

ANNO 2011/2012

Seduta XL: martedì 14 febbraio 2012 - serale

SOMMARIO

1. Stanziamento di un credito di fr. 2'500'000.- per la progettazione definitiva delle opere relative al semisvincolo N2 e del relativo posteggio d'attestamento di via Tatti a Bellinzona, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (seguito) [3638](#)
 - [Messaggio del 18 ottobre 2011 n. 6549](#)
 - [Rapporto di maggioranza del 10 gennaio 2012 n. 6549R1;](#)
[relatore: Walter Gianora](#)
 - [Rapporto di minoranza del 17 gennaio 2012 n. 6549R2;](#)
[relatore: Sergio Savoia](#)
2. • Iniziativa parlamentare del 30 maggio 2011 presentata nella forma generica da Gianni Guidicelli e Fiorenzo Dadò per il gruppo PPD per la modifica della legge sulle commesse pubbliche (LCPubb) [3646](#)
 - [Iniziativa parlamentare generica del 30 maggio 2011](#)
 - [Messaggio del 28 settembre 2011 n. 6539](#)
 - [Rapporto del 23 gennaio 2012 n. 6539R/6540R;](#)
[relatori: Pelin Kandemir Bordoli e Luca Beretta Piccoli](#)
 - Iniziativa parlamentare del 30 maggio 2011 presentata nella forma elaborata da Matteo Pronzini per la modifica dell'art. 24 della legge sulle commesse pubbliche (LCPubb) [3646](#)
 - [Iniziativa parlamentare elaborata del 30 maggio 2011](#)
 - [Messaggio del 28 settembre 2011 n. 6540](#)
 - [Rapporto del 23 gennaio 2012 n. 6539R/6540R;](#)
[relatori: Pelin Kandemir Bordoli e Luca Beretta Piccoli](#)
3. Mozione del 30 maggio 2011 presentata da Saverio Lurati "Adeguamento della LCPubb e del CIAP in modo da combattere preventivamente e alla radice le nuove pratiche penalmente perseguibili in auge nel settore edile" [3656](#)
 - [Mozione del 30 maggio 2011](#)
 - [Messaggio del 28 settembre 2011 n. 6538](#)
 - [Rapporto del 18 gennaio 2012 n. 6538R;](#)
[relatori: Pelin Kandemir Bordoli e Luca Beretta Piccoli](#)
4. Chiusura della seduta e rinvio [3658](#)

PRESIDENZA: Gianni Guidicelli, Presidente

Alle ore 17:05 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 85 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Agustoni - Bacchetta-Cattori - Badaracco - Badasci - Barra - Bassi - Beretta Piccoli L. - Beretta-Piccoli F. - Bergonzoli - Bignasca A. - Bignasca M. - Boneff - Bordoni Brooks - Branda - Brivio - Caimi - Canepa - Canevascini - Caprara - Cavadini - Cavalli - Caverzasio - Celio - Chiesa - Corti - Cozzaglio - Crivelli Barella - Dadò - De Rosa - Del Bufalo - Del Don - Delcò Petralli - Denti - Dominé - Ferrari - Filippini - Foletti - Franscella - Fraschina - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisolfi - Gianora - Giudici - Gobbi - Guerra - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Lurati I. - Lurati S. - Maggi - Malacrida - Mellini - Minotti - Morisoli - Orelli Vassere - Orsi - Ortelli - Pagnamenta - Paparelli - Passalia - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Pinoja - Polli - Ponzio-Corneo - Pronzini - Quadranti - Ramsauer - Robbiani - Rückert - Sanvido - Savoia - Schnellmann - Seitz - Solcà - Steiger - Storni - Viscardi - Vitta - Zanchi

Si sono scusati per l'assenza:

Salvadè - Stojanovic

Non si sono scusati per l'assenza:

Cereghetti - Mariolini - Pagani

1. STANZIAMENTO DI UN CREDITO DI FR. 2'500'000.- PER LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLE OPERE RELATIVE AL SEMISVINCOLO N2 E DEL RELATIVO POSTEGGIO D'ATTESTAMENTO DI VIA TATTI A BELLINZONA, NELL'AMBITO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL BELLINZONESE - seguito

Messaggio del 18 ottobre 2011 n. 6549

Continua la discussione di entrata in materia.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Come premessa ricordo che il semisvincolo è l'opera principale del Piano dei trasporti del Bellinzone (PTB), sostenuta dalla Regione, dai Comuni e dal Cantone perché permette di soddisfare determinati obiettivi, in parte emersi nel corso del dibattito. Si tratta quindi di un'opera che si integra in un insieme di altri interventi previsti dal PTB ed è elemento centrale anche del Programma d'agglomerato del Bellinzone (PAB). In questo senso è difficile seguire il ragionamento della deputata Delcò Petralli tendente a separare il progetto di semisvincolo dagli altri interventi poiché si tratta di un tutt'uno. Gli obiettivi consistono sia nello sgravare dal traffico di transito giornaliero l'asse interno sud Camorino-Giubiasco-Bellinzona – con beneficio anche per il trasporto pubblico perché si eliminerebbe la saturazione stradale giornaliera – sia nella creazione di un sistema di P&R attrattivo facilmente raggiungibile dall'autostrada, sia nel miglioramento della mobilità lenta.

In merito al rapporto di minoranza del deputato Savoia presento alcune osservazioni alle argomentazioni ivi contenute: in primo luogo la Confederazione ha partecipato, tramite l'Ufficio federale delle strade nazionali (USTRA), all'elaborazione del progetto di semisvincolo e lo sussidia perché l'opera ha un senso, è utile allo sgravio delle strade coinvolte e non costituisce un lusso. Tutti sanno che la Confederazione è critica nei confronti di un numero eccessivo di semisvincoli: nella fattispecie il progetto prevede di aggiungere un terzo semisvincolo ai due già esistenti su una distanza di 8 km. Grazie a esso si ottiene una migliore funzionalità della A2 quale circonvallazione del tessuto urbano. In secondo luogo il semisvincolo privilegia l'accesso al posteggio di attestamento mentre l'entrata in città non è facilitata se non tramite il trasporto pubblico oppure a piedi. In terzo luogo spostando il traffico sulla A2 si alleggerisce notevolmente il carico ambientale per i quartieri abitati lungo l'asse di penetrazione da sud, in particolare a Giubiasco e a Camorino, con una facilitazione anche per il trasporto pubblico.

In merito all'osservazione formulata nel rapporto e in alcuni interventi dei deputati, secondo cui il posteggio di attestamento servirebbe solo ai funzionari dell'Amministrazione cantonale ricordo che il numero di stalli che si aggiungono al posteggio di attestamento corrisponde a 260 posteggi, tolti dal centro storico: non vi è quindi un aumento del numero di posteggi in assoluto. Rispetto a oggi il numero di parcheggi per i funzionari in città non sarà aumentato; i 260 posteggi che il Cantone non avrà più a disposizione in centro città saranno spostati nel nuovo posteggio di attestamento dove i dipendenti disporranno di 580 stalli (i 320 attuali a cui si aggiungono i 260 tolti dal centro). Gli ampliamenti del posteggio di via Tatti – 880 stalli – sono previsti anche nel rapporto finale del PTB e dalla licenza edilizia per il nuovo stabile amministrativo in costruzione. Non conosciamo in dettaglio il progetto dell'ATA cui si è fatto cenno ma credo di poter riprendere le parole del deputato Caprara che corrispondono alla posizione del Dipartimento del territorio: esso non ha una valenza superiore bensì si inserisce in una zona che deve essere maggiormente tutelata. Va detto anche che con il masterplan si è curato l'aspetto dell'inserimento paesaggistico di via Tatti nel futuro comparto, con misure pianificatorie che permetteranno il mascheramento di edifici confinanti e di protezioni foniche semitrasparenti che si integrano nel contesto. È stata coinvolta anche la commissione del paesaggio che ha suggerito l'intervento di un architetto paesaggista per accompagnare gli aspetti infrastrutturali e ingegneristici.

Il progetto TILO prevede il P&R ad Arbedo-Castione e quindi l'obiettivo che ci si prefigge a nord è di fermare lì il maggior numero di automobili.

La stazione in piazza Indipendenza è proposta anche nel PAB e la sua realizzazione sarà valutata dopo il preavviso che la Confederazione darà al programma: il Cantone ritiene tale struttura importante e la sostiene con il dovuto peso.

In merito all'intervento del deputato Caprara non posso che condividere l'osservazione che la vera priorità del Bellinzonese consiste nella circonvallazione di Bellinzona per AlpTransit, un elemento centrale per il futuro della regione che assieme al semisvincolo permetterà di migliorare le condizioni quadro della regione. Il semisvincolo è un progetto ben studiato e ponderato e la delegazione dell'Autorità è composta da tutte le parti in causa – Confederazione, Cantone, CRTB, Comuni – e si è chinata sulle singole censure provenienti dall'esterno. Il parlamentare Minotti ha giustamente sottolineato che tale opera rientra nel PAB e nel PTB: non si tratta di una decisione imposta dall'alto bensì di studi pianificatori voluti dalla regione.

