

ANNO 2012/2013

Seduta XVIII: lunedì 24 settembre 2012 - serale

SOMMARIO

1. Comunicazioni del Presidente [2034](#)
2. Richiesta di un credito di fr. 7'000'000.- per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram del Luganese nell'ambito del Programma di agglomerato del Luganese [2034](#)
 - [Messaggio del 13 marzo 2012 n. 6616](#)
 - [Rapporto del 19 giugno 2012 n. 6616R; relatori: Sergio Savoia e Nicola Brivio](#)
3. Mozione del 15 dicembre 2010 presentata da Fabio Regazzi, Tullio Righinetti e cofirmatari (ripresa da Fiorenzo Dadò) "Per una ristrutturazione ecomorfologica del letto del fiume Ticino da Biasca alla Foce" [2051](#)
 - [Mozione del 15 dicembre 2010](#)
 - [Messaggio del 13 luglio 2011 n. 6521](#)
 - [Rapporto del 5 giugno 2012 n. 6521R; relatori: Stefano Fraschina e Francesca Bordoni Brooks](#)
4. Chiusura della seduta e rinvio [2057](#)

PRESIDENZA: Michele Foletti, Presidente

Alle ore 17:00 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 84 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 - Brivio - Caimi - Canepa - Canevascini - Caprara - Cavadini - Cavalli - Caverzasio - Celio - Cereghetti - Chiesa - Corti - Cozzaglio - Crivelli Barella - Dadò - De Rosa - Del Bufalo - Del Don - Delcò Petralli - Dominé - Ferrari - Filippini - Foletti - Franscella - Fraschina - Galusero - Garzoli - Ghisolfi - Gianora - Giudici - Gobbi - Guerra - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Lurati I. - Lurati S. - Maggi - Malacrida - Marcozzi - Mariolini - Mellini - Minotti - Morisoli - Orsi - Ortelli - Pagani - Pagnamenta - Paparelli - Passalia - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Pinoja - Polli - Ponzio-Corneo - Pronzini - Quadranti - Ramsauer - Robbiani - Rückert - Sanvido - Savoia - Schnellmann - Seitz - Steiger - Stojanovic - Storni - Viscardi - Vitta

Si sono scusati per l'assenza:

Branda - Denti - Garobbio - Solcà

1. COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

- L'Ufficio presidenziale, in accordo con la Commissione della gestione e delle finanze, propone che l'iniziativa cantonale presentata da Sergio Morisoli concernente il tema dell'occupazione di personale la domenica presso il FoxTown Factory Stores di Mendrisio e il Centro Ovale di Chiasso venga demandata alla Commissione stessa. -- L'iniziativa sarà trattata nella prossima sessione di inizio ottobre; nel frattempo la Commissione incontrerà la Deputazione ticinese alle Camere federali per stabilire una strategia coordinata sul piano cantonale e su quello federale.
- Si complimenta a nome di tutto il Parlamento con la squadra di calcio del Gran Consiglio, che a Friburgo ha vinto per il secondo anno consecutivo il Torneo dei parlamenti cantonali svizzeri.

2. RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 7'000'000.- PER L'ELABORAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA TAPPA PRIORITARIA DELLA RETE TRAM DEL LUGANESE NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA DI AGGLOMERATO DEL LUGANESE

Messaggio del 13 marzo 2012 n. 6616

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.

BADARACCO R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Circa due mesi fa è stata inaugurata la galleria Veduggio-Cassarate, un importante tassello del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) che concerne prioritariamente il traffico motorizzato. Non a caso oggi, parallelamente, siamo chiamati ad esprimerci su un'altra opera fondamentale dello stesso PTL, quella relativa alla rete tram, e più specificatamente al tratto di collegamento fra Molinazzo (Bioggio) e il centro città, che riguarda invece il trasporto pubblico.

Tutte queste realizzazioni sono tessere di un medesimo mosaico. Devono incastrarsi

insieme in maniera ottimale e complementare per creare un nuovo concetto di viabilità sostenibile, composto da infrastrutture a beneficio del trasporto privato e di altre a giovamento di quello pubblico.

Sono davanti agli occhi di tutti il sistema collassato e l'asfissia del traffico del Luganese, non migliorato dopo le novità portate dal Piano viabilità del polo Luganese (PVP). Senza un cambiamento di mentalità che porti ad un utilizzo accresciuto del mezzo pubblico difficilmente si conseguirà una complementarietà ottimale e un equilibrio ideale fra i vari vettori della mobilità. Il progettato tracciato ad "H" è ormai un progetto consolidato e condiviso nell'intera area del Luganese per una mobilità più efficiente e fluida. Sarà realizzato a tappe e coordinato assieme ad altre misure fiancheggiatrici, come gli ormai noti nodi intermodali e la riorganizzazione del servizio urbano su gomma.

Questo progetto di massima valuta in 271 i milioni necessari per la tappa prioritaria. A ciò occorre aggiungere altri 32 milioni per il Park and Ride di Molinazzo, dotato di 800 posti auto. La città di Lugano, nella seduta di Consiglio comunale del 3 aprile 2012 ha approvato la richiesta di credito di 2.8 milioni quale sua quota parte per questo progetto con 40 voti favorevoli e soli 13 contrari (quelli della Lega).

La rete tram del Luganese è inserita in un programma di agglomerato che dovrà essere presentato a breve alla Confederazione, che potrebbe arrivare ad erogare fino al 30% del costo totale dell'opera. I sussidi federali verranno erogati solo a condizione che esso venga approvato. Ben oltre 30 regioni svizzere hanno presentato progetti e chiedono i relativi sussidi: la modifica di questo progetto chiesta dall'emendamento di Stefano Fraschina genererà una spesa supplementare di 58 milioni, che non verrà sicuramente accettata dalla Confederazione. Oggi il progetto rispecchia i costi medi di realizzazione per chilometro. Non poter contare sul sostegno federale renderebbe inattuabile l'opera, poiché l'onere a carico di Cantone e Comuni diverrebbe insostenibile.

Ma la proposta dell'emendamento non è avveduta nemmeno dal profilo tecnico e dell'opportunità. Gli studi dei progettisti dimostrano che la variante sotterranea porta minori benefici. Nella zona sono presenti diverse infrastrutture, come canalizzazioni, cunicoli di servizio e il riale Genzana. Inoltre tale soluzione potrebbe pregiudicare la compatibilità con le future estensioni della rete tram verso nord e sud. Grazie parzialmente al PVP il traffico su via Cantonale e corso Pestalozzi sta diminuendo, e la presenza del tram in superficie sarà compatibile con il flusso del traffico privato. Un emendamento di uguale tenore presentato a Lugano dalla Lega è stato respinto con 37 voti contrari e 14 favorevoli.

Tengo infine a citare la mozione¹ del 9 novembre 2009 presentata congiuntamente dai gruppi PLR in Gran Consiglio e in Consiglio comunale a Lugano, che chiedeva l'esecuzione di uno studio di fattibilità concernente l'asta est del progetto ad "H", da Cornaredo al Pian Scairolo. Tale mozione venne accolta in entrambi i consessi.

Il gruppo PLR voterà contro l'emendamento presentato e sosterrà invece il messaggio e il rapporto della Gestione.

FRASCHINA S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Con il messaggio in oggetto vengono stanziati sette milioni di franchi per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete del tram del Luganese. È un'opera importante, che cambierà in modo incisivo la mobilità di tutto l'agglomerato. Il gruppo della Lega dei ticinesi non si schiera di certo a priori contro la progettazione di tale opera, ci mancherebbe altro.

¹ [Mozione](#): PTL: da completare subito con il Tram, Christian Vitta e cofirmatari per il gruppo PLR, 09.11.2009.

Resta il fatto che, davanti all'evidenza e a una serie di problemi viari emersi soprattutto dopo l'avvio del nuovo PVP, presentare un rapporto che prevede lo studio e l'elaborazione unicamente della variante in superficie, tralasciando la possibilità di studiare pure l'alternativa in sotterranea, è una forzatura decisamente poco lungimirante e politicamente discutibile. Probabilmente chi si schiera ciecamente unicamente a favore della variante in superficie non ha una visione molto chiara della saturazione viaria esistente nel centro della città di Lugano. Pensare, oggi come oggi, di progettare l'ultimo tratto fino alla pensilina Botta praticamente in mezzo alla strada, illudendosi che tutto ciò non creerà evidenti conflitti con il traffico automobilistico, è mera utopia. Soprattutto, a questo stadio della progettazione dell'opera è irresponsabile e secondo il nostro parere improponibile. Il gruppo della Lega dei ticinesi con l'emendamento in oggetto chiede che nel decreto di legge vengano tenute in considerazione ambedue le varianti. Se da quest'aula scaturirà l'ennesima incomprensibile forzatura nei confronti della nostra proposta, il referendum sul credito globale del progetto è sicuro.

Qui si tratta di stravolgere la viabilità dell'agglomerato più importante del Cantone Ticino e in considerazione del fatto che dopo la messa in moto del PVP non si può certo affermare che tutto vada liscio come l'olio, non ci sembra proponibile inserire unilateralmente e in modo perlomeno irresponsabile e discutibile l'ultima tratta della rete del tram nel cuore del traffico cittadino. Se ci guardiamo attorno, al di fuori dei nostri confini, ci accorgiamo che si fa il possibile e a volte l'impossibile per progettare arterie sotterranee e non in superficie; noi naturalmente dobbiamo fare il contrario. Se come giustificazione si invocano la rete fognaria della città, la falda e l'elevato costo dell'opzione in sotterranea, ci convinciamo ancora di più che manca qualcosa e decisamente non siamo d'accordo.

Abbiamo già visto parecchie scelte azzardate e discutibili in tema di viabilità; in questo caso chiediamo solo obiettività, lungimiranza e un briciolo di prudenza. Investire risorse per progettare la rete del tram del Luganese dovrebbe implicare un ragionamento futuristico e ad ampio raggio, ma soprattutto un progetto che eviti di intasare ulteriormente la già satura situazione viaria della città di Lugano. Sinceramente mi chiedo se i firmatari del rapporto si siano ultimamente fermati ad osservare l'ingolfata viabilità proprio nella zona ove vorrebbero piazzare i binari del tram. Se qualcuno fosse in grado di spiegarmi e di convincermi che tutto ciò non saturerà ulteriormente la viabilità cittadina, ne sarei felice. Diamoci la possibilità di approfondire un tema così importante, non per partito preso, ma pensando di progettare qualcosa che duri nel tempo e che tenga in considerazione il preoccupante e incontrastabile aumento del traffico cittadino. Non farlo sarebbe grave e irresponsabile.

Concludo con una richiesta: considerando il bacino di utenza, mi piacerebbe sapere quante persone si fermerebbero in zona Sant'Anna e quante invece andrebbero fino alla pensilina Botta.

Per i motivi esposti, vi invito a sostenere l'emendamento presentato a nome del gruppo della Lega dei ticinesi.

CAIMI C. L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Porto l'adesione convinta del gruppo popolare democratico alle proposte di principio e alle conclusioni contenute nel rapporto allestito dai colleghi Sergio Savoia e Nicola Brivio. Sempre a nome del mio gruppo comunico l'opposizione all'emendamento proposto dal gruppo della Lega, con il quale si chiede di modificare come segue l'art. 1 del decreto legislativo: *«Nel progetto verrà elaborata sia la variante che prevede il percorso da Sant'Anna al Piazzale ex-scuole in superficie sia la variante che prevede quest'ultima tratta in sotterranea».*

Mi esprimerò a nome del mio gruppo essenzialmente su due temi.

Uno primo aspetto di carattere puntuale, ma fondamentale in un'ottica di medio e lungo periodo, è quello del cosiddetto "interscambio snello" a Manno (La Monda) con la prevista Fase 1 della nuova linea della rete Tram e con il prolungamento della linea TILO. Questa proposta è contenuta nel *Masterplan Medio-Alto Vedeggio*, presentato il 13 marzo 2012; non comporta importanti oneri aggiuntivi, perché il binario elettrificato delle FFS esiste già fino allo scalo merci di Lugano-Vedeggio e si tratterebbe solo di fare adattamenti al traffico passeggeri. Né il rapporto né il messaggio vi fanno cenno: neppure le richieste al riguardo che ho formulato in sede di audizione hanno, purtroppo, avuto una risposta soddisfacente e supportata da dati concreti. La risposta in sintesi fu: *«l'idea del Masterplan al riguardo dell'interscambio di Manno non è interessante: non vale la pena introdurre un traffico ferroviario viaggiatori fino a Manno, l'utenza passerà dalla stazione FFS di Lugano e prenderà lì il tram»*. Ne parlerà anche il co-interveniente del mio gruppo, il collega e ingegnere Luigi Canepa, che approfondirà gli aspetti tecnici di questa proposta.

Il gruppo popolare democratico chiede ai relatori e al Consigliere di Stato di dare atto che già nel progetto della Fase 1 "l'interscambio snello" a Manno (La Monda) dovrà essere considerato e attuato.

Ricordo che, in occasione della riunione extra muros della Commissione della gestione e delle finanze, un paio di aziende che verranno ad impiantarsi nel Bellinzonese, ma che hanno già sedi nel Luganese, hanno fatto riferimento esplicito all'opportunità di avere un collegamento ferroviario diretto fra il basso Vedeggio e la zona Sant'Antonino-Camorino.

Le analisi condotte nell'ambito dell'elaborazione del *Masterplan Medio-Alto Vedeggio* hanno permesso di evidenziare un potenziale interessante che giustifica la creazione di nuove fermate a Camignolo e a Torricella-Taverne sulla linea ferroviaria Lugano-Rivera-Bellinzona; a Bedano, a Gravesano (zona Grumo), a Lamone (via Vedeggio) e a Manno (zona La Monda e Suglio) sul raccordo dello scalo merci del Vedeggio. La nuova linea può essere combinata con la linea S10 (Varese/Albate) Lugano-Bellinzona-Castione grazie ad un accoppiamento dei convogli a Taverne. In tal modo potranno essere offerti collegamenti diretti senza rotture di carico tra il Piano del Vedeggio e la Valle del Vedeggio verso Bellinzona. Il prolungamento del prospettato tram da Manno a Lamone, contemplato nel concetto urbanistico del Nuovo Polo Vedeggio (NPV) in fase di ideazione, rappresenterebbe un importante anello di congiunzione tra le due sponde del Vedeggio.

L'altro punto, più specifico, che tratterò riguarda l'informazione sulla convivenza del traffico veicolare con il nuovo tram. È un tema più che mai attuale dopo l'entrata in funzione del PVP. Per esempio, sulla tratta di strada da Sant'Anna al piazzale ex scuole, fino alla conclusione della pensilina Botta (dove oggi si registrano blocchi del traffico e rallentamenti oltre ogni misura accettabile) in direzione del Palazzo dei Congressi. Come risulta dal testo del rapporto commissionale e dall'immagine a pagina 8, e a differenza di quanto indicato nei pieghevoli del PVP Luganese attualmente a disposizione del pubblico, il traffico veicolare nel tratto tra l'incrocio tra via Pretorio e corso Pestalozzi e la pensilina Botta compresa è destinato ad essere eliminato nel 2023, al momento della messa in esercizio della tratta tramviaria prioritaria.

Io e il mio gruppo siamo favorevoli alla pedonalizzazione del centro della città di Lugano: può essere solo positiva per la qualità di vita di chi vi abita, lavora o soggiorna temporaneamente. È però opportuno – e fa parte di una politica lungimirante – essere sinceri e trasparenti fino in fondo riguardo a tutte le modifiche importanti che subirà di conseguenza il traffico veicolare (in particolare privato) dopo il 2023. Al più tardi a partire da quell'anno, per esempio chi scenderà da via Cantonale su corso Pestalozzi, giunto all'incrocio con via Pretorio sarà obbligato a svoltare a sinistra. Il tratto stradale in

corrispondenza con la pensilina Botta verrà eliminato. È giusto riconoscere già oggi in modo chiaro queste evoluzioni del concetto di viabilità della città, senza nascondersi dietro un dito. E già oggi è opportuno informare senza paura, in modo trasparente, su come avverrà l'accesso veicolare al centro e agli stabili pubblici importanti, quali il Palazzo di Giustizia di Lugano, quando sarà terminata la sua prevista ristrutturazione (più o meno, se tutto va come previsto, nello stesso periodo 2020-2023).

Riguardo all'emendamento proposto dalla Lega dei ticinesi, esso – oltre alla cosiddetta "rottura di carico del sistema" cui fa riferimento il rapporto a pagina 15 – avrebbe come conseguenza un maggior costo di 54 milioni di franchi per un tratto sotterraneo di circa 300 metri nel centro della città di Lugano, dalla zona BSI-Sant'Anna fino alla pensilina Botta. Il costo complessivo della Fase 1 della nuova linea della rete Tram luganese passerebbe da 270 milioni a 324 milioni: un importo assolutamente sproporzionato, che non può essere responsabilmente preso in considerazione, visto anche che con lo sfioramento del costo medio per chilometro, simile a quello previsto da altri programmi di agglomerato del resto della Svizzera, metterebbe in discussione la concessione del contributo federale del 30%. È un rischio inaccettabile!

Per riassumere: sostegno convinto del gruppo popolare democratico al rapporto commissionale, completato dalle risultanze del dibattito odierno. No, invece, alla proposta di emendamento formulata dal gruppo della Lega dei ticinesi.

CANEPA L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Con questo breve intervento vorrei portare alla vostra attenzione alcune informazioni complementari che danno un valore aggiunto a questo importante progetto.

Nell'ambito del Piano di agglomerato del luganese di seconda generazione, il PAL 2, la Commissione di sindaci denominata "Vedeggio Valley" ha elaborato il *Masterplan del Medio-Alto Vedeggio*. Questa regione conta circa 13 mila abitanti, 10 mila posti lavoro e ha una riserva insediativa del 50-60%. In estrema sintesi questo documento, tra l'altro, propone di colmare una grande lacuna: la mancanza di un collegamento di trasporto pubblico efficiente tra le importanti zone industriali del Medio-Alto Vedeggio, segnatamente quella di Mezzovico-Taverne, e la rete ferroviaria per Ponte Tresa.

All'apertura della galleria di base del Ceneri, la linea storica si troverà in gran parte sgravata dal traffico di lunga percorrenza e dal traffico merci. Le capacità disponibili offrono l'opportunità per un miglioramento della qualità del servizio ferroviario. Il concetto di sviluppo della rete TILO e la riorganizzazione delle linee di bus permetteranno di aumentare la capillarità del servizio ferroviario grazie a nuove fermate. Inoltre sarà possibile estendere la linea S10 fino a Manno utilizzando il binario industriale dello scalo merci situato sul piano del Vedeggio.

Il risultato di questa nuova impostazione può essere definito un mini metrò a cielo aperto. Grazie ad esso, la valle del Vedeggio sarà collegata con un servizio ferroviario performante e senza cambi di mezzo da e per Bellinzona. Al capolinea di Manno (in zona La Monda) sarà reso possibile l'interscambio snello con la prevista Fase 1 della nuova linea della rete di tram del Luganese. Ciò permetterà di raggiungere agevolmente Ponte Tresa, la stazione FFS, il centro di Lugano, Cornaredo e il Pian Scairolo.

Per migliorare la mobilità nel comparto non posso tralasciare l'importanza della conversione dello svincolo autostradale di Sigirino verso il cantiere AlpTransit dopo la chiusura di quest'ultimo. Ciò consentirà di liberare la valle dal traffico pesante generato dalle diverse zone industriali-artigianali. Oltre a migliorare la mobilità locale, l'innesto dello svincolo di Sigirino sulla viabilità ordinaria permetterà di sgravare anche lo svincolo

autostradale Lugano-nord e la strada cantonale Rivera-Mezzovico.

La Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) ha già avviato trattative in questo senso con l'USTRA e uno studio allestito dal Cantone dimostra la fattibilità, a costi contenuti, della conversione dell'attuale svincolo autostradale di Sigirino.

Vi ringrazio per l'attenzione e vi invito a sostenere il credito in oggetto.

MARCOZZI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Credo siamo tutti coscienti che la viabilità nel nostro Cantone è prossima alla saturazione. Se non cambiamo presto la mentalità che ci porta ad avere quasi una macchina a testa, non ci resterà che rimanere in colonna.

Il trasporto pubblico è fortunatamente pure in crescita, ma non riuscirà purtroppo forse mai a sostituire il traffico privato e a essere economicamente sostenibile sull'intero territorio cantonale. È quindi fondamentale agire sui due fronti, integrando nel migliore modo possibile i due tipi di trasporto e favorendo il trasporto pubblico. Questa richiesta di credito è una conferma concreta della volontà di anticipare soldi, tempi e realizzazione di misure atte a migliorare il trasporto pubblico. Stiamo quindi facendo il massimo.

Stiamo considerando l'agglomerato di Lugano, motore economico del nostro Cantone e nono per importanza a livello nazionale, popolato da circa 133'500 abitanti e con 78'500 addetti. Lo scenario di sviluppo prevede che nel 2025 la popolazione sarà di circa 150 mila abitanti e gli addetti 85 mila.

Lo strumento è il PTL prima, oggi il PAL 2, elaborato dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), condiviso per quanto possibile sul territorio e da poco approvato dal Consiglio di Stato e inviato a Berna. L'obiettivo della CRTL è di ricevere almeno il 35% di sussidi federali.

Il fine di questo credito è anticipare le tappe della realizzazione progressiva della rete di tram del Luganese (con la forma di H), che si integra con la ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) e diventa di fatto la spina dorsale del trasporto pubblico dell'agglomerato. La nuova rete di tram è compatibile con il mantenimento dell'attuale tratta Bioggio-Sorengo-Lugano della FLP e mira ad un'integrazione ottimale sia con il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) sia con i servizi ferroviari di lunga percorrenza, tramite interscambio alle stazioni FFS di Lugano e Lamone-Cadempino.

Il PAL 2, tenendo conto del parere del PAL 1 con entrata in materia per i finanziamenti, ha messo l'accento sulla rete di tram Lugano-Bioggio-Manno spostando la priorità di intervento rispetto alla precedente scheda di Piano direttore M3.

Parlare di rete di tram nel Luganese e nel Ticino non è una novità, ma è una necessità per arginare una mobilità privata oramai prossima al collasso.

I nostri colleghi di allora, nel 1902 approvarono la nuova legge sulle ferrovie regionali che prevedeva anche un sussidio del 30% per la costruzione di ferrovie e tranvie. Ne furono il frutto le linee: Locarno-Bignasco (1907), Bellinzona-Mesocco (1908), Lugano-Tesserete (1909), Biasca-Acquarossa (1911), Lugano-Cadro-Dino (1911), Lugano-Ponte Tresa (1912) e Locarno-Domodossola (1923). Oggi rimangono in funzione solo queste ultime due. Purtroppo oggi è impossibile recuperare quella capillarità di trasporto pubblico (pensiamo ad esempio alle colline del Luganese).

Riassumendo: le priorità in discussione oggi sono i collegamenti tra il Malcantone, il piano del Vedeggio e la città di Lugano, con la richiesta di anticipare i tempi e quindi anche i soldi. È un segnale importante che il nostro gruppo apprezza e che vorrebbe estendere anche all'asta est dell'H (Pian Scairolo-Lugano centro-Cornaredo).

Veniamo ai tempi: nel 2016 è previsto l'inizio dei lavori, nel 2023 l'entrata in funzione. I

legislativi comunali di Lugano, Bioggio e Manno hanno già votato i crediti convenuti con il Cantone sulla base di una chiave di riparto provvisoria. Il costo netto a carico del Cantone per questa fase è di 2.8 milioni di franchi (su un totale di sette). L'investimento complessivo per la realizzazione è di 271 milioni.

Il trasporto pubblico ci sta particolarmente a cuore e per questo motivo il gruppo socialista in Consiglio comunale a Lugano ha sostenuto all'unanimità tutte le fasi del progetto. Il nostro partito nel Luganese ha poi avviato un'interessante discussione nell'ambito della consultazione del programma di agglomerato che ha portato a mettere in luce sensibilità e pareri diversi, soprattutto per quanto concerne il concetto di sviluppo del Luganese e le priorità di realizzazione delle singole aste dell'H.

Considerati i tempi di realizzazione comunque lunghi sarebbe buona cosa anticipare anche i lavori per il collegamento con il Pian Scairolo e con Cornaredo per essere pronti quando il Nuovo quartiere di Cornaredo (NQC) inizierà a sorgere.

Realizzare oggi opere di interesse pubblico su di un territorio già densamente edificato e ricco di interessi non è cosa semplice. È quindi importante essere pragmatici e iniziare quanto prima il cantiere. Per questo motivo riteniamo sia importante in questa fase avviare la fase prioritaria, che non pregiudica comunque la realizzazione delle tappe successive. La destinazione futura dell'attuale rete via Sorengo rimane aperta. L'importante per noi – se questa tratta dovesse scomparire – è che questo sedime venga eventualmente utilizzato per scopi legati alla mobilità lenta. Lo stesso discorso vale per la variante (ripresa nell'emendamento Fraschina) che prevede il percorso da Sant'Anna al piazzale ex scuole in sotterranea con un aumento di costo di circa 54 milioni e per altre criticità elencate nei rapporti del Gran Consiglio e del Consiglio comunale di Lugano. Il nostro gruppo non sosterrà l'emendamento del collega Fraschina per il gruppo della lega.

Facciamo però attenzione a non tirare troppo la corda. È subito fatto far sotterrare il tram definitivamente (in tutti i sensi): la concorrenza a Berna è tale che, se non ci muoviamo uniti e coerenti, la nostra mobilità rischia grosso. Ma forse qualcuno ci tiene a tenere in colonna il traffico privato!

Il gruppo PS ringrazia i relatori per il lavoro svolto e voterà le conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze.

MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO VERDI - Convincere il nostro gruppo sulla bontà del progetto di un tram non è certamente un'impresa difficile; è un po' più difficile far credere all'esistenza di un convinto e granitico sostegno da parte di tutto il mondo politico, come apparentemente avviene in questa occasione, con un rapporto firmato da tutti i gruppi. Eppure questo progetto a lungo è stato oggetto di scherno. Molto spesso i nostri media, quando si parla di questo progetto, mostrano le foto dei vecchi tram, per suggerire che qualcuno vuole farci tornare indietro nel tempo. In realtà, come scrive anche il messaggio, i progetti di reti tramviarie oggi sono irrinunciabili per lo sviluppo delle città e la qualità urbana. Questo mezzo di trasporto fiorisce nei grandi centri europei, perché è di qualità e gode del sostegno della popolazione.

Vorrei innanzitutto precisare quanto scritto nel rapporto di Brivio e Savoia: dell'interramento del tram fino in centro città non si parla solo dal 2000; se ne parla perlomeno già dal 1987. Posseggo un documento – ormai storico – intitolato *Ticino 2001*, una concezione di mobilità ecologica frutto del lavoro dell'Associazione traffico e ambiente e pubblicato appunto nel 1987. Non lo dico semplicemente per ricordare che i Verdi e gli ambientalisti hanno idee valide che vengono spesso riprese (nello stesso documento è contenuta l'idea della Mendrisio-Varese, che il Parlamento ha votato non tanto tempo fa);

lo ricordo perché ancora recentemente, nel dibattito sul semisvincolo, siamo stati accusati di non avere affatto idee, di essere distruttivi, di essere sempre contrari e di non proporre nulla. In realtà non solo noi portiamo avanti delle idee, ma addirittura spesso queste sono poi riprese con successo. È il caso anche dell'idea del tram. Il rapporto che ho citato parlava già – nel 1987 – dell'interramento della linea fino al centro di Lugano e presentava l'idea di un metrò del Luganese.

Sono già passati ben 25 anni e non abbiamo ancora posato un solo metro di binario. Eppure tutti parlano di un progetto strategico importantissimo. Prima di vedere una concretizzazione – e non si tratta di creare qualcosa di completamente nuovo, ma semplicemente una linea alternativa a quella già esistente – dovremo attendere ancora parecchi anni (l'orizzonte è il 2020-2023). È importante essere coscienti che i tempi di realizzazione sono estremamente lunghi; noi chiederemo senz'altro di accelerarli.

Già in passato i Verdi hanno criticato le priorità di questo progetto, e i dubbi oggi sono ancora cresciuti. Se vogliamo veramente cambiare qualcosa nello sviluppo urbanistico e nella qualità di vita del centro di Lugano dobbiamo porre l'accento non sull'asta dell'H, ma sulla linea Cornaredo-Centro-Pian Scairolo. È questa la linea che veramente può far compiere il salto di qualità alla città di Lugano e portare un valore aggiunto di notevole pregio. Però purtroppo per questa linea l'orizzonte temporale è del 2030 e oltre; per la tratta verso il Pian Scairolo non ho nemmeno trovato date. Si tratta di tempi lunghissimi.

Si pone tantissimo l'accento sull'importanza del collegamento tra il Vedeggio e il Cassarate, malgrado questo già oggi esista e malgrado sia stata recentemente aperta una galleria. Marco Borradori sa che io conservo un nutrito dossier concernente l'iniziativa *Avanti*² e che non mi dimentico le promesse fatte durante i dibattiti. Si ricorderà che durante le discussioni su *Avanti* è stata affermata più volte l'importanza di finanziare le strade perché ne beneficiano anche i trasporti pubblici; addirittura l'associazione mantello dei trasporti pubblici aveva aderito al comitato a favore di "Avanti", proprio sostenendo che potenziare le strade porta vantaggi anche ai trasporti pubblici. Come spesso però purtroppo avviene, questa promessa è stata disattesa. È stato costruito un collegamento viario tra il Cassarate e il Vedeggio; ditemi voi quanti autobus di linea attraversano questa galleria: nessuno. Nessuno ha pensato di creare collegamenti veloci dei trasporti pubblici sfruttando questa galleria. Oggi, chi abita nel centro di Manno per raggiungere lo stadio di Cornaredo con il trasporto pubblico impiega almeno 57 minuti ed è costretto a una serie di cambi; con l'automobile, grazie alla galleria, ci si arriva in 10 minuti. Evidentemente nessuno sceglierà il trasporto pubblico.

Per questi motivi i nostri dubbi nel frattempo sono cresciuti. Abbiamo l'impressione che, tanto per cambiare, dietro allo scavo di una galleria ci siano interessi. La nuova linea porterà sicuramente vantaggi, ma soprattutto l'investimento accresciuto per i trasporti pubblici permetterà di ottenere un sussidio maggiore da Berna. Il tutto però senza disturbare – perché questi sono i discorsi che sento qui, pronunciati da Frasca – la viabilità di Lugano. E quindi a maggior ragione nutro dubbi sulla reale continuazione di questo progetto sull'asta principale Cornaredo-Pian Scairolo, che qualcuno già mette in discussione parlando di referendum.

Da parte nostra c'è adesione al messaggio in discussione, perché siamo convinti che il progetto del tram è strategico per il Luganese e il Ticino ed è sostenuto dalla popolazione.

² L'iniziativa popolare *Avanti – per autostrade sicure ed efficienti* è stata depositata il 28 novembre 2000. L'Assemblea federale ha elaborato un controprogetto diretto, in seguito al quale l'iniziativa è stata ritirata. Posto in votazione l'8 febbraio 2004, il controprogetto è stato respinto.

Dalla geografia del voto sul semisvincolo di Bellinzona³ appare chiaro che la periferia favorisce ancora la mobilità privata (anche i Verdi sono coscienti che nelle valli l'auto è spesso l'unico mezzo per spostarsi), però nei centri si è coscienti che i problemi del traffico non possono più essere risolti con proposte stradali. Per questi motivi siamo pronti a difendere fino in fondo il progetto del tram e chiediamo a chi siede nei Municipi dei Comuni del Luganese e a chi siede in Governo di fare il tutto il possibile per anticipare i tempi di realizzazione dell'intera rete, compresa la linea tra Cornaredo e il Pian Scairolo. Questa tratta, se la porteremo avanti convinti, darà una qualità aggiunta alla città di Lugano al suo agglomerato.

Con questo invito, porto l'adesione al rapporto commissionale.

CHIESA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Con la prima tranche degli stanziamenti previsti per la realizzazione di un'opera che aiuterà parecchio la mobilità dell'agglomerato di Lugano, il progetto della rete tram del Luganese diverrà finalmente realtà. Oggi dunque ci apprestiamo a dare il via a un'importantissima tappa per dare alla città sul Ceresio un futuro viario fluido e convincente. Il problema del traffico in effetti si trascina oramai da anni e le opere già realizzate (leggi galleria Veduggio-Cassarate) o che saranno realizzate in futuro sono finalizzate a evitare che le strade del centro vadano in definitivo e irreversibile collasso. In quest'ottica l'opera che potrebbe vedere la luce nel 2023, cioè tra poco più di dieci anni, riveste una rilevanza di prim'ordine. Il tram potrà avere successo però solo se riuscirà a diventare una vera e credibile alternativa al traffico privato. È infatti evidente che, vuoi per mentalità, vuoi per comodità, vuoi per la carenza dell'offerta, i cittadini delle nostre regioni difficilmente abbandonano il proprio mezzo di locomozione per approfittare dei trasporti pubblici.

Il progetto che ci è oggi sottoposto fugge i dubbi in questo ambito: le due nuove fermate previste sulla tratta Ponte Tresa-Lugano centro, situate tra Bioggio e Lugano (quelle di Colombara e Agno Aeroporto, non previste per altro nel progetto di massima della tappa prioritaria), e Manno Suglio-Lugano centro ne sono una dimostrazione. Ne è una dimostrazione anche la frequenza del servizio, che nei casi migliori prevede il passaggio di un mezzo di trasporto ogni sette minuti e mezzo (a Parigi la metropolitana offre in media una corsa ogni sei minuti).

In questo senso il rapporto ci conforta: *«Grazie alla nuova galleria, i tempi di percorrenza della linea tranviaria si accorciano notevolmente; conducendo dal centro città a Manno Suglio in dieci minuti, al nodo intermodale di Bioggio Molinazzo in otto minuti (ora con la FLP 19 minuti) e a Ponte Tresa in 23 minuti (attualmente con la FLP 33 minuti)»*. Con questi presupposti la concorrenzialità rispetto al traffico veicolare privato è senz'altro assicurata.

Passiamo ora al capitolo costi. L'infrastruttura ferro-tranviaria, il nodo di Molinazzo (senza il Park and Ride) e il raddoppio del binario per consentire l'incrocio dei treni a Caslano costeranno 271 milioni. È un investimento che potrebbe far storcere il naso ad alcuni, ma se consideriamo che la Confederazione verosimilmente sussidierà in ragione di un terzo la spesa, è facile concludere che il santo vale la candela. È vero, non sappiamo ancora

³ Il 14 febbraio 2012 il Gran Consiglio ha approvato il decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito di fr. 2'500'000.- per la progettazione definitiva delle opere relative al semisvincolo N2 e del posteggio d'attestamento di via Tatti a Bellinzona, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese ([messaggio n. 6549](#)). Contro il decreto legislativo è stata lanciata una domanda di referendum. La popolazione si è espressa il 23 settembre 2012, respingendo il referendum.

quale sarà l'entità della cifra stanziata dalla Confederazione, ma la stessa dovrebbe variare tra il 30 e il 35% dell'investimento.

Per dare un segnale anche a Berna, in vista – ce lo auguriamo vivamente – di un eventuale incremento del credito fino al 35%, è però necessario che questo Gran Consiglio dia il suo via libera convinto al credito. L'obiettivo è certo quello di accelerare i tempi di elaborazione del progetto definitivo. Nel 2014 conosceremo l'entità dell'aiuto federale.

Il finanziamento da Berna non è però scontato, per un paio di ragioni almeno. Prima di tutto, come fatto osservare da alcuni, si viene a sapere che il costo del tratto tra Sant'Anna e la pensilina Botta sarà di una cinquantina di milioni di franchi, per un tratto di circa 300 metri. Sarebbe da illusi credere che il tutto sia accettabile. Il costo al chilometro, se così calcolato, diverrebbe decisamente astronomico e non rientrerebbe di sicuro nella tabella dei parametri della Confederazione.

Passiamo ora ad un altro problema. Giovanni Bruschetti, presidente della Commissione regionale dei trasporti del Luganese, evidenzia un'altra pericolosa spada di Damocle: le 11'400 firme raccolte dalla Lega dei ticinesi contro il progetto di circonvallazione Agno-Bioggio. Bruschetti afferma infatti che occorre costruire consenso attorno al progetto globale di piano di agglomerato e dunque un'unità d'intenti. E in questo senso il nostro auspicio, che credo debba concernere tutti gli schieramenti politici, è che non si debba rinunciare al progetto a causa di un mero calcolo elettorale comunale.

Concludo ringraziando i relatori Nicola Brivio e Sergio Savoia per l'ottimo lavoro svolto e a nome del gruppo UDC confermo la nostra adesione al rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sull'oggetto in questione.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Innanzitutto ringrazio la Commissione della gestione e delle finanze e i suoi relatori, che hanno elaborato un rapporto estremamente esaustivo.

Il rapporto passa in rassegna il progetto condividendone i principi e concludendo che si tratta di un progetto di qualità, ambizioso e soprattutto necessario. Pertanto, benché singoli commissari esprimano interrogativi su singoli punti, la Commissione ritiene il progetto prioritario e la concessione del credito in tempi rapidi un segnale politico importante anche nei confronti della Confederazione. Argomenti simili sono stati ripetuti negli interventi ascoltati oggi in aula.

Riguardo al parcheggio Park and Ride è stata espressa la preoccupazione che questo possa portare ancora più traffico sulla strada cantonale Manno-Bioggio; di conseguenza si raccomanda al Consiglio di Stato di prendere i dovuti accorgimenti. Tengo a sottolineare che questa preoccupazione è stata recepita dal Governo e le dovute risposte sono state fornite alla Commissione nell'ambito della nostra audizione.

Un altro aspetto citato nel rapporto riguarda la fermata Agno-Aeroporto, auspicata da alcuni commissari. In proposito possiamo dire che le intenzioni del Dipartimento del territorio e del Consiglio di Stato vanno verso il completamento della rete con questa fermata, che è prevista dal Piano direttore. La fermata infatti, oltre che ai (non molti) passeggeri dell'aeroporto, renderebbe servizio a numerosi abitanti e posti di lavoro.

Vorrei ora entrare nel merito degli interventi.

Roberto Badaracco ha espresso una serie di considerazioni, tutte favorevoli alla rete di tram. Vorrei confermare che la rete di tram è prevista nel Piano di agglomerato che è stato consegnato a Berna prima del 30 giugno scorso. Ora siamo in attesa della risposta di Berna, che dovrebbe giungere nel 2014. Il Piano è stato concepito in maniera omogenea e

strutturata. La quota di investimento per i trasporti pubblici è superiore a quella per il trasporto privato. Le indicazioni fornite alla Commissione nei contatti – anche se molto informali – con Berna vanno nella direzione auspicata. Le percentuali che hanno giocato in Consiglio comunale a Lugano sono le stesse che possiedo io. Va sottolineato che i Consigli comunali di Bioggio, Lugano e Manno si sono già espressi in merito al loro contributo.

Stefano Fraschina ha parlato fondamentalmente dell'emendamento da lui presentato. Egli ha affermato che è una forzatura poco lungimirante e politicamente discutibile limitarsi alla variante in superficie. Egli ha poi chiesto quante persone andrebbero sino alla pensilina e quante si fermerebbero in zona Sant'Anna. L'unico dato (si tratta di una proiezione) che possiamo fornire è il seguente: il totale delle persone dirette in centro con il tram dovrebbe situarsi intorno alle 11 mila. Una parte di loro si fermerebbe in centro, un'altra parte continuerebbe con il bus; le percentuali però oggi sono difficilissime da determinare. Mi devo limitare all'unico dato indicato.

Esprimo ora qualche osservazione in merito all'emendamento. Il tracciato proposto con il progetto di massima è stato definito attraverso il confronto di sei varianti, che hanno esaminato tutte le ipotesi per consentire un collegamento che fosse il più possibile diretto con il centro cittadino (piazzale ex scuole) e con la possibilità di consentire anche l'accesso alla stazione delle FFS. In questa analisi è stato considerato anche il percorso in sotterranea oggetto dell'emendamento. Quindi la Commissione che si è chinata sul progetto ha esaminato espressamente anche l'oggetto dell'emendamento. Il confronto tra le varianti è stato effettuato sulla base di cinque criteri:

- benefici per l'utente;
- impatto sull'ambiente;
- benefici per la collettività;
- benefici per il committente e il gestore;
- costi di esercizio.

La soluzione sviluppata con il progetto di massima è risultata, rispetto alla variante in sotterranea, complessivamente migliore e presenta un rapporto costi e benefici più favorevole. In particolare va sottolineato che la variante sotterranea costa circa 54 milioni in più e porterebbe il costo totale dell'intervento da 271 a 325 milioni di franchi, con un aumento del 20%. Si tratta di un importo che supera largamente il quadro di riferimento stabilito dalla Confederazione nel rapporto d'esame sul PAL per contribuire al finanziamento dell'opera. I maggiori costi vanno di pari passo con le maggiori e notevoli necessità e difficoltà realizzative. Occorrerebbero una tratta supplementare a doppio binario in galleria, una stazione terminale in galleria e un lavoro in difficili condizioni idrogeologiche e con importanti conflitti con il sistema delle canalizzazioni urbane e i cunicoli di servizio. Comporterebbe inoltre, nell'eventualità dell'estensione futura del sistema tramviario verso Cornaredo e il Pian Scairolo (sollecitato da Francesco Maggi e che tutti noi vogliamo nei tempi più brevi), una rottura di carico e quindi un trasbordo molto disagiata per l'utenza e per l'economicità del servizio. Il motivo che giustificerebbe, secondo l'emendamento, la scelta della soluzione in sotterranea sarebbe l'incompatibilità fra il tram e la rete viaria. È un aspetto valutato con molta attenzione nella progettazione svolta. Occorre subito dire che il tram percorrerà su sedime "promiscuo" dall'uscita della galleria al piazzale ex scuole circa 300 metri. Le analisi dettagliate svolte hanno considerato anche il nuovo sistema viario introdotto con il PVP e hanno dimostrato che la soluzione proposta è compatibile con la circolazione viaria. La tratta condivisa con il traffico automobilistico lungo corso Pestalozzi avrà un carico massimo di 3'800 veicoli al giorno, quando la soglia di incompatibilità era stabilita a 20 mila veicoli al giorno. Va detto

che con l'entrata in funzione del PVP è in atto da parte della città di Lugano un monitoraggio continuo e il gruppo che si occupa del PVP ha già apportato alcuni adattamenti puntuali al sistema. Il PVP è quindi ancora una sorta di "work in progress" e citare oggi dati che si riferiscono ad alcuni mesi fa è probabilmente improvvido. Possiamo però dire che comunque siamo ben lontani – e a maggior ragione lo saremo nel 2023 – da una situazione di grosso conflitto tra il tram e l'automobile.

La proposta di elaborare due progetti definitivi secondo l'impostazione del progetto di massima e secondo il percorso in sotterranea è difficilmente attuabile. Questa proposta allontanerebbe, senza portare particolari nuovi fatti, una decisione che oggi alla luce dei dati elaborati è possibile ed è necessaria. Questa proposta sarebbe inoltre un segnale difficilmente comprensibile per l'Autorità federale, che potrebbe rinviare la richiesta di contributo al mittente affinché si chiarisca le idee. Naturalmente ciò comporterebbe uno spreco di tempo e il rischio di perdere parte delle rendite di posizione che abbiamo ottenuto. L'elaborazione di un secondo progetto definitivo non si risolverebbe in un cambiamento di dettaglio, ma comporterebbe ripercussioni su un'ampia porzione dell'opera, per cui l'importo di sette milioni per il progetto definitivo non sarebbe più sufficiente e andrebbe rivisto. Oggi, se doveste accogliere l'emendamento, non potremmo più partire da un costo di sette milioni per la progettazione, ma dovremmo considerare importi di parecchio superiori. In conclusione, osservo che il progetto di massima è stato approvato dalla città di Lugano e dai Comuni di Bioggio e di Manno, come anche dalla Commissione regionale dei trasporti pubblici del Luganese. I Consigli comunali dei Comuni citati hanno già anche approvato il finanziamento per il progetto definitivo. Il rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio della città di Lugano ha analizzato nel dettaglio anche il problema specifico del tracciato in sotterranea, giungendo alla conferma della scelta operata con il progetto di massima. Su questo stesso argomento si è espressa in modo inequivocabile anche la Commissione della gestione e delle finanze del Gran Consiglio.

A nome del Consiglio di Stato vi invito quindi ad appoggiare la soluzione di base.

L'intervento di Carlo Luigi Caimi solleva un elemento già toccato in Commissione della gestione e delle finanze, cioè la creazione di un interscambio snello in zona Manno utilizzando il tracciato attuale della ferrovia merci. Riprendo quanto è stato spiegato in Commissione. Alla domanda posta da Carlo Luigi Caimi, l'ingegner Stéphane Gronauer, Capo dell'Ufficio delle infrastrutture dei trasporti, ha risposto in questi termini: *«Dopo aver svolto al riguardo alcune verifiche preliminari, siamo giunti alla conclusione che questa opzione non riveste oggi un interesse così grande come potrebbe invece sembrare a prima vista. È infatti evidente come il traffico proveniente dal piano del Vedeggio sia soprattutto diretto verso il centro di Lugano, per cui un eventuale allacciamento alla rete ferroviaria a Taverne della rete dei tram risulterebbe poco interessante per l'utenza»*.

Abbiamo condotto ulteriori approfondimenti; evidentemente a questo punto non possiamo esprimerci in modo definitivo e certo, perciò rispondo con i dati in nostro possesso. Un servizio TILO (o di convogli analoghi) su questo binario è problematico in quanto gli spostamenti sono quasi tutti da e per Lugano e le simulazioni evidenziano un numero di utenti insufficiente a giustificare il servizio auspicato. A fronte di un'utenza che appare non propriamente marcata i costi sarebbero piuttosto elevati: si tratterebbe di effettuare investimenti legati al nuovo materiale rotabile e ci sarebbero costi di esercizio maggiori. Inoltre lo scartamento e la tensione sono differenti, il che potrebbe creare problemi tecnici difficili da superare con ancora una volta alti costi di investimento e di gestione.

Aggiungo che l'utenza a sud di Manno si collegherà in modo più vantaggioso alla rete ferroviaria a Lugano, tramite l'asta di Manno; mentre l'utenza che proviene dal nord di

Manno si collegherà alla rete ferroviaria anch'essa a Lugano, ma tramite la rete TILO esistente.

Caimi ha sottolineato che il PPD è a favore della pedonalizzazione del centro di Lugano, che peraltro è già ancorata nel Piano regolatore della città da parecchi anni. Quanto la città sta facendo in questo periodo è avvicinarsi all'obiettivo, anche se per ora non si può parlare di una pedonalizzazione totale.

Caimi indica che già oggi converrebbe informare su come avverrà l'accesso in futuro ai principali stabili del Comune di Lugano. Oggi credo sia impossibile dare una risposta: il PVP è un processo ancora in evoluzione e non si può affermare e che in futuro davanti alla pensilina Botta non transiterà più il traffico automobilistico o che determinati flussi andranno in una direzione piuttosto che in un'altra. Il PVP già oggi dà alcune indicazioni, però subisce ancora evoluzioni e adattamenti. E ciò dimostra la capacità dell'ente pubblico di adeguarsi alle situazioni che si presentano e che magari non erano prevedibili inizialmente.

Luigi Canepa ha parlato, oltre degli aspetti legati al tram, anche del semisvincolo di Sigirino. Sappiamo che la Confederazione non vede di buon occhio questo semisvincolo, che però è perorato non solo da Canepa, dal suo gruppo e dalla regione, ma anche dalla Commissione dei trasporti, dal Dipartimento del territorio e dal Consiglio di Stato. È quindi difficile adesso fare previsioni su ciò che succederà, ma posso assicurare che faremo tutto il possibile per arrivare a un risultato positivo. Il Governo è convinto che l'utilizzo dello svincolo, alla fine dei lavori di AlpTransit, permetterebbe di evitare parecchio traffico, anche pesante, che carica la tratta da Sigirino a Manno, già oltremodo sensibile. Non posso quindi garantire la realizzazione di quanto auspicato, ma posso garantire il nostro impegno.

Marco Marcozzi, a nome del PS, dice di essere soddisfatto di quanto si sta facendo. Faremo tutto il possibile affinché i tempi siano rispettati e se possibile accorciati. Teniamo conto sicuramente anche della tratta Cornaredo-Centro-Pian Scairolo, ma la tempistica è quella che conosce. Naturalmente anche in questo caso non possiamo oggi essere definitivi circa i tempi, che potrebbero essere più lunghi come più corti. I gruppi incaricati hanno lavorato bene e sia noi sia loro continueremo a seguire l'evoluzione e a tenere alta la guardia.

La destinazione futura sull'asse verso Sorengo non è ancora stata definita. Faremo valutazioni per stabilire cosa fare della tratta che oggi va da Bioggio verso Sorengo. Nel caso non si dovesse mantenere, ovviamente la destinazione finale verrebbe ben valutata, in modo democratico. Se Marcozzi chiedesse il mio parere personale, gli risponderei che in proposito sono d'accordo con lui. Siamo però ancora lontani dal dover decidere.

Francesco Maggi ha toccato un punto fondamentale interrogandosi circa le priorità nella realizzazione delle tratte. Il collegamento tra il piano del Vedeggio e il centro di Lugano è stato individuato come l'anello mancante nel sistema dell'agglomerato. All'interno della città c'è già un sistema di trasporto pubblico efficiente, sebbene sempre migliorabile. Abbiamo preso nota degli appunti che vengono mossi, ma anche dell'adesione convinta al tram. Nel principio, quest'opera legata al tram è da tutti ritenuta importante e prioritaria.

Marco Chiesa tocca punti che condivido in pieno: il tram ha una rilevanza di prim'ordine, però bisogna presentarlo a Berna in tempi brevi e tutti uniti e compatti. Giovanni Bruschetti, presidente della Commissione regionale dei trasporti del Luganese, è convinto che, data la validità del progetto, esso potrebbe ottenere un finanziamento pari almeno a un terzo del suo costo.

La concorrenzialità del tram è certa. Lo vediamo con il TILO: quando si mette a disposizione un servizio efficiente, puntuale, con frequenze interessanti, comodo, si riesce

a essere concorrenziali con l'automobile. È vero purtroppo che il cittadino fatica a distanziarsi dalla comodità dell'auto, perciò occorre un prodotto interessante per far compiere il cambiamento di mentalità.

Concludo invitandovi ad approvare il progetto, così come concepito e presentato in origine.

BRIVIO N., RELATORE - Penso che sul messaggio in rassegna e sul relativo rapporto ci sia una condivisione di fondo e quindi non vale la pena di ribadire i concetti sviluppati dal Consigliere di Stato e da chi è intervenuto prima di me a nome dei gruppi. Vale invece la pena di soffermarsi sulle obiezioni emerse dal dibattito, che sono principalmente due: l'emendamento e la questione sollevata da Carlo Luigi Caimi. A quest'ultima ha già risposto in modo esaustivo il Consigliere di Stato. Anch'io ho ripercorso la discussione condotta all'interno della Commissione della gestione e delle finanze e le puntualizzazioni riportate dal Dipartimento del territorio per voce dei suoi funzionari. Né io né il collega Savoia in qualità di relatori abbiamo mai avuto dubbi sulle informazioni date alla Gestione. Abbiamo preso atto che sono state condotte verifiche e i risultati a cui si è giunti hanno indotto a procedere in questo senso.

Analoghe considerazioni valgono per la proposta di emendamento. Desidero però soffermarmi più a lungo su questo tema, perché nel corso della presentazione dell'emendamento la presa di posizione del messaggio e del rapporto è stata definita «*irresponsabile*» e si è parlato di «*manca di lungimiranza*». L'idea di mettere il tram sotto terra anche nel centro di Lugano non è da scartare a priori, tant'è che anche la Commissione della gestione e delle finanze, quando si discusse del credito per il progetto di massima, chiese di compiere approfondimenti. Sembrava una buona idea, ma purtroppo i risultati ai quali si è giunti fanno concludere che si dovrà rinunciare a questa eventualità. Gli ostacoli non sono tanto di natura tecnica, sebbene la prosecuzione in galleria incontrerebbe difficoltà logistiche e infrastrutturali a causa della zona in cui si dovrebbe intervenire e renderebbe arduo continuare lo sviluppo della rete di tram; gli ostacoli sono soprattutto finanziari. A far pendere l'ago della bilancia non è tanto il maggior costo in sé (di 50 milioni di franchi) cagionato dall'interramento, quanto le sue conseguenze. Un ragionamento analogo venne compiuto per la circonvallazione Agno-Bioggio: fra le varianti che si desiderava approfondire vi era quella del sottopassaggio del fiume Vedeggio per permettere anche l'allungamento della pista dell'aeroporto di Lugano-Agno verso sud. Tutti condividevano di principio di questa proposta, però ci si rese conto che per realizzarla i costi complessivi della circonvallazione sarebbero aumentati in una misura tale che il rapporto costi e benefici non sarebbe stato più sostenibile e quindi si rischiava di perdere il sussidio della Confederazione. Qui la situazione è uguale: i 50 milioni di franchi in più renderebbero insostenibile il rapporto costi e benefici secondo i parametri della Confederazione. Essa non solo non finanzierebbe i 50 milioni in più, ma vi è il concreto rischio che non finanzierebbe più l'intero progetto, ciò che significherebbe perdere 90-100 milioni e affossare il tram di Lugano.

La Commissione della gestione e delle finanze ha trattato questo dossier con senso di responsabilità e con lungimiranza. Ha approfondito non solo gli aspetti sollevati negli interventi, ma anche altri (citati dal Consigliere di Stato, che ha fornito le necessarie rassicurazioni): si tratta del nodo di Molinazzo e della fermata Agno-Aeroporto sull'attuale linea Lugano-Ponte Tresa, che come sapete sarà parte integrante della rete di tram.

Il progetto di massima non contemplava la fermata Agno-Aeroporto, ma ho sentito con piacere che – come desiderato dalla Commissione – verrà trattata nel progetto di dettaglio.

L'importanza di questa fermata non deriva tanto dallo sviluppo che potrebbe avere l'aeroporto, ma soprattutto dall'utilità che rivestirebbe per un quartiere densamente abitato e che nei prossimi anni vivrà una crescita importante.

Per quanto concerne il nodo di Molinazzo, le assicurazioni date dal Direttore del Dipartimento del territorio vanno nella giusta direzione. A mio modo di vedere però è peccato che un'idea sicuramente interessante come il Park and Ride a contatto con l'autostrada (quindi un'uscita diretta dall'autostrada sul Park and Ride, dal quale poi salire sul tram) sia difficilmente percorribile per una questione burocratica. Come è stato scritto nel rapporto, una soluzione di questo genere non potrà presumibilmente essere percorsa perché sarebbe un unicum a livello svizzero e perché l'Ordinanza sulle strade nazionali non lo prevede. Se una buona idea non può essere realizzata perché un'ordinanza non la prevede, non è l'idea a essere sbagliata, bensì la legge.

Con queste considerazioni, vi invito ad approvare il messaggio.

SAVOIA S., RELATORE - Siccome l'argomento è già stato sufficientemente sviscerato rinuncio a intervenire.

FRASCHINA S. - Nel 1994, quando Antonio Galli era presidente delle Ferrovie Luganesi SA (FLP) e coordinatore della Sottocommissione della gestione per il Piano viario del Luganese, la Lega dei ticinesi indicò che per valutare la funzionalità delle FLP il tutto andava testato in centro città. Inoltre, in considerazione del fatto che il progetto definitivo ancora non c'è, sarebbe interessante sapere con quali certezze si è quantificato in 54 milioni di franchi l'aumento dei costi inerenti all'opzione in sotterranea. Vorrei certezze su una serie di cifre che mi lasciano perplesso.

Rimaniamo convinti che oggi date carta bianca a un'opzione senza conservare la possibilità di una valutazione più approfondita dell'altra. Come spesso accade, siamo condizionati dal fatto che si arriva alla fine e ci raccontano che se facciamo qualcosa di diverso rispetto a quanto proposto (scaturito da esami che secondo me avrebbero potuto essere più approfonditi) Berna non concede i soldi e tutto cade. Oggi possiamo decidere di andare fino in fondo con una valutazione più completa.

CAIMI C. L. - Voi sapete che io ho la testa dura, soprattutto quando si parla di cifre e di simulazioni.

Chi afferma che c'è un problema di corrente e di scartamento non ha capito a cosa si riferisce la mia proposta di "interscambio snello". Io non ho nessuna intenzione di far circolare i treni sui binari del tram. I treni con qualsiasi locomotiva che usa la corrente delle FFS arrivano già oggi allo scalo merci di Lugano-Vedeggio. Il TILO usa la stessa corrente e lo stesso scartamento. Io non so cosa si è immaginato chi ha fornito le indicazioni al Consigliere di Stato. Io ho chiesto solo di far arrivare sul binario merci, una volta all'ora, un treno passeggeri (TILO o altra composizione).

Secondo le simulazioni, il numero di passeggeri sarebbe insufficiente. Alla Commissione della gestione e delle finanze è stato presentato un numero: 2'550 persone sul ramo dalla stazione di Lugano verso Manno. Ed è previsto che dopo il 2023, nella seconda fase del tram, che questo numero aumenti di 750 unità, arrivando quindi a 3'300. Vorrei capire a cosa si riferisce il suo ingegnere quando sostiene che i numeri non ci sono. Le cifre che ho citato giustificerebbero già da sole la creazione del collegamento. Una parte delle 2'550

(poi 3'300) anziché passare da Lugano passerebbero dall'interscambio. Dire semplicemente che i numeri sono insufficienti, come è già stato fatto in Commissione della gestione e delle finanze, sa tanto di "menavia". Io quindi insisto: i numeri, sulle tabelle presentate in Commissione, secondo me c'erano. Se mi si spiegasse che le persone sono 100 o 200, lo accetterei, ma non mi accontento se mi si dice che sono "insufficienti".

Certo una proposta come quella dell'interscambio cambia qualcosa nel PVP attuale, ma si tratta di qualcosa di veramente piccolo. Mi si dice che è impossibile farlo. Eppure a Lugano si stanno facendo continui cambiamenti e adattamenti.

La tabella fornita dal Dipartimento del territorio riguardante il capolinea di Manno-Suglio non prevede nessuna difficoltà di realizzare ciò che io ho chiesto di approfondire. Si tratta di creare un collegamento tra un tram e una ferrovia che si trovano lontani 100 metri l'uno dall'altra (distanza che si può coprire anche a piedi). Mi piacerebbe che questa possibilità, tra l'altro integrata in un masterplan elaborato da professionisti, venisse approfondita. Le risposte finora date mi sembrano insoddisfacenti.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Rispondo a Stefano Frasca che si è arrivati alla proposta di soluzione per la tappa prioritaria del tram dopo un lungo iter, in cui è stato impegnato un gruppo di lavoro di cui facevano parte rappresentanti del Cantone (io con un team di funzionari), di Bioggio, di Manno, di Lugano e un gruppo di accompagnamento formato da tecnici. Il gruppo di lavoro ha esaminato la problematica durante almeno due o tre anni. È vero che non c'è ancora un progetto definitivo, ma è già stato scelto, sulla base di un concorso pubblico, un gruppo di lavoro multidisciplinare che ha presentato una stima dei costi. La variante in sotterranea è stata valutata accuratamente.

Passo all'intervento di Carlo Luigi Caimi. Io non ho detto che è impossibile realizzare quanto da lui chiesto; a domanda precisa, ho comunicato le risultanze odierne. Si può benissimo approvare oggi il credito in discussione, lasciando la porta aperta a elementi ulteriori come "l'interscambio snello". Se c'è una possibilità attuabile, non gli voglio chiudere la porta in faccia. Però i dati di cui sono in possesso oggi sono quelli che ho comunicato. Se la questione è affrontabile, oltretutto senza grossi investimenti, non sarò certo io a opporre un rifiuto.

STOJANOVIC N. - Ricordo che quattro o cinque anni fa il Cantone ha perso decine di milioni di sussidi federali nell'ambito del PAL 1 perché ha ottenuto il minimo del finanziamento previsto (30%). Il Cantone, sotto l'influenza della lobby dell'asfalto, ha fatto male i propri compiti: il rapporto fra costi e benefici era pessimo. Temo che si ripeta la stessa cosa. In mancanza di alternative approviamo questo credito, ma le priorità sono mal poste, praticamente si condanna a morte la ferrovia Lugano-Ponte Tresa e si costruiscono nuove gallerie e nuove strade che di fatto renderanno l'esercizio non sempre attrattivo per gli utenti. Vedremo cosa dirà la Confederazione. A mio modo di vedere diverse soluzioni avrebbero dovuto essere approfondite meglio, inclusa la questione delle priorità, in particolare per quanto riguarda la costruzione dell'asta Cornaredo-Pian Scairolo.

BIGNASCA A. - La Lega dei ticinesi si asterrà nella votazione finale perché le perplessità sono molte. Attendiamo impazientemente le decisioni della Confederazione sul PAL 2. Ho

sentito parlare di fermate vicino all'aeroporto e di altro ancora, ma non ho sentito nessuna proposta che tenga in considerazione il nuovo ospedale cantonale.

SEITZ G. - Nel 1911 è stata inaugurata la ferrovia Lugano-Cadro-Dino, dopo un anno e otto mesi di lavoro. Sentita la discussione odierna, possiamo dire di vivere in tempi moderni?

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Desidero completare la risposta data a Stefano Fraschina. Lo studio allestito dagli esperti scelti con pubblico concorso è disponibile, se qualcuno volesse consultarlo. Esso considera l'aspetto dei costi per la variante interrata (stimati appunto in 54 milioni) ma anche molti altri aspetti, in particolare l'integrazione con le altre aste dell'H e con il sistema dei trasporti pubblici in generale.

Quanto alla dichiarazione di Nenad Stojanovic, preciso che da anni sento dire che il PAL 1 ha ricevuto un rapporto pessimo, ma non è vero. Il PAL 1 è stato classificato al settimo posto su 29 progetti analoghi. Continuando a ribadire le stesse cose sbagliate queste non diventano più vere.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 73 voti favorevoli e 2 astensioni.

È aperta la discussione sui singoli articoli del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

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

Articolo 1

- Emendamento di Stefano Fraschina per il gruppo LEGA

È stanziato un credito di fr. 7'000'000.- per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram del Luganese.

Nel progetto verrà elaborata sia la variante che prevede il percorso da Sant'Anna al Piazzale ex-scuole in superficie sia la variante che prevede quest'ultima tratta in sotterranea.

Messo ai voti, l'emendamento è respinto con 20 voti favorevoli, 56 contrari e 1 astensione.

La discussione sui singoli articoli è dichiarata chiusa.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 58 voti favorevoli e 18 astensioni.

3. MOZIONE DEL 15 DICEMBRE 2010 PRESENTATA DA FABIO REGAZZI, TULLIO RIGHINETTI E COFIRMATARI (RIPRESA DA FIORENZO DADÒ) "PER UNA RISTRUTTURAZIONE ECOMORFOLOGICA DEL LETTO DEL FIUME TICINO DA BIASCA ALLA FOCE"

Messaggio del 13 luglio 2011 n. 6521

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 speciale delle bonifiche fondiarie: si chiede al Parlamento di accogliere la mozione.

È aperta la discussione.

DADÒ F. - Vorrei fare una premessa che mi sembra doverosa: spiace constatare ancora una volta che quando si parla di questo tema, che riguarda molto da vicino anche l'Azienda elettrica dello Stato, ci sia in sala unicamente Marco Borradori, costretto a sorbirsi critiche e considerazioni spiacevoli, mentre chi dovrebbe sentire le considerazioni sull'inadempienza e l'inosservanza della legge da parte della nostra azienda è per l'ennesima volta assente. Mi scuso pertanto con il Presidente del Governo per quanto dirò nel mio intervento, perché pur essendo membro del collegio non ha responsabilità diretta. Ho ripreso la mozione sulla ristrutturazione ecomorfologica del Ticino di Fabio Regazzi e Tullio Righinetti perché, oltre al suo intento di ottenere miglie e immediate all'abitabilità del fiume per i pesci, affronta il tema dei deflussi minimi. Questo tema viene dibattuto da decenni, sin da quando vennero dissanguati totalmente i maggiori fiumi ticinesi. È un tema importante e sul quale intervengo da anni anche se fino ad oggi è stato impossibile ottenere un esito tangibile in questo consesso.

Non mi soffermo pertanto sugli altri punti della mozione, sui quali lascio volentieri la parola ai relatori, ma devo addentrarmi in aspetti che mi sarei atteso vedere affrontati dal rapporto. Mi dispiace che la Commissione abbia rinunciato a vedere il nodo per quel che è, e che non cambia certo per la scelta del quieto vivere che sembra aver prevalso nella redazione del rapporto.

Questo atto parlamentare sembra tuttavia cogliere un sostegno unanime, ciò che ovviamente dà soddisfazione. Anzi, ad essere sinceri, questa mozione è già stata evasa alcuni mesi fa accogliendo il messaggio⁴ sul finanziamento degli interventi di rivitalizzazione del prossimo quadriennio. Tra le varie misure che avevate discusso in mia assenza vi sono anche, come ricorderete, quelle chieste in questa mozione.

⁴ [Messaggio n. 6577](#): Stanziamento di un credito quadro di fr. 4'200'000.- per la programmazione strategica della rivitalizzazione e del risanamento delle acque e per il finanziamento di interventi di rivitalizzazione di corsi d'acqua e rive laghi; stanziamento di un credito ordinario di fr. 1'050'000.- per il sussidiamento del progetto di riqualifica della foce del Cassarate; stanziamento di un credito straordinario di fr. 1'193'500.- per il sussidiamento di interventi urgenti di sgombero e ripristino dei corsi d'acqua a seguito degli eventi alluvionali del 2011, 29.11.2011. Il messaggio è stato approvato dal Gran Consiglio il 16.04.2012.

Resta invece pesantemente irrisolto da tempo – da troppo tempo! – il problema dei deflussi insufficienti nel nostro fiume, che il messaggio e il rapporto qualificano, sulla base degli studi del Cantone, come la sua malattia principale. Il nostro corso d'acqua principale è il grande vincitore del premio per il fiume più devastato delle Alpi, in gran parte a causa dello sfruttamento eccessivo da parte dell'azienda dello Stato: delle 16 prese gestite da AET in Leventina, ben 11 non rilasciano un solo litro d'acqua nel fiume.

Tuttavia, come leggiamo nel rapporto, la Commissione unanime chiede l'adeguamento dei deflussi alle norme di legge. Ricordo che già trent'anni or sono il Gran Consiglio auspicò – anche in quell'occasione all'unanimità – che i deflussi venissero aumentati in tempi celeri, andando oltre al primo adeguamento deciso in quell'occasione. Fu un adeguamento doveroso per ridare una minima dignità a fiumi a quel tempo completamente asciutti, ma è restato l'ultimo, con l'eccezione dei casi in cui le concessioni scadute – sei per la precisione – hanno innescato l'obbligo di adeguarsi alla legge.

Sui risanamenti mai effettuati, due passaggi del messaggio sollevano perplessità, indignazione e il nostro più totale dissenso.

Il Consiglio di Stato sostiene che le centrali di AET non devono adeguarsi alle norme sui deflussi minimi dell'art. 31 della legge sulla protezione delle acque.

Basandosi sull'opinione di un dottorando in diritto, il Governo reputa che, al pari delle aziende concessionarie come Ofima e Ofible, AET possa invocare i diritti acquisiti per eludere il rilascio dei deflussi minimi. Ricordo che il dottorato a cui faccio riferimento per la sua impostazione non dà certo enorme importanza ai diritti pubblici incarnati nello Stato. Ma come si sa, quando fa comodo, tutto fa brodo... e poco importa se per l'occasione vengono sviliti il diritto comune e l'importanza dell'Ente pubblico.

Per pura convenienza, il Governo ignora che le concessioni ad un certo momento terminano, al contrario dell'utilizzazione in proprio delle acque che è di durata illimitata. La rinuncia ad applicare la legge quando si tratta di sé stessi è inaccettabile e grida vendetta al cielo, oltre che essere fonte di grossa preoccupazione per chiunque nutra ancora un po' di fiducia nello Stato e nel diritto.

Ma vi è di peggio. Il Governo sostiene addirittura che anche solo per un adeguamento parziale dei deflussi, in pratica quello che si applica solitamente alle concessioni vigenti e che serve a risolvere almeno parzialmente i danni più drammatici, AET avrebbe diritto a risarcimenti. Ma scherziamo? Vi rendete conto della gravità di queste affermazioni? Il Cantone vorrebbe risarcire sé stesso per un'applicazione lacunosa e tardiva della legge, di cui lui stesso è l'unico colpevole. In questo Cantone siamo arrivati al punto grottesco in cui la vittima deve risarcire il carnefice. Queste situazioni da terzo mondo lasciamole a regimi di triste memoria e per favore smettetela di prenderci in giro!

I termini massimi per i risanamenti scadono, per legge, alla fine di quest'anno e sono già stati prorogati una volta di cinque anni. Alcuni mesi or sono Marco Borradori ha riferito che finalmente l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) ci ha fatto avere le sue osservazioni e che entro l'autunno sarà pronto il piano di risanamento che attendiamo oramai da tanti anni. Era ora.

A tal proposito, permettetemi ancora di fornire qualche indicazione, in particolare per i nuovi colleghi che forse per la prima volta sentono parlare di questo tema assai complesso.

Nel suo messaggio del 1987 concernente la legge sulle acque il Consiglio federale aveva spiegato che i risanamenti delle acque soggetti a risarcimento avrebbero dovuto essere una rara eccezione, in quanto innanzitutto andava effettuato il risanamento non soggetto a risarcimento. Secondo un rapporto dell'Ufficio federale dell'ambiente uscito il febbraio scorso, i Cantoni hanno risanato o prevedono di risanare senza obbligo di risarcimento

317 prese idroelettriche su un totale di 1'522. Poco più della metà – 161 per la precisione – sono le prese già sanate. Oltre a questi casi sono previsti 41 risanamenti soggetti a risarcimento, di cui 6 sono già stati effettuati e 35 attendono l'esecuzione. Come ho detto prima, questi dovrebbero essere casi assai rari e comunque da sanare come ultima ratio. Ora vi lascio indovinare quanti di questi casi rari e particolari concernono il nostro Cantone. Tre? Sarebbe bello, perché saremmo perlomeno nella media svizzera. Dieci? No. Il Cantone Ticino prevede ben 32 casi di risarcimento, ossia il 78% di tutti i casi nazionali.

Viviamo in un Cantone il cui Governo sottrae lo sfruttamento idroelettrico in proprio alla legge e per adeguarvisi intende risarcire sé stesso incassando così sussidi federali. E poi il Consiglio di Stato si mostra sorpreso se la Confederazione non sta al gioco e ha la faccia tosta di addossare a Berna la responsabilità dei ritardi che ne derivano. È infatti in questi termini che ha risposto alla mia ultima interrogazione⁵ con cui chiedevo come mai i risanamenti fossero sempre e ancora fermi al palo.

Mi auguro che le ventate di legalità delle ultime settimane vengano estese finalmente e doverosamente anche a sé stessi.

SCHNELLMAN F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - I corsi acqua sono un patrimonio vitale per tutti noi; preservarli nel migliore dei modi non è quindi solo un dovere, bensì è un obbligo e una necessità. E qui permettetemi una parentesi: non tutti rispettano questo impegno e l'ultimo gravissimo caso accaduto lungo il Vedeggio lo sta a testimoniare⁶.

Con questo messaggio si chiede in sostanza di valutare gli interventi e i relativi crediti per finanziare una prima misura urgente atta a favorire una maggiore strutturazione del fiume Ticino da Biasca fino alla foce. A livello cantