine del 2010, così che si possa ottimizzare uno dei tre tracciati.

Incentivare

Sulla tempistica si potrebbe avanzare l'ipotesi di venti o trent'anni ma noi – io, il gruppo di lavoro che si è costituito subito dopo la votazione popolare del 2007 e il direttore dell'USTRA – riteniamo che se non ci dovessero essere intoppi la realizzazione potrebbe avvenire secondo i tempi previsti per le opere che rientrano nella prima fascia dei progetti cui l'USTRA potrebbe dare il nullaosta: la sua realizzazione potrebbe essere fatta già attorno al 2020 che, considerato tutto l'iter, sarebbe un passo avanti rilevante.

Sulla richiesta del deputato Barra che desidera sapere se i lavori saranno fatti in modo ordinato posso dire che, a dispetto di tutto, i lavori svolti dal Cantone seguono un certo ordine e mi pare che il messaggio dia atto di come si vuol intervenire; comunque mi farò carico di sottoporre tale richiesta, legittima, ai miei collaboratori.

In merito alle richieste del deputato Caimi parto dal presupposto che quanto egli sostiene sia da verificare ma che non sia necessariamente giusto e darò una risposta domani; ritengo che l'affermazione "lavori più rispettosi di un'accurata programmazione" sia totalmente sbagliata perché c'è sempre una programmazione e una progettazione all'origine dei lavori e quindi non mi sento minimamente nella necessità di fare un approfondimento: i lavori sono assolutamente programmati e chiederò – ma mi sembra di poterlo escludere – se i lavori che saranno fatti alla rotonda di Quartino differiscono da quelli indicati (il DT procede sempre con una notifica al Gran Consiglio quando vi è una modifica rispetto a quanto previsto), ma anche su questo punto darò una risposta.

Anche sulla richiesta del deputato Storni di tenere in considerazione i pedoni e il traffico lento e, in particolare, il proseguimento dell'alberatura fornirò una risposta domani.

Per quanto attiene all'intervento del deputato Savoia credo che sia giusto quanto dice in generale, vale a dire che riuscire ad affrontare un tema legato alla mobilità nella sua globalità non rientra ancora nelle abitudini né politiche né amministrative e probabilmente neanche nell'opinione pubblica: o, meglio, inizia a essere presente ma si fatica a farlo comprendere. Sono d'accordo che si tratta dell'approccio giusto e che dovrebbe diventare sempre di più l'approccio da seguire; del resto corrisponde a quanto il Governo dà come indicazione quando si progettano interventi stradali. Ma anche se non sempre è fattibile e qualche volta si fa fatica a far passare il messaggio, si continuerà comunque a battere il chiodo in modo tale d'avere interventi che tengano conto, laddove possibile, anche della mobilità lenta.

In conclusione, se il Presidente del Gran Consiglio è d'accordo domani darò una risposta più tecnica alle considerazioni espresse dai deputati.

GUIDICELLI G., PRESIDENTE - Credo che si possa sicuramente accogliere la richiesta del Consigliere di Stato Borradori perché in tal modo si potranno chiarire alcuni aspetti sollevati dai deputati; pertanto con il consenso dei due Vicepresidenti accolgo la richiesta e, di conseguenza, anche il relatore interverrà domani. Il tema è quindi sospeso.

La discussione di entrata in materia è sospesa.

5. RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 240'000.- PER L'ACQUISTO DI UN APPARECCHIO DI LABORATORIO PER LA SPETTROMETRIA AL PLASMA A INDUZIONE MAGNETICA CON DETETTORE DI MASSA (ICP-MS), DESTINATO ALL'ANALISI CHIMICA DEI METALLI PRESSO IL LABORATORIO DELLA SEZIONE PER LA PROTEZIONE DELL'ARIA, DELL'ACQUA E DEL SUOLO

Messaggio del 16 marzo 2011 n. 6472

Ai sensi dell'art. 69d della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma della procedura scritta.

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

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

6. STANZIAMENTO DI UN CREDITO DI FR. 2'125'850.- PER IL SUSSIDIAMENTO DELLE OPERE DI SISTEMAZIONE DEI CORSI D'ACQUA E DI UN CREDITO DI FR. 1'200'000.- PER IL FINANZIAMENTO DELL'AGGIORNAMENTO DEI PIANI DELLE ZONE DI PERICOLO

Messaggio del 29 marzo 2011 n. 6485

Ai sensi dell'art. 69d della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma della procedura scritta.

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità dei 68 voti espressi.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti all'unanimità dei 67 voti espressi.

7. DANNI ALLUVIONALI 2006 SISTEMAZIONE STRADA FORESTALE BIBORG - PONT SCENG, PISTA FORESTALE PONT SCENG - ALPE SCENG E PISTA AGRICOLA ALPE SCENG - ALPE CAVA, SENTIERONE FOND CAVA - SCENG DZORA IN VAL PONTIRONE (COMUNE DI BIASCA) E RICHIESTA DI STANZIAMENTO DI UN SUSSIDIO CANTONALE DI FR. 183'940.- PER LA PARTE FORESTALE E FR. 130'760.- PER LA PARTE AGRICOLA

Messaggio del 22 marzo 2011 n. 6476

Ai sensi dell'art. 69d della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma della procedura scritta.

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

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

8. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 19:05 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per martedì 21 giugno 2011.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Gianni Guidicelli

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder

PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

MOZIONE

Rendere più efficace il lavoro della polizia nella fascia di frontiera

del 20 giugno 2011

Introduzione

Per quel che concerne le operazioni di polizia e di controllo del territorio in generale la frontiera, in particolar modo dall'entrata in vigore degli accordi di Schengen, è un problema in più. Il confine ferma - o per lo meno complica - l'azione delle autorità di controllo e contribuisce a rendere più efficace l'agire dei malviventi.

Tra Svizzera e Francia è stato firmato un accordo che permette - automatizzandola - di rinforzare la cooperazione di polizia tra i due Paesi. In particolare l'accordo facilita lo scambio di dati riguardante i proprietari di veicoli e inserisce in un quadro giuridico preciso le operazioni d'osservazione e d'inseguimento a cavallo della frontiera.

Proposta

Con questa mozione chiediamo al governo d'istituire un gruppo d'esperti per studiare "l'accord de Paris" e valutare se non sarebbe opportuno proporre alle autorità federali di studiare un accordo simile da proporre alla autorità italiane.

Per il Gruppo dei Verdi:

Sergio Savoia

Beretta-Piccoli F. - Crivelli Barella -

Delcò Petralli - Gysin - Maggi

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

Liberare la polizia dai compiti che non le competono

del 20 giugno 2011

Da più parti, quando si discute di polizia, si fa riferimento a un vago "potenziamento delle forze di polizia". Oppure si utilizzano facili slogan del tipo "fuori i poliziotti dagli uffici". Quest'ultimo è uno slogan facile che spesso trova tutti d'accordo. Ma la vera domanda è: perché la polizia non riesce a essere più presente sul territorio? Possiamo fare qualcosa per aiutarla a concentrare le proprie competenze laddove tutti le vogliamo?

Introduzione

Oggi i servizi dello stato che non riescono più a svolgere le proprie attività possono per legge usufruire della polizia, spesso abusandone. Alla polizia sono delegate sempre nuove incombenze, purtroppo non sempre direttamente legate al suo compito primario: l'indagine e la protezione diretta del cittadino.

Esempi:

- 1- la sezione dei permessi è stata recentemente annessa alla polizia anche perché non aveva le risorse per compiere i necessari controlli su armi, munizioni, esplosivi, esercizi pubblici. Oggi questa sezione può usufruire del personale della polizia territoriale. Se questo è un aspetto in sé positivo, ha implicato per la polizia l'assunzione di nuove attività senza alcun potenziamento;
2. il Ministero pubblico usa da qualche tempo gli agenti e gli inquirenti come segretari giudiziari, per lo stesso motivo di cui sopra: non ha il personale necessario per occuparsi dei compiti assegnatigli;
3. i compiti di polizia locale spetterebbero ai comuni, ma quest'aspetto non è mai stato fatto rispettare dalla politica, per cui la polizia cantonale se ne è assunta l'onere, senza beneficiare di un aumento del personale necessario ad assolvere questi compiti;

È imperativo fare l'elenco dei compiti che competono necessariamente alla polizia e dei compiti oggi delegati alla polizia, ma che potrebbero essere eseguiti da altri servizi.

Una volta realizzato questo elenco bisogna decidere quali compiti devono rimanere appannaggio esclusivo della polizia e quali compiti possono e devono essere svolti da altri funzionari.

Richieste

L'obbiettivo è avere una polizia composta da agenti specializzati nelle proprie funzioni - formati per quello che devono fare e incaricati di farlo - evitando di sperperare risorse preziose oggi destinate ad altre mansioni per ragioni che nulla hanno a che vedere con la funzione originaria di un corpo di polizia: la protezione del cittadino.

Per meglio contrastare la criminalità è bene che ognuno faccia quello che sa fare meglio; per questa ragione chiediamo al Consiglio di Stato di nominare un gruppo d'esperti per valutare e predisporre le proposte formulate nel presente documento.

Per il Gruppo dei Verdi:

Sergio Savoia

Beretta-Piccoli F. - Crivelli Barella -

Delcò Petralli - Gysin - Maggi

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

Gestione più efficace del controllo del territorio e della sicurezza dei cittadini a costi economicamente sostenibili

del 20 giugno 2011

Introduzione

Anche a fronte di una situazione relativamente stabile per quel che riguarda l'effettiva incidenza della criminalità, la percezione d'insicurezza diffusa nella popolazione è aumentata. La divergenza esistente tra percezione e 'fatti' può essere spiegata ipotizzando, oltre all'incidenza dei mass-media, soprattutto un'insufficiente rappresentatività delle statistiche relative alle attività criminali sul territorio.

In effetti la popolazione percepisce una pressione di criminalità diffusa¹, anche se buona parte di questa criminalità non rientra nelle statistiche di polizia.

Se, ad esempio, la polizia sequestra un determinato quantitativo di droga ogni anno, sappiamo per certo che un quantitativo molto superiore rimane comunque sul mercato. Per questo si può dedurre che le statistiche, per quel che riguarda in questo caso gli stupefacenti misurano il lavoro svolto dalla polizia ma non l'estensione ed entità del fenomeno in sé. Il fenomeno nella sua incidenza effettiva è invece percepito e vissuto dalla popolazione (vedi Besso) ma rimane 'al di sotto del radar' statistico. Di conseguenza l'insicurezza soggettiva potrebbe almeno in parte essere originata da un aumento oggettivo ma non registrato - e neppure registrabile - con i mezzi classici di misura.

Aumentare continuamente il numero degli agenti non risolverà il problema della criminalità - diffusa o no - in Ticino. Ci sono limiti economici che non permettono il potenziamento indeterminato dell'intero apparato giudiziario, sovraccarico da anni.

Si pensi ad esempio alla situazione di sovraffollamento che periodicamente si registra nelle carceri della Stampa e della Farera. Se il carcere è pieno, chi sta "a monte" - polizia e magistratura - si trova seriamente impedito nella propria missione.

Da parte dello Stato occorre una risposta che permetta di aumentare il livello di sicurezza oggettivo e soggettivo nella popolazione. Ciò non può essere ottenuto tramite le strategie classiche.

Metodologia

È necessario razionalizzare l'utilizzo delle risorse oggi a disposizione e uniformare le strategie d'intervento e di contrasto. L'informazione deve poter passare rapidamente tra le varie forze che costituiscono il nostro impianto repressivo e preventivo.

Le informazioni raccolte, anche in modo non convenzionale, devono confluire in un unico centro dotato di strumenti di analisi adeguati; strumenti la cui efficacia è stata ampiamente dimostrata anche in Ticino. Nel 2004, ad esempio, quando il Cantone viveva una vera e propria epidemia di furti con scasso, anche grazie a un moderno strumento d'analisi -

¹ Si parla di criminalità diffusa quando un determinato comportamento deviante diventa capillare e difficilmente controllabile dalle forze dell'ordine. Questo tipo di criminalità nasce e si sviluppa quando il rapporto rischi/benefici è molto basso. Anche in Ticino il fenomeno esiste principalmente nel campo dello spaccio e del consumo delle sostanze stupefacenti, ma anche nel campo della prostituzione e della criminalità economica.

l'analisi criminale tattica - e a una riorganizzazione mirata al fenomeno con la costituzione della brigata SCAFU, la polizia è riuscita a ridurre questi reati del 30%!

Questo risultato è stato ottenuto senza aumentare il numero degli agenti sul territorio, ma razionalizzandone l'impiego. Se le risorse sono poche è imperativo ottimizzarne l'uso.

Bisogna razionalizzare la lotta alla criminalità con le risorse di cui possiamo disporre. Dobbiamo trovare metodi di controllo e di contrasto innovativi - ed economicamente sostenibili - che permettano allo Stato di prevenire le situazioni a rischio e di contrastare e contenere l'attività criminale presente sul territorio. A questo scopo le idee sono essenzialmente tre:

1. sviluppare una piattaforma informativa atta a centralizzare e condividere le attività di tutti i servizi presenti sul territorio - polizie cantonale, comunali, polfer, guardie di confine, addetti alla prevenzione - in modo che tutti sappiano cosa succede sul territorio;
2. istituire un osservatorio della criminalità in grado di identificare i fenomeni devianti emergenti, prima che si sviluppino;
3. realizzare un moderno centro di analisi delle informazioni in grado di fornire - in tempo reale - un quadro pertinente dello stato dell'ordine pubblico come premessa per sviluppare le strategie di contrasto coordinate tra i vari attori sul campo.

La lotta alla criminalità è una lotta in cui il tempo è un fattore fondamentale. È ovvio che nel gioco di "guardie e ladri", i ladri hanno sempre un certo vantaggio nei confronti delle guardie. Se non lo avessero, non esisterebbe il "problema criminalità".

Compito di chi è chiamato a esercitare il controllo è ridurre questo vantaggio tattico - idealmente annullandolo - a costi economicamente sostenibili dalla collettività.

Oggi la forma di controllo più in voga è quella repressiva. Purtroppo il fenomeno criminalità ha preso dimensioni tali che pensare di controllarlo utilizzando prevalentemente tecniche repressive è economicamente insostenibile. L'esperienza "tolleranza zero" è stata tentata a New York negli anni '90. Dopo pochi anni dall'inizio dell'esercizio - abbandonato nel '98 - l'apparato poliziesco costava quattro volte l'intero sistema sanitario della città.

Sembra quindi giunto il momento di mettere parzialmente da parte i muscoli e utilizzare il cervello.

La centralizzazione delle informazioni provenienti da tutte le forze presenti permetterebbe di condividere le informazioni in maniera più efficace tra tutti gli attori chiamati a occuparsi del fenomeno.

La creazione di un osservatorio della criminalità permetterebbe di raccogliere le informazioni direttamente sul terreno e identificare i fenomeni devianti emergenti - nonché la direzione che stanno prendendo i fenomeni devianti conosciuti - con notevole anticipo rispetto ad oggi.

Un moderno centro d'analisi di tutte le informazioni permetterebbe di elaborare più efficaci e coordinate strategie di controllo e contrasto, in tempi più rapidi rispetto a quelli attuali. In particolar modo, identificando i problemi emergenti, sarebbe possibile contrastarli prima che le loro dimensioni diventino ingestibili a meno di non investire quantità insostenibili di risorse (vedi l'esempio dei canapai).

Questo permetterebbe di accorciare i nostri tempi di reazione di fronte ai fenomeni criminali di massa e di avere un miglior controllo del territorio.

Per tutto quanto esposto sopra chiediamo al Consiglio di Stato di nominare un gruppo d'esperti per valutare ed eventualmente predisporre le proposte formulate nel presente documento o approntarne di alternative che ne accolgano i principi fondanti.

Per il Gruppo dei Verdi:

Sergio Savoia

Beretta-Piccoli F. - Crivelli Barella -

Delcò Petralli - Gysin - Maggi

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.