L'auspicio del deputato Peduzzi di fare quadrato attorno a tale progetto è da sostenere ma non sarà facile da concretizzare considerato quanto udito oggi e se sarà lanciato il referendum sarà indispensabile che il Bellinzonese faccia quadrato visto che la votazione sarà estesa a tutto il Cantone. Il fatto che quest'opera non debba essere accettata ad ogni costo, nel senso che si deve incentivare il trasporto pubblico, è condivisibile; ricordo che in un'occasione ho definito il trasporto pubblico bellinzonese di serie B, una constatazione giusta in considerazione delle difficoltà esistenti tra la CRTB e alcuni Comuni. Oggi la situazione sta migliorando e ha trovato la giusta direzione; quest'opera inserita con coerenza nel PTB permetterà anche di migliorare il trasporto pubblico.

La posizione del deputato Storni è di guerra a tutto campo. Devo dire che in Parlamento quando si votano i crediti per il trasporto pubblico vi è qualche inflessione negativa e quando si discute d'infrastruttura stradale per il trasporto privato si tende a dimenticare quanto si fa per il trasporto pubblico. Credo si debba essere precisi: non è affatto vero che il rapporto d'esame sull'impatto ambientale sia lacunoso poiché si compone di tre fasi, di cui due sono già state eseguite e la terza sarà allestita con la fase di progettazione. Questo tipo di esame è stato svolto anche dall'Ufficio federale dell'ambiente, come risulta dalla documentazione ufficiale e quindi non si può affermare che l'aspetto ambientale sia stato sottovalutato. Trovo sia sbagliatissimo sostenere che il Governo abbia a cuore solo il traffico privato e le sue infrastrutture; se analizziamo gli investimenti previsti a piano finanziario per i prossimi anni possiamo constatare – chi ha una visione ideologica non vi riuscirà – che la crescita delle spese legate al trasporto pubblico è molto più importante rispetto a quelle per le infrastrutture stradali, che sono invece stagnanti. E proprio a proposito dell'affermazione secondo cui si penserebbe solo a costruire infrastrutture stradali vorrei che mi si dicesse di quali opere stradali si tratta: dopo la galleria Mappo-Morettina quali altre infrastrutture sono state realizzate? La galleria Vedeggio-Cassarate, la cui idea risale però agli anni Sessanta e Settanta; l'autostrada A2-A13, la cui utilità credo non sia messa in discussione da nessuno. In realtà non sono state realizzate molte nuove strade. Oggi il trasporto pubblico è al centro delle attenzioni del Cantone e del Parlamento, che ha votato crediti importanti e utili per il presente e per il futuro e se osserviamo il tasso di miglioramento del trasporto pubblico è di molto superiore al tasso di crescita di quello privato. Conosco le difficoltà che in caso di votazione popolare ci sono per convincere della correttezza della realizzazione di un'opera stradale.

La deputata Delcò Petralli ha menzionato diversi punti sui quali desidero soffermarmi. Sulla questione delle automobili e dei dipendenti statali sottolineo che sono 580 i posteggi riservati a questa categoria di utenti ma si deve tenere conto che l'Amministrazione cantonale è il datore di lavoro più importante del Bellinzonese e questo numero corrisponde agli impiegati statali che sono costretti a usare l'automobile per recarsi sul posto di lavoro. Quindi se è giusto prestare la necessaria attenzione all'acquisto, forse esagerato, di automobili da parte dei ticinesi – dovuto anche alla storia, alla cultura e alla geografia del nostro Paese – però non si deve dimenticare che vi sono fatti concreti coi quali dobbiamo confrontarci. Sulla Mappo-Morettina posso dire che sono state adempiute tutte le condizioni che il Cantone si era impegnato a soddisfare e che questa galleria ha condotto a un alleggerimento importante della pressione del traffico per l'intera regione, malgrado l'aumento di traffico conosciuto negli ultimi dieci o quindici anni. In merito alla galleria Vedeggio-Cassarate pur essendo già terminata attendiamo che le misure fiancheggiatrici siano compiutamente realizzate per renderla operativa; inoltre il P&R costruito da un privato (progetto che è stato approvato dal Parlamento nella scorsa

legislatura) mi sembra costituire un esempio estremamente interessante di collaborazione del settore pubblico con il settore privato. In merito alla richiesta d'incrementare il trasporto pubblico e incentivarne l'uso penso che si possa dire che è proprio quello che facciamo, anche tramite i piani dei trasporti e i piani di agglomerato, voluti e finanziati dalla Confederazione per favorire il trasporto pubblico, la mobilità lenta e la mobilità pedonale in modo maggiore rispetto ai piani dei trasporti precedenti. Infine, in merito alla sovrapposizione di svariati crediti posso capire, da un certo profilo, quanto afferma la deputata Delcò Petralli ma i programmi di agglomerato e i piani dei trasporti formano un tutt'uno che devono essere presi in blocco: le due passerelle ciclabili-pedonali sono elementi interessanti per il traffico lento ma vedono la luce perché concepite in parallelo con il semisvincolo.

Al deputato Pagnamenta rispondo su due aspetti: all'interno dell'Amministrazione vi è molta passione per stimolare, informare e migliorare la mobilità aziendale. Sulla critica secondo cui con il posteggio di attestamento si metterebbero a disposizione stalli a un prezzo relativamente favorevole rispondo che i prezzi sono fissati in modo indicativo e che si tratta di prezzi in uso nel Bellinzonese; è comunque già intenzione della CRT, del Consiglio di Stato e del Dipartimento del territorio di eventualmente adeguarli a dipendenza di come andranno le cose: prendo comunque atto di questa critica affinché non sia pregiudicata la mobilità aziendale anche se vorrei ribadire che i 580 stalli sono una frazione minima rispetto al totale dei dipendenti pubblici, ai quali è rivolto l'invito a usare altri mezzi per raggiungere il posto di lavoro.

Condivido quanto detto dal deputato Ferrari in merito alla variante Panoramica che è stata una geniale idea per far naufragare un progetto esistente e non vorrei che, in nome di una nuova chimera o di un'illusoria nuova soluzione, si facesse cadere il progetto in esame.

In merito alla domanda posta dal deputato Caimi sul costo di progettazione pari a 500 mila franchi rammento che tale somma corrisponde a un decimo del costo di una passerella – circa 5 milioni di franchi – che corrisponde anch'esso al costo usuale di una tale struttura in Svizzera; nell'importo in questione sono incluse tutte le pratiche per il concorso della progettazione e tale modo di procedere dovrebbe permettere, come avvenuto finora, di avere una costruzione fatta bene e senza sorprese. Possiamo porci la domanda se il Cantone Ticino possa permettersi opere così belle; ognuno può dare la risposta che preferisce, comunque siamo nei prezzi vigenti a livello svizzero. Mi permetto però di dire che siamo un Cantone turistico e quindi avere un'opera architettonica bella non dispiace anche se il bello non deve andare a scapito di un preciso contenimento dei costi.

In merito a quanto detto dal deputato Galusero constato che il Cantone chiede ai Comuni di aggregarsi e di partecipare con progetti forti, come lo sono il PTB e il PAB, salvo poi, arrivati a un certo consenso, vedere levarsi opposizioni: la valenza regionale deve essere considerata nella giusta misura e in futuro sarà richiesto sempre più di lavorare assieme, regione per regione e magari anche a livello cantonale.

Per tutti questi motivi invito a votare il credito in esame.

SAVOIA S., RELATORE DI MINORANZA - Desidero puntualizzare alcune questioni. La prima è di natura prepolitica. Tutte le volte che i Verdi o il PS propongono visioni che non hanno al loro centro l'automobile oppure che non corrispondono a quelle della maggioranza vi sono colleghi che manifestano delusione, sconcerto e sincero dolore.

Posso capire che non avere il 100% di voti in questo consesso possa condurre a questi sentimenti ma i rappresentanti del mio partito non sono eletti per fare la felicità dei loro colleghi e le nostre posizioni hanno motivazioni altrettanto buone quanto quelle degli altri gruppi politici. Inoltre le nostre posizioni contrarie all'aumento della rete stradale sono state più volte sostenute da un voto popolare; a questo proposito ricordo i casi della Variante '95, dell'iniziativa Avanti, della bretella di Rancate e dello svincolo a Bellinzona. Gli esiti delle consultazioni popolari potrebbero essere dovuti al fatto che i cittadini che votano sono obnubilati, oppure potrebbero essere dovuti al fatto che i cittadini hanno capito che un aumento della capacità stradale apporta un ulteriore aumento della domanda, motivo per cui bisogna iniziare a pianificare l'offerta e non a inseguire la domanda.

Questo discorso vale in vari ambiti e soprattutto quando si migliora l'accesso alle reti e alle zone urbane. In Ticino tre città hanno già un accesso diretto al loro centro tramite un'uscita autostradale: Lugano, Chiasso e Mendrisio, dove la rete autostradale si articola direttamente nel tessuto urbano. Per risolvere i problemi causati da questi accessi nelle città menzionate si sono dovute costruire altre strade (in psicologia si parla di soluzioni disfunzionali): è il caso del Luganese dove si stanno spendendo milioni perché l'autostrada ha un accesso diretto al tessuto urbano, di Mendrisio e di Chiasso, dove negli anni Sessanta la popolazione medesima si era pronunciata a favore del passaggio dell'autostrada in mezzo alla città (immagino che quei cittadini si siano pentiti moltissimo). Ma anche negli anni Sessanta vi fu chi contestò tale progetto, deludendo di conseguenza altre persone di parere contrario. Quindi mi spiace di deludere i colleghi ma su questo tema abbiamo dimostrato qualche volta di avere ragione: la ragione sta dalla parte di chi sostiene che più strade equivalgono a più traffico.

Il Consigliere di Stato Borradori ha sostenuto che il progetto è stato approfondito nel PAB e in altri consessi: è un argomento circolare nel senso che le autorità hanno deciso di puntare sul semisvincolo – da vent'anni – e quindi si è creata a posteriori la giustificazione di una tale opera; in realtà non si è cercato di articolare il trasporto nel Bellinzonese su altri criteri e paradigmi, vale a dire quelli del trasporto pubblico, della mobilità dolce e pedonale. Il collega Caprara ha anche sostenuto che vi è un legame tra la costruzione del semisvincolo e la rivitalizzazione del centro storico; in realtà si tratta di un assioma che è assolutamente indimostrato, di una tesi che farebbe ridere se non fosse drammatica dal momento che il risultato sarà esattamente il contrario: si renderà più facile l'entrata e l'uscita, faremo in modo che vi sarà ancora più interesse ad andare a prendere l'autostrada e andare ai centri commerciali a sud oppure a nord. D'altra parte Bellinzona è una città che pensava di risolvere i suoi problemi con uno stadio ubicato in via Tatti. Tralascio il fatto che sono stato accusato di essere contrario al semisvincolo perché abito a Carasso; potrei sostenere che chi abita a Carasso ed è favorevole a tale progetto lo è perché grazie al semisvincolo arriverà prima in autostrada: ma preferisco evitare simili puerilità. Siamo stati fortunati che fino a oggi non vi siano stati morti sulla strada di Carasso e Galbisio, visto che è una strada cantonale con una capacità da anni Cinquanta e su quella arteria il progetto prevede un sistema di aggancio con la rete autostradale che porterà, stando agli studi di cui si è detto, a un aumento dell'80% (ma che in realtà sarà del 100%) vale a dire a un raddoppio della circolazione. Il semisvincolo sarà usato per andare a sud e ci sarà traffico che transiterà per via Lepori e via Birreria. Non vedo come un simile progetto potrà migliorare la qualità di vita degli abitanti di quella zona (qualcuno dirà che si tratta di un numero esiguo di persone).

Ma perché gli abitanti del Mendrisiotto o del Luganese dovrebbero approvare un credito per finanziare la progettazione di un semisvincolo che non solo non risolverà i problemi viari del Bellinzonese – al contrario li aggraverà – ma soprattutto non risolverà i problemi del Mendrisiotto e del Luganese? Perché mai i cittadini ticinesi dovrebbero accettare di finanziare un progetto nato vecchio di cui si sta discutendo da vent'anni e sul quale vi è una fortissima opposizione nella regione, perché molti cittadini hanno compreso che più strade equivalgono a più traffico, malgrado il popolo ticinese sia il più automobilistico della Svizzera? La rete è satura e costruire nuove strade condurrà a un aggravio della situazione; oggi la velocità media di circolazione nelle città è 12 km/h: personalmente impiego sei minuti per recarmi in bicicletta da Carasso a Bellinzona, undici in automobile e ventiquattro a piedi. In realtà si ha una visione del traffico automobilistico del 1958, mentre la situazione è ben differente.

I Verdi lanceranno il referendum e forse o non riusciremo a raccogliere le firme o i cittadini approveranno il credito, ma comunque posso assicurare che continueremo a lanciare referendum contro questo tipo di iniziative e fra quarant'anni sarete contenti che ci sia stato qualcuno che ha lanciato il referendum e non saremo qui a dispiacerci – come facciamo oggi – che negli anni Sessanta non vi sia stato nessuno a opporsi quando è stata costruita l'autostrada nel centro di Chiasso.

GIANORA W., RELATORE DI MAGGIORANZA - L'opera su cui si è focalizzata l'attenzione è costituita dal semisvincolo, che è uno dei vari elementi previsti, avente valenza regionale e di competenza della Confederazione, che contribuisce al suo finanziamento. L'iter di approvazione del PAB ha coinvolto tutti gli enti pubblici del Bellinzonese e le misure in esso contenute rispondono alle esigenze tecniche e ambientali espresse dalla volontà politica degli enti in questione; la progettazione del semisvincolo è in una fase avanzata stando all'USTRA e quindi la sua realizzazione è legata anche all'esito dell'odierna votazione. La realizzazione del semisvincolo ha come obiettivi: migliorare l'interfaccia del traffico veicolare con il trasporto pubblico e la mobilità lenta grazie all'adozione del P&R ubicato in una zona attrattiva con il compito fondamentale di sgravare il tratto stradale tra Camorino e Giubiasco deviandolo sull'autostrada, che fungerà da circonvallazione dell'agglomerato sud. La bontà di questi elementi, unitamente alle scelte contenute nel PAB, hanno convinto la maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze della necessità di approvare il credito in oggetto permettendo di conseguenza l'allestimento del progetto definitivo. Le altre principali opere la cui progettazione è legata al credito in discussione sono il segmento di via Tatti con le sue corsie in entrata e uscita dal semisvincolo con la preselezione per il P&R e le relative infrastrutture di arredo urbano e di salvaguardia del valore ambientale delle aree insediative circostanti. Il nuovo P&R fornirà 591 stalli che, unitamente a quelli già esistenti a cielo aperto, porterà l'offerta a 933 stalli totali a disposizione e permetterà di filtrare il traffico e anche in minor misura quello diretto a nord su via Zorzi e di deviare il traffico parassitario in sponda destra. A ciò si aggiunge la nuova corsia per i bus in via Zorzi e il riassetto degli allacciamenti della rete viaria secondaria in sponda destra unitamente alla passerella ciclopedonale sul fiume Ticino che raccorderà le piste ciclabili della sponda destra. Non potendo beneficiare di una base pianificatoria consolidata e per permettere la realizzazione in tempo utile per l'apertura del semisvincolo il Cantone ha optato di costruire il P&R in proprio, su suolo pubblico e a costo zero mediante un piano di ammortamento dei costi – pari a circa sette milioni – su un periodo di quindici anni, finanziato tramite l'affitto a utenti pubblici e privati.

La conduzione strategica dell'intero progetto è assicurata dalla Delegazione delle autorità (DA), in cui sono rappresentati gli enti locali, la CRTB, il Cantone e la Confederazione. La realizzazione del progetto definitivo e la relativa pubblicazione (coordinata con l'USTRA) erano previste entro la fine di quest'anno ma probabilmente vi sarà uno slittamento. Comunque, per la fase esecutiva successiva sarà allestito un apposito messaggio con la richiesta del relativo credito.

In merito agli interventi ringrazio i colleghi Caprara, Minotti, Peduzzi e Del Don che hanno sostenuto il rapporto di maggioranza; a proposito della critica del collega Storni, secondo cui il Cantone propone solo nuove strade, ritengo che nella fattispecie si tratti di un segmento in un contesto molto più ampio e tenendo conto del PAB rilevo che vi sono varie misure fiancheggiatrici; in merito all'esame d'impatto ambientale sono già state realizzate due fasi – come detto dal Consigliere di Stato Borradori – mentre la terza rientra nella fase di progettazione finale.

In merito all'intervento del collega Pagnamenta il Direttore del Dipartimento del territorio ha fornito le garanzie necessarie sulla politica della mobilità aziendale degli impiegati dello Stato.

Sulla legittima domanda posta dal deputato Caimi in merito al costo della progettazione della passerella posso dire che il concorso d'idee è una fase di progettazione anticipata che permette di beneficiare di varie soluzioni e quindi di poter scegliere quella più qualificante, di maggiore qualità e più razionale; inoltre ritengo che il luogo in cui si vuole costruire la passerella sia pregiato e necessiti di una particolare sensibilità.

Rispetto le convinzioni di tipo ambientalista del collega Savoia ma ritengo inutile rispondere punto su punto dal momento che le posizioni si sono manifestate chiaramente. Ringrazio il Consigliere di Stato Borradori e il suo staff per il supporto accordatomi per l'approfondimento dei vari aspetti coinvolti e invito il Parlamento ad approvare il rapporto di maggioranza.

DELCÒ PETRALLI M. - Rispondo al collega Galusero: sono molto preoccupata per il traffico di transito tra Camorino e Giubiasco e proprio per questo non vorrei che la situazione si riproponesse su Bellinzona. Bisogna invece trovare una soluzione globale per tutto il comprensorio bellinzonese.

STORNI B. - È chiaro che siamo soddisfatti per quanto il Cantone propone a favore del promovimento del trasporto pubblico ma riteniamo che sia comunque insufficiente. Il Direttore del DT sostiene che il tasso di crescita del trasporto pubblico è superiore rispetto a quello del traffico motorizzato, ma si tratta di un dato relativo: infatti, per esempio, per il comparto di Grancia risulta che nel 1995 vi era una media giornaliera di 49'000 automobili mentre oggi sono poco meno di 70'000 (per un totale del 35% di crescita), mentre i passeggeri del treno sono passati da 4'000 a 6'500 (un incremento del 50%); la medesima tendenza è riscontrabile nell'area servita dalla galleria Mappo-Morettina, con un incremento da 31'000 passaggi di automobili a 41'000 di oggi e con il mezzo pubblico passato da 4'300 utenti a 5'900: da questi dati risulta che la mobilità privata ha conosciuto un incremento assai elevato. All'osservazione del Consigliere di Stato Borradori a proposito del blocco di investimenti per la costruzione di strade rispondo ricordando che in primo luogo la strada veloce sul Piano di Magadino sarà realizzata – spero con più

cognizione di causa rispetto al progetto denominato Variante '95 –, così come il nuovo svincolo autostradale di Mendrisio per il quale sono stati decisi 85 milioni; in secondo luogo si promuove il semisvincolo di Bellinzona e in terzo luogo il progetto della superstrada Stabio-Gaggiolo non è stato accantonato: il Cantone s'impegna molto a livello di infrastrutture stradali, molto di più rispetto al settore del trasporto pubblico, che conosce investimenti per la stazione di Riazzino e di Castione e per la tratta Mendrisio-Arcisate. In realtà, il Cantone investe, nel campo del trasporto pubblico, nella gestione corrente, comunque in modo insufficiente. Per quanto attiene ai posteggi la città di Zurigo ha una popolazione di circa mezzo milione di abitanti e 7'600 posteggi, mentre Bellinzona con l'agglomerato arriva a 20-30'000 abitanti e 3'100 posteggi. In effetti il Direttore del DT ha avuto ragione, tempo addietro, a definire il trasporto pubblico a Bellinzona di serie B. Sarebbe utile investire i 70 milioni destinati al semisvincolo nella creazione della fermata del treno di Piazza Indipendenza, che darebbe un sollievo per l'accesso alla città grazie all'arrivo di treni S10, S20 e S30 con cadenza molto attrattiva in provenienza da tutto il Cantone: la città di Bellinzona sarebbe di conseguenza una città a misura d'uomo e non a misura di traffico.

Infine concordo con il collega Caimi che mezzo milione di franchi sembra una cifra esagerata per la progettazione di una passerella e, senza fare un confronto con la media svizzera come proposto dal Consigliere di Stato, mi limito a richiamare i due milioni per la realizzazione della passerella di Galbisio mentre a pochi chilometri di distanza un altro progettista ha fatto spendere cinque milioni. Per promuovere la mobilità lenta non bisogna spendere molto, bensì bene; a Galbisio la città di Bellinzona ha dimostrato cosa sia possibile fare.

PRONZINI M. - Voterò contro il rapporto di maggioranza e il mio movimento parteciperà al lancio del referendum, che vinceremo.

ZANCHI P. - Invito i colleghi a riflettere prima di votare, ricordando loro che si stima che in Svizzera le persone che muoiono per l'inquinamento dell'aria sono tra le 3'000 e le 4'000 all'anno e che i costi sanitari sono assai elevati. Inoltre quale sarà l'evoluzione del traffico tra venti o trent'anni con la crisi energetica che vivremo? Il progetto è stato definito ad ampio respiro ma in realtà ci farà diventare più asmatici.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 59 voti favorevoli, 17 contrari e 2 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 60 voti favorevoli e 17 contrari.

2. - **INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 30 MAGGIO 2011 PRESENTATA NELLA FORMA GENERICA DA GIANNI GUIDICELLI E FIORENZO DADÒ PER IL GRUPPO PPD PER LA MODIFICA DELLA LEGGE SULLE COMMESSE PUBBLICHE (LCPUBB)**

Messaggio del 28 settembre 2011 n. 6539

- **INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 30 MAGGIO 2011 PRESENTATA NELLA FORMA ELABORATA DA MATTEO PRONZINI PER LA MODIFICA DELL'ART. 24 DELLA LEGGE SULLE COMMESSE PUBBLICHE (LCPUBB)**

Messaggio del 28 settembre 2011 n. 6540

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

Conclusioni del rapporto della Commissione della legislazione: si invita il Parlamento ad accogliere parzialmente l'iniziativa presentata da Gianni Guidicelli e Fiorenzo Dadò e ad accogliere parzialmente, nel principio, il postulato dell'iniziativa presentata da Matteo Pronzini.

È aperta la discussione.

PRONZINI M. - Ringrazio la Commissione della legislazione per aver affrontato le due iniziative assai celermente, una conferma del fatto che il subappalto e il dumping sono temi centrali nel nostro Cantone. Rilevo comunque di transenna che il Consiglio di Stato evade la mia iniziativa con un messaggio di una pagina.

Dal rapporto apparso sul settimanale "Il Caffè" ho appreso che l'impresa CHIT SA nell'ambito di due appalti ricevuti ha subappaltato in un caso il 45% dei lavori (per un importo del valore di 420 mila franchi) e nell'altro caso addirittura l'86%, per un valore corrispondente di 1.4 milioni di franchi: non sono a conoscenza se questi casi sono rappresentativi di quanto avviene normalmente o sono un'eccezione, ma cercherò di capire tramite atti parlamentari se sulla totalità degli appalti vi sia una parte importante di lavori data in subappalto.

Il subappalto è fondamentalmente uno tra i molti strumenti usati dal padronato per comprimere il salario a vantaggio della remunerazione del capitale, con il conseguente peggioramento delle condizioni di lavoro. Ora, è difficile correggere questa situazione a causa della struttura medesima del subappalto poiché si usa manodopera assunta per brevi periodi e spostata facilmente da un cantiere all'altro: per questi motivi ritengo sia uno strumento da abolire. La Commissione della legislazione all'unanimità propone che il tema sia affrontato e trovi una risposta.

Negli approfondimenti svolti ho scoperto che determinati lavori, quali per esempio quelli legati alla posa del ferro, alla cassetatura, eccetera, erano subappaltati ma non erano considerati come subappalti; trovo che ciò sia molto strano, ma ho constatato una resistenza attiva da parte dell'Amministrazione nel volere affrontare questo tema, come si evince dal messaggio, e quindi ho dubbi che le medesime persone abbiano intenzione di

concretizzare le proposte della Commissione: proprio per questo ho chiesto con l'emendamento che sia dato un termine di tre mesi per mettere in atto le proposte commissionali.

Concludo con una considerazione sull'emendamento che presentato a nome del gruppo PLR dal collega Pagnamenta, poiché lo considero molto significativo delle discussioni assai superficiali tenute in Gran Consiglio; egli ricorda che dal 1° gennaio 2012 è entrato in vigore il decreto del Consiglio federale di obbligatorietà al contratto settore del prestito del personale temporaneo: voglio sapere dal deputato Pagnamenta qual è il salario minimo previsto per il Cantone Ticino e per quali settori non vale questo contratto collettivo.

GUIDICELLI G., PRESIDENTE - Ricordo che non essendo oggetto di discussione oggi alcuna modifica legislativa non è possibile formulare emendamenti; il Consiglio di Stato prenderà in considerazione, nell'eventuale elaborazione di una modifica legislativa, le indicazioni che scaturiranno dalle discussioni parlamentari: non è comunque possibile modificare le conclusioni del rapporto, al limite bisogna allestire un rapporto di minoranza.

PAGNAMENTA P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Il gruppo PLR condivide le preoccupazioni enunciate negli atti parlamentari in oggetto. Se da un lato il mio gruppo si allinea alla proposta di assoggettare tutte le opere affidate dall'aggiudicatario a terzi, indipendentemente dalla loro natura, all'ordinamento sui subappalti, dall'altro esprime serie perplessità circa la proposta di abolire la possibilità del prestito di manodopera: per questo motivo il mio gruppo ha presentato un emendamento che intende stralciare quest'ultima proposta della Commissione.

In aggiunta alle argomentazioni espresse nell'emendamento mi permetto di portare alcuni esempi pratici che evidenziano l'importante ruolo del prestito di manodopera nell'edilizia; come premessa è importante ricordare che il prestito di manodopera avviene tra le ditte stesse o facendo capo a ditte specializzate di collocamento che svolgono anche un importante ruolo sociale di reinserimento di persone che hanno perso il lavoro. In primo luogo, a seguito d'improvvisa diminuzione delle acquisizioni da parte di una specifica ditta al dipendente viene comunque assicurata continuità di lavoro attraverso la pratica del prestito ad altra azienda che parallelamente ne ha bisogno: vi è dunque doppio vantaggio sia per l'azienda che presta sia per quella che riceve e inoltre, fatto altrettanto importante, il lavoratore mantiene il proprio posto. In secondo luogo, possiamo avere un caso opposto al primo: una determinata azienda ha esubero di lavoro e assume in prestito la manodopera necessaria, scaricando l'altra ditta di un onere momentaneamente gravoso. Vi è altresì l'opportunità per il lavoratore di vedersi assumere definitivamente dall'azienda che l'ha richiesto in prestito, conservando quindi il proprio posto di lavoro ed evitando in tal modo oltre che i disagi di una situazione precaria anche di dover andare a gravare sulle casse della disoccupazione. Infine il meccanismo del prestito di manodopera va altresì a vantaggio di una buona e tempestiva realizzazione della commessa.

Situazioni molto frequenti di assenze per malattia e infortuni possono sbilanciare l'operatività di una ditta, la quale, ricorrendo al prestito può superare il problema in perfetto rispetto della legalità e a tutto vantaggio della committenza.

Alle considerazioni del collega Pronzini non rispondo se non sottolineando l'importanza del gruppo di lavoro – oggetto del prossimo tema – che andrà ad approfondire il complesso tema degli appalti e subappalti.

In considerazione di quanto esposto il gruppo PLR voterà il rapporto fatta eccezione della

proposta di abolire il prestito di manodopera.

BARRA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - A nome degli imprenditori non posso che gioire di queste iniziative che trattano un tema che ci sta a cuore: in particolare condivido quella dei colleghi Dadò e Guidicelli che affronta il tema della legge sulle commesse pubbliche, mentre ritengo che l'iniziativa del collega Pronzini affronti il tema, soprattutto quello del prestito di manodopera, in modo troppo drastico e poco convincente. Nel mondo imprenditoriale del settore edile vi è la consapevolezza che qualcosa debba cambiare; già in passato tanto chi vi parla quanto i colleghi Badasci e Guerra hanno presentato atti parlamentari su questo tema che però non sono stati approfonditi: è importante che finalmente ci si muova nella direzione giusta, anche se sono necessari correttivi. Infatti se in qualità d'imprenditore posso appoggiare quanto proposto in merito al subappalto, non posso condividere l'eventuale abolizione del prestito di manodopera.

In merito al subappalto, conoscendo i problemi che esso può creare quale degenerazione delle condizioni di lavoro se non rigorosamente sotto controllo, appoggiamo l'inasprimento sia delle attuali condizioni sia delle contravvenzioni. Per questo motivo gli impresari, durante la fase di rinnovo dell'attuale contratto collettivo di lavoro (CCL), hanno stipulato un accordo con i sindacati affinché si definisca, tramite una commissione, la responsabilità solidale fra il committente, l'appaltatore e il subappaltatore. Mentre non possiamo assolutamente condividere il divieto della possibilità di ricorrere al prestito di manodopera, per diversi motivi: in primo luogo la regolamentazione in vigore prevede già una forte limitazione del prestito di manodopera, la cui quota, rispetto al totale dei lavoratori impiegati sul cantiere (non della ditta) può raggiungere al massimo il 25%; in secondo luogo si richiede un contratto scritto che prevede fra l'altro l'obbligo di rispettare i CCL e i disposti di legge.

Dalle considerazioni espresse al punto 2.3.2 del rapporto si evince chiaramente che la Commissione non è a conoscenza del significato del prestito di manodopera; il funzionamento dei consorzi si basa infatti, a parte i cantieri di lunga durata, interamente sul prestito di manodopera: le ditte consorziate prestano al consorzio tutta la manodopera di cui esso necessita. Inoltre il prestito di manodopera fra le imprese contribuisce in maniera importante a evitare licenziamenti o far ricorso al lavoro ridotto. Si tratta di un contributo importante alla socialità e fiscalità del Cantone.

Dal 1° gennaio 2012 è entrato in vigore il decreto del Consiglio federale che conferisce obbligatorietà generale al CCL per il settore del prestito di personale. Questa è un'ulteriore garanzia che chi opera nel settore, anche attraverso il prestito di manodopera, deve attenersi a regole precise.

Al collega Pronzini desidero dire che il subappalto è importante e i datori di lavoro che lo usano non sono tutti delinquenti, piuttosto si impegnano innanzitutto a creare benessere, anche dei loro dipendenti.

In conclusione, per tutti questi motivi ritengo improponibile la proibizione del prestito di manodopera poiché non contribuirebbe a risolvere i problemi denunciati negli atti parlamentari. Pertanto la Lega sosterrà solo parzialmente il rapporto e sulla base dei validi motivi esposti invita i relatori a stralciare il divieto del prestito di manodopera e, se fosse il caso, a riproporlo in discussione nella commissione che sarà creata.

JELMINI L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Il mio gruppo sostiene lo strumento del subappalto ma solo se necessario e a determinate condizioni, responsabilizzando il committente e in piena trasparenza per evitare abusi. Il settore dell'edilizia, che ha un'importante valenza per l'occupazione e per le rilevanti ricadute economiche, da alcuni anni è diventato riserva di caccia per speculatori alla ricerca di facili guadagni; infatti alcuni operatori hanno ridotto i costi ricorrendo ai subappalti, introducendo la deregolamentazione del mercato. Allo scopo di superare i concorrenti le ditte presentano offerte che non garantiscono sempre una corretta copertura dei costi; il subappalto diventa allora uno strumento per scaricare su altri il rischio economico. Si è conseguentemente diffusa la pratica di subappaltare a ditte estere una parte dell'attività. Questa prassi è rapidamente scaduta in vere e proprie catene di subappalti che snaturano il mercato. Le conseguenze di questa insana prassi ricadono sugli impresari seri e onesti – che si vedono superati nelle gare di appalto dai concorrenti – ma anche sui lavoratori, che subiscono perdite salariali e peggioramenti delle condizioni lavorative. In definitiva le conseguenze sono pagate da tutti, visto che spesso per vincere un appalto si assegnano subappalti a ditte non in grado di fornire prestazioni di qualità o che falliscono lasciando i costi a carico della collettività.

Già nel giugno del 2009 il sindacato OCST in un documento presentato alla stampa rilevava come nelle pieghe di subappalti riguardanti alcuni grandi cantieri sono emersi in Ticino ripetuti casi d'impiego di manodopera estera a condizioni salariali illegali, ossia inferiori ai minimi fissati da contratti collettivi di lavoro dichiarati obbligatori. I diversi casi denunciati negli ultimi tempi dall'OCST e da altri sindacati devono allora diventare occasione per rendere più efficace la prevenzione e la lotta contro gli abusi.

È un dato di fatto che la legge sulle commesse pubbliche [LCPubb; RL 7.1.4.1] necessiti innanzitutto di essere applicata con rigore ma occorre pure rivederla, apportandole alcune modifiche. Il caso indicato come pure tutti quelli rilevati devono diventare occasione per rendere più efficace la prevenzione e la lotta contro gli abusi. Già oggi le disposizioni in vigore prevedono che le imprese concorrenti siano tenute a indicare se, rispettivamente a quali ditte, intendono subappaltare una parte del lavoro. È pure proibito subappaltare senza l'accordo del committente. Tuttavia, contrariamente al parere del Consiglio di Stato che propone di respingere le iniziative poiché i loro postulati troverebbero già ora concreta attuazione nell'ordinamento vigente, riteniamo che quanto avvenuto recentemente imponga di rafforzare le norme e accentuare la responsabilità solidale tra chi conferisce il subappalto e chi lo riceve.

L'iniziativa parlamentare presentata da Guidicelli e Dadò per il gruppo PPD chiede di sostituire nella valutazione dei concorsi di appalto pubblici il criterio del minor prezzo con quello del miglior prezzo, rivedendo in tal senso la LCPubb. Chiede inoltre di prestare maggiore attenzione alle ditte che hanno una struttura sufficiente per far fronte all'appalto e che sono locali per gli indotti che generano sul territorio. Tali richieste sono decisamente valide e indirizzate all'eliminazione di tutti gli abusi derivanti dalla frenetica ricerca di contenere i costi dell'offerta attraverso l'attribuzione dei lavori a ditte estere e a condizioni d'impiego inaccettabili nel nostro Cantone. Come indicato nell'iniziativa il subappalto degenera in subappalti a catena di cui più nessuno ha il controllo e alla fine l'opera non si realizza o genera un aggravio di costi alla collettività.

Occorre ciò nonostante riconoscere che il settore edile vive negli ultimi tempi una sorta di suddivisione di compiti tra aziende, una specializzazione nelle attività. Questa struttura ormai consolidata non permette dunque, come indicato dal rapporto, di escludere totalmente la possibilità del subappalto, a proposito del quale ricordo che l'attuale ordinamento prevede per la sua attuazione disposizioni e sanzioni chiare e rigorose che

devono essere applicate con fermezza. Tuttavia è stato rilevato con chiarezza che in questo settore è diventata prassi subappaltare a terzi alcune opere specialistiche senza rispettare la legge: è proprio su queste opere che sono stati rilevati i problemi più significativi denunciati dai sindacati. Di conseguenza è benvenuta la proposta della Commissione della legislazione di assoggettare all'ordinamento sui subappalti tutte le opere, indipendentemente dalla loro natura, affidate dall'aggiudicatario a terzi e adeguando a tal fine le norme di legge.

In merito ai criteri per aggiudicare un appalto pubblico il rapporto commissionale poteva osare di più sostituendo, come richiesto, il criterio del minor prezzo con quello del miglior prezzo; è vero che la legge già indica quale criterio quello dell'offerta più vantaggiosa e, dunque, determinante ai fini dell'aggiudicazione non deve essere il minor prezzo quanto piuttosto l'offerta nel complesso più vantaggiosa.

Tuttavia ritengo che i colleghi Guidicelli e Dadò, proponendo il miglior prezzo, non si limitavano a quanto già previsto nella legge. Oltre al principio dell'offerta più vantaggiosa vi sono, infatti, altri elementi che fanno il prezzo veramente migliore, quali per esempio l'attenzione all'indotto locale, l'impatto ambientale, la responsabilità sociale e altro ancora. Elementi che purtroppo non sono presi in considerazione.

Interessante risulta invece la decisione della Commissione di dare seguito all'invito contenuto nella seconda iniziativa, quella presentata dal collega Pronzini, relativo all'abolizione della possibilità del prestito di manodopera previsto dall'art. 37 del regolamento sulla LCPubb. Si tratta di un chiaro invito rivolto a chi vuole concorrere a un determinato appalto a valutare tutte le questioni in gioco, anche la capacità di far fronte all'opera con il personale alle proprie dipendenze. Attualmente – è questo il punto debole – su tale prassi non vi è alcun controllo poiché l'uso di manodopera in prestito non deve essere notificato al committente e, inoltre, non è prevista una responsabilità solidale di chi usa personale in prestito; di conseguenza non è possibile controllare il rispetto delle condizioni lavorative dei dipendenti e il pagamento dei contributi sociali.

Porto dunque l'adesione del gruppo PPD alle conclusioni del rapporto della Commissione della legislazione.

LURATI S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Per fare chiarezza desidero inserire il tema nel giusto contesto. La legge in oggetto si applica a tutti i lavori di tipo pubblico mentre non si applica a quelli concernenti committenti privati. Con le iniziative in questione facciamo un mezzo passo in avanti tenuto conto delle necessità di diversi settori. In realtà la questione del prestito di manodopera è una falsa questione perché le imprese potranno comunque, anche se le proposte in discussione dovessero essere adottate, continuare a usare la manodopera a prestito da agenzie interinali o ricorrendo ad altre imprese in tutti i lavori privati e usando la manodopera in organico all'impresa per i lavori pubblici.

Dopo questa premessa propongo alcune considerazioni sul prestito di manodopera. Fino a una quindicina di anni fa vigeva tra le imprese la prassi di prestarsi la manodopera, pratica che potrebbe anche essere presa in considerazione poiché le stesse imprese soggiacciono al medesimo CCL e pertanto non si pongono particolari problemi; inoltre il lavoratore ha un posto di lavoro come dipendente di una determinata impresa e non è legato a un'impresa interinale. Per questi motivi quando si dovrà apportare una modifica allo specifico articolo di legge questa possibilità sarà da prendere in considerazione.

Differente è la questione della manodopera a prestito legata alle agenzie interinali che fanno lavorare su mandato; fintanto che vi è un CCL decretato di obbligatorietà generale –

come era il caso per il settore edile fino al 31 dicembre 2011 – anche il lavoratore alle dipendenze dell'agenzia interinale deve essere retribuito secondo le normative del CCL; se non vi è più il CCL allora eventualmente in subordine entra in vigore il contratto delle agenzie interinali che non è stato pensato per i settori dell'edilizia e dell'artigianato bensì per quelli privi di qualsiasi tipo di contratto.

Quando si usa a dismisura la manodopera interinale si crea una destabilizzazione sul posto di lavoro dovuta al fatto che chi è precario non ha alcun interesse a fare un lavoro di squadra con il resto dei lavoratori in organico all'impresa. Questo è uno dei grossi problemi denunciati dai capi-cantiere che hanno difficoltà a gestire le situazioni caratterizzate da un cambio di personale assai elevato.

Si vuole vietare l'uso a sproposito della manodopera interinale anche perché si vogliono creare le condizioni per avere una realizzazione di qualità e per fornire al committente un lavoro fatto a regola d'arte: gli impresari sono consapevoli di questo, anche se talvolta fanno finta di non saperlo. In questo senso il rapporto così come redatto – anche se sotto qualche aspetto poteva essere più coraggioso – è comunque un grosso passo avanti rispetto alla situazione attuale e crea le basi per migliorare la legislazione in tema di appalti pubblici. Inoltre è previsto che il committente è tenuto a verificare che non vi siano abusi in merito ai subappalti e potrà essere chiamato in causa; a ciò si aggiunge che vi è una presa di responsabilità rispetto all'applicazione della legge da parte degli altri enti pubblici, oltre al Cantone, vale a dire i Comuni e i Patriziati e coloro che usufruiscono di sussidi: è una novità importante che colma una carenza.

Pertanto pur non essendovi un totale accoglimento delle richieste formulate nelle due iniziative sostengo il rapporto; approfondirò la questione della responsabilità solidale nell'intervento sul messaggio successivo.

CANEPA L. - Mi complimento per il grande e approfondito lavoro svolto dai due relatori in merito ai messaggi in oggetto. Tuttavia non condivido le conclusioni del rapporto per come sono state esposte e in particolare limitatamente all'abolizione della possibilità del prestito di manodopera. In merito a quest'ultimo aspetto ritengo che l'art. 37 del regolamento di applicazione della LCPubb del 20 febbraio 2001 e del Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP) del 15 marzo 2001 [RL 7.1.4.1.6] limiti sufficientemente questa pratica consolidata – definita buona anche dal collega Lurati – che, se usata in modo intelligente e mirato, porta vantaggi a tutti gli attori (dal dipendente al committente fino al datore di lavoro). Tale articolo prevede, tra altre restrizioni, tre punti essenziali e molto chiari: in primo luogo *«il concorrente deve di principio eseguire la commessa completa in proprio»*; in secondo luogo *«la messa a disposizione di personale da una ditta all'altra deve rispettare le condizioni previste dal CCL vigente nel Cantone»*; in terzo luogo *«il prestito o la messa a disposizione della manodopera non deve superare il 25% del personale impiegato per lo svolgimento della commessa da parte della ditta deliberataria»*: vale a dire che se in un cantiere una determinata ditta impiega venti operai almeno quindici devono essere impiegati dalla ditta deliberataria e al massimo cinque possono essere in prestito. Abolire di fatto, come recitano le conclusioni del rapporto, la possibilità del prestito di manodopera creerebbe molte difficoltà nel settore, venendo a mancare quella necessaria flessibilità atta a garantire il buon funzionamento delle nostre ditte e a evitare di far capo più frequentemente al lavoro ridotto o addirittura al licenziamento. Invito quindi a rivedere le conclusioni e a studiare soluzioni più praticabili e meno invasive per prevenire gli abusi.

PAPARELLI A. - Quando vi sono grandi opere ritengo che sia impossibile non avere subappalti. Scioglio la riserva che mi aveva condotto ad astenermi dal firmare il rapporto poiché il capoverso b dell'art. 36 del regolamento di applicazione della LCPubb recita: *«il concorrente, con il consenso del committente e in casi motivati, ha la facoltà di cambiare il subappaltatore»*: normalmente quando si procede a un concorso pubblico l'impresa generale descrive e consegna la documentazione relativa ai subappaltanti – tra i quali vi sono ditte ticinesi o svizzere aventi i requisiti per eseguire le opere – ma purtroppo vige il malcostume che in corso d'opera l'impresa subappaltante sia sostituita, con l'approvazione del committente: questa situazione si ripresenta regolarmente e non abbiamo ancora mezzi sufficienti per opporci. Voterò comunque il rapporto della Commissione della legislazione.

GUIDICELLI G., PRESIDENTE - Comunico che, in considerazione sia dell'unità di materia che caratterizza la trattanda ora in discussione e la prossima sia del desiderio di evaderle nella presente seduta, mi sono accordato con i deputati che si erano iscritti per intervenire sulla trattanda seguente affinché rinuncino mentre interverranno solo brevemente il mozionante e la relatrice.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Nell'ottobre del 2011 il Gran Consiglio ha approvato modifiche che costituivano un importante passo avanti nella lotta contro gli abusi e in particolare contro l'uso inappropriato dello strumento del subappalto. In quell'occasione si era sottolineata l'importanza del regolamento che il Consiglio di Stato avrebbe adottato successivamente; il regolamento è stato allestito ed è in Consiglio di Stato per approfondimenti (è prevista un'audizione con i nostri collaboratori all'inizio di marzo e, se fosse il caso, è ipotizzabile un incontro con le parti che hanno collaborato alla stesura del regolamento, in particolare i sindacati e il padronato); abbiamo quindi dato seguito al nostro impegno e all'invito del Parlamento ad allestire le norme.

Gli atti parlamentari dei deputati Lurati, Pronzini, Guidicelli e Dadò hanno consentito di fare un ulteriore passo avanti nella consapevolezza legale e politica del problema in esame. Il rapporto dei deputati Beretta Piccoli e Kandemir Bordoli è fatto molto bene e permette a chiunque di chiarire la situazione sia dal profilo delle norme legali applicabili sia dal punto di vista dei limiti con i quali ci troviamo confrontati.

La posizione del Consiglio di Stato in merito al subappalto è sempre stata chiara: non si ritiene appropriato vietare o escludere il subappalto e parimenti bisogna affrontare tale strumento secondo i dettami della legge e con le modalità che il regolamento permette di attuare: quest'ultimo, pur non essendo conosciuto dalla maggioranza dei deputati, è menzionato nel rapporto commissionale e vuole rendere più difficile l'abuso nel settore del subappalto, permettendo l'uso di uno strumento assai importante per l'economia ticinese.

In merito all'aspetto del minor prezzo e miglior prezzo, sollevato in particolare dall'atto parlamentare dei deputati Guidicelli e Dadò, ricordo che nel messaggio il Consiglio di Stato ha indicato che la legge stabilisce nel miglior prezzo l'elemento fondamentale. Il prezzo conta per il 50% e per il resto entrano in gioco altri elementi che concorrono a determinare il miglior prezzo. Non posso assicurare che sia sempre stato applicato nel modo corretto il dettato di legge specifico ma posso dire che la legge impone di tenere conto già oggi delle richieste formulate.

La richiesta di favorire le ditte ticinesi pone problemi, pur essendo condivisibile politicamente: nella misura in cui lo si possa fare già si procede in questo senso, ma

bisogna tenere presenti anche i limiti imposti dalla legge federale sul mercato interno [RS 943.02]. Il rapporto chiede inoltre all'Esecutivo, al Dipartimento del territorio e all'Amministrazione di attivarsi per creare un gruppo di lavoro comprendente tutte le parti maggiormente interessate per approfondire i temi emersi dagli atti parlamentari e dal rapporto; vi è la nostra massima disponibilità a procedere in tal senso e mi piacerebbe sentire dai relatori le modalità. In merito al prestito di manodopera il Governo è d'accordo con le conclusioni del rapporto commissionale e, alla luce di quanto udito dagli interventi di persone particolarmente cognite in materia, chiedo ai relatori se non sia possibile inserire questo elemento assegnando il lavoro di approfondimento al gruppo in questione in modo che possa tenere conto delle risultanze sia del dibattito in seno alla Commissione sia di quello odierno del Parlamento.

Mi auguro che si possa fare un passo in avanti importante nella lotta agli abusi che disgustano tutti coloro che si accostano in buona fede al mondo del lavoro e a quello delle commesse pubbliche dell'imprenditoria e dell'imprenditorialità ticinese.

BERETTA PICCOLI L., CORRELATORE - La collega e correlatrice Pelin Kandemir Bordoli e chi vi parla, come già in occasione del dibattito dell'ottobre dell'anno scorso, si sono suddivisi il compito di difendere i rapporti: la collega si occuperà di quello sulla mozione del collega Lurati e io di quello sulle due iniziative in discussione. Abbiamo redatto un rapporto il più completo e comprensibile possibile poiché i temi oggetto delle due iniziative sono molto complessi e la normativa che vi si applica è molto articolata.

Sottolineo che sul tema dei subappalti – il più sensibile e problematico politicamente – tutti i gruppi hanno confermato l'adesione alle conclusioni del rapporto commissionale che, aderendo alla posizione del Consiglio di Stato, ritiene che non si possa sopprimere l'istituto del subappalto a causa della frammentarietà del settore edilizio; tale strumento deve però rimanere nei limiti estremamente rigorosi sanciti dalla LCPubb e dal relativo regolamento, resi più rigidi con la modifica di certi articoli nell'autunno scorso. Ricollegandomi all'intervento del Consigliere di Stato Borradori la Commissione della legislazione si attende che la modifica del regolamento entri in vigore perché i commissari hanno approvato il messaggio precedente (concernente l'art. 45 sulle sanzioni ed esclusioni) anche perché parallelamente era stata formulata la proposta di modifica del regolamento (confermata ai rappresentanti degli imprenditori e dei sindacati).

La condivisione sul capitolo dei subappalti permette di dare conferma alla Commissione della volontà di assoggettare a tale normativa tutti i lavori che sono aggiudicati a terzi dall'aggiudicatario: per prassi vi è una serie di lavori specialistici che sono affidati a terzi senza soggiacere alla normativa del subappalto; nella realtà si tratta di modificare l'applicazione della legge, che è precisa in sé, sostituendo la prassi seguita da tutti gli enti pubblici che non hanno rispettato la legge nell'ambito dei lavori specialistici.

Vi è anche unanimità sulle proposte della conclusione del rapporto in merito a tutte le altre domande presentate nell'iniziativa dei colleghi Guidicelli e Dadò concernenti i criteri di aggiudicazione: benché le finalità siano condivise quelle proposte non possono esserlo perché o, da un lato, vi è già una normativa che risponde ad esse evadendole, oppure ci si trova di fronte a limiti legislativi di rango superiore – la legge federale sul mercato interno – che non lasciano libertà d'azione.

Anche se il dibattito si è incentrato sulla questione del prestito di manodopera – tema accessorio rispetto a quello del subappalto – sul 95% delle questioni sollevate dalle iniziative concernenti il subappalto e i criteri di aggiudicazione vi è l'unanimità del Gran Consiglio.

Sul tema dei subappalti la Commissione della legislazione, su richiesta della correlatrice Kandemir Bordoli e di chi vi parla, ha istituito una Sottocommissione – composta da un rappresentante per ogni gruppo politico presente in Commissione – che si è incontrata con rappresentanti del Dipartimento del territorio (DT) e con varie parti e che ha steso il rapporto, discusso a lungo in Commissione: sarebbe stato auspicabile che le riserve e le preoccupazioni oggi emerse fossero state avanzate in sede commissionale.

In merito al prestito di manodopera occorre precisare che nel testo del gruppo PLR vi sono alcune imperfezioni; stando alle parti e in particolare ai funzionari del DT uno dei problemi legati al prestito di manodopera risiede nel controllo: quest'ultimo non è assicurato. Il prestito di manodopera è soggetto a norme molto rigorose che se applicate correttamente permettono di raggiungere l'obiettivo prefissato; il problema del controllo sorge perché la normativa non prevede alcun coinvolgimento del committente: chi riceve il lavoro può prestare manodopera, stipulare un contratto con un subappaltante senza coinvolgere il committente. Questo è un elemento che mostra la grande differenza tra la normativa sui subappalti e quella sul prestito di manodopera; il tema merita di essere analizzato.

A proposito del tema dei consorzi bisogna chiarire che quando c'è un consorzio e la legge lo ammette (anche se poi il bando lo può escludere) non c'è prestito di manodopera perché si è in presenza di società semplici che abbinano ditte che devono rispettare in modo autonomo direttamente i requisiti della LCPubb e del relativo regolamento.

Il collega Lurati ha evidenziato che da un lato il prestito di manodopera, in sé, se applicato correttamente, può anche essere positivo per tutte le parti, ma che dall'altro lato il problema sorge dalle derive conosciute dal sistema e dai prestiti di manodopera con le ditte interinali, che non adempiono lo scopo che vogliamo perseguire. L'indirizzo seguito dalla Commissione punta a togliere la facoltà del prestito di manodopera. Ora è indubbio che vi siano modalità di prestito che devono essere precisate; il committente non ha nessun controllo quando la ditta aggiudicataria procede con un prestito di manodopera: chi controlla il rispetto del 25%? chi controlla che il vincolo, che è solo contrattuale, fra il prestatore di manodopera e il beneficiario del prestito di manodopera assicuri, per esempio, la protezione delle disposizioni in materia di protezione dei lavoratori? Per il prestito di manodopera manca l'apparato che è stato sviluppato nel regolamento e che si applica al subappalto.

D'intesa con la correlatrice Kandemir Bordoli e dopo aver discusso anche con i capigruppo propongo di votare il rapporto in discussione che contiene conclusioni precise e che assegna al Consiglio di Stato il compito di esaminare e approfondire le riserve e le preoccupazioni sollevate oggi, valutando senza alcuna preclusione la questione del prestito di manodopera nell'ambito del gruppo di lavoro che comprenderà rappresentanti di tutte le parti sociali interessate al tema, come detto anche dal Consigliere di Stato Borradori.

La garanzia che può essere data a chi ha espresso riserve è che qualsiasi modifica di legge sarà sottoposta al Parlamento e che se invece vi saranno solo modifiche del regolamento esse saranno sottoposte alla Sottocommissione, in ossequio agli obiettivi stabiliti dal rapporto.

Per tutti questi motivi invito pertanto i gruppi e i colleghi che hanno espresso riserve a votare il rapporto, ricordando l'importanza che vi sia unanimità sul tema dei subappalti, il più importante e delicato.

PRONZINI M. - Innanzitutto vi è una considerazione generale: tutti concordano sul principio che si debba impedire il dumping, ma di fatto s'impongono interessi di classe che impediscono miglioramenti.

Al Consigliere di Stato Borradori chiedo di spiegare la ragione per cui finora non si sono applicate compiutamente le disposizioni in materia di subappalto, vista l'incidenza che hanno: trovo sia un fatto abbastanza grave; preannuncio che se non otterrò una spiegazione inoltrerò un atto parlamentare. Inoltre vi è un secondo aspetto che non è chiaro: il collega Beretta Piccoli ha spiegato bene che la Commissione della legislazione ha creato una Sottocommissione che ha sentito i colleghi Lurati e Barra in veste di rappresentanti dei sindacati il primo e del padronato il secondo e che ha proceduto con l'audizione di alti funzionari venendo a sapere che vi sono problemi nell'applicazione della legge; oggi però i medesimi colleghi intervengono dicendo che la situazione non è così e il problema è tutt'altro. In tutta franchezza non capisco, perché delle due l'una: o la Commissione ha perso la ragione o vi sono cose incomprensibili.

Ai colleghi Pagnamenta e Barra, che hanno citato il contratto in materia di prestito di personale e che pare non conoscano il salario, fornisco io l'informazione così che ognuno possa riflettere e capire se esso può essere veramente uno strumento contro il dumping: per il Ticino lo stipendio è 2'700 franchi lordi. Invito a riflettere.

JELMINI L. - Visto che in precedenza mi sono soffermato sulla questione della manodopera seguendo i risultati del rapporto della Commissione ora desidero chiarire che tale posizione è dipendente dalla situazione attuale in cui non vi è una regolamentazione sufficiente: per questo motivo si è ritenuto che, per contrastare i furbi irrispettosi delle disposizioni, fosse necessario impedire tale attività. Se però vi è la volontà, espressa sia dai relatori sia dal Consigliere di Stato, di regolamentare la situazione stabilendo la responsabilità di tutte le parti si deve anche riconoscere che nel prestito di manodopera vi sono aspetti positivi.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - In primo luogo non mi risulta che i subappalti dello Stato abbiano mai mostrato irregolarità e quindi invito il deputato Pronzini a moderare l'uso di determinate parole perché non voglio che queste ultime, considerato che tale settore si presta a interpretazioni e ad abusi, insinuino che non vi siano controlli da parte dello Stato; non mi risulta che i casi di abusi dello Stato siano tanti: mi risulta che siano relativamente pochi. In secondo luogo la Commissione dice che «(...) *nella pratica corrente, alcune opere specialistiche, pur essendo con una certa frequenza affidate dall'aggiudicatario a terzi, non vengono assoggettate, per prassi, all'ordinamento dei subappalti*»: ne prendiamo atto e tutti ne sono sorpresi, compresi coloro che sono del campo; se c'era tale prassi immagino che gli enti pubblici lo facevano per determinati motivi che ignoro e se il deputato Pronzini pensa di presentare atti parlamentari risponderemo. Invito comunque il deputato Pronzini a non usare quel tono inquisitorio che ritengo che non sia appropriato, tenuto conto anche che tale aspetto è emerso grazie all'audizione dei miei collaboratori; ciò non vuole dire che una simile prassi fosse giusta: poteva essere totalmente sbagliata, però credo che sia importante mettere un punto finale sulla vicenda e sono totalmente d'accordo che la norma sui subappalti sia molto chiara e molto rigida e pertanto non comprendo il perché tali opere specialistiche non debbano esserne assoggettate, come lo saranno in futuro. Non trovo sia giusto veicolare immagini che probabilmente non sono giuste o non sono del tutto giuste.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione della legislazione e le indicazioni scaturite dal dibattito parlamentare sono accolte all'unanimità dei 72 voti espressi. Le iniziative sono pertanto trasmesse al Consiglio di Stato per il seguito opportuno.

**3. MOZIONE DEL 30 MAGGIO 2011 PRESENTATA DA SAVERIO LURATI
"ADEGUAMENTO DELLA LCPUBB E DEL CIAP IN MODO DA COMBATTERE
PREVENTIVAMENTE E ALLA RADICE LE NUOVE PRATICHE PENALMENTE
PERSEGUIBILI IN AUGE NEL SETTORE EDILE"**

Messaggio del 28 settembre 2011 n. 6538

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 legislazione: si invita il Parlamento ad accogliere parzialmente la mozione invitando il Consiglio di Stato a costituire entro tre mesi un gruppo di lavoro, comprendente tutte le parti interessate, che in tempi brevi affronti la problematica nel suo complesso arrivando a definire eventuali modifiche legislative necessarie e le relative procedure che possano migliorare e rafforzare i controlli e la vigilanza su tutti gli enti assoggettati.

È aperta la discussione.

LURATI S. - Ripropongo un tema di cui si è parlato: la responsabilità solidale, che sarà introdotta in molti contratti collettivi di lavoro. Sarà un deterrente estremamente importante perché sarà applicabile per il pubblico e per il privato e farà in modo che l'impresa che assume un subappaltante che non rispetta le regole o non paga regolarmente i lavoratori dovrà rispondere direttamente.

Una questione che desta preoccupazione è che quasi ogni mese circa una trentina di imprese italiane chiedono di essere assoggettate alla legge sull'esercizio della professione di impresario costruttore [LEPIC; RL 7.1.5.3]: vi è una iperattività delle ditte italiane – imprese di costruzione o ditte artigianali – che desiderano insediarsi nel Canton Ticino senza rispettare, spesso, le regole del gioco. Nel settore dell'edilizia è stato creato un gruppo di lavoro che dovrà affrontare anche questa questione in tempi assai brevi. Inoltre vi è anche un aspetto poco compreso, vale a dire quello del finanziamento della struttura di controllo e di supporto amministrativo: in seguito a verifiche di appalti, nell'ambito dei quali risultano subappaltati diversi lavori, spesso chi esegue i controlli riceve un quantitativo notevole di documenti da analizzare; pertanto vi è il rischio che i controlli non possano più essere svolti a causa del troppo lavoro. È pertanto indispensabile finanziare una struttura amministrativa che possa procedere sia con le verifiche sia con le sanzioni

che s'impongono. Credo che la creazione del gruppo di lavoro sia necessaria perché deve permettere di creare regole applicabili e verificabili.

KANDEMIR BORDOLI P., CORRELATRICE - La mozione presentata dal collega Lurati completa la discussione che abbiamo già avuto sulle iniziative parlamentari sulla LCPubb, sia oggi sia nella seduta di dicembre, e deve essere parzialmente accolta. In Commissione della legislazione è pendente una decina tra messaggi e atti parlamentari e con il collega Beretta Piccoli abbiamo cominciato ad affrontare e a esaminare tutte le richieste per poter dare risposta ai quesiti avanzati dai parlamentari e per poter colmare le lacune più volte emerse in questo campo.

La necessità di costituire un gruppo di lavoro, comprendente le parti interessate, come proposto dalla mozione, va nella direzione non solo di rispondere alle questioni puntuali, ma anche di poter disporre di un quadro generale sulla LCPubb, sul relativo regolamento, sulle sue lacune e soprattutto sulle procedure che devono essere seguite per una sua corretta applicazione. In un campo delicato come quello delle commesse pubbliche non possiamo più continuare a fare modifiche puntuali, ma è necessario affrontare il tema nella sua globalità visto che l'evoluzione in atto nel settore della costruzione e l'avvento di pratiche illecite nell'ambito del subappalto ci impongono una riflessione generale per arrivare a proposte che ci permettano d'intervenire efficacemente e di combattere le situazioni di abuso.

Bisogna anche sottolineare che probabilmente i problemi non sono dovuti tutti alla legge che, come sostenuto anche dal Governo, contiene già una serie di strumenti utili, ma verosimilmente vi sono difficoltà nelle procedure per l'applicazione e per il controllo. Il messaggio dice infatti che già attualmente la LCPubb e il relativo regolamento di applicazione permettono, se correttamente applicati, di trovare soluzioni ai quesiti posti dal mozionante. Proprio per questo la Commissione della legislazione ha sostenuto la richiesta del mozionante di creare un gruppo di lavoro, con l'obiettivo di far sì che vi sia un'analisi approfondita della legge nel suo complesso e per verificare eventuali lacune.

Come detto in precedenza un approfondimento è necessario anche per capire se le procedure da seguire per applicare correttamente i dispositivi legali siano adeguate e, nel caso non lo fossero, per apportare le necessarie modifiche.

In conclusione la Commissione della legislazione vi invita ad accogliere parzialmente la mozione e chiede al Consiglio di Stato di costituire entro tre mesi un gruppo di lavoro, comprendente tutte le parti interessate, che affronti in tempi brevi la questione nel suo complesso arrivando a formulare proposte che possano migliorare e rafforzare i controlli e la vigilanza su tutti gli enti assoggettati.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione della legislazione sono accolte all'unanimità dei 64 voti espressi. La mozione è pertanto parzialmente accolta.

4. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 19:15 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per mercoledì 15 febbraio 2012.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Gianni Guidicelli

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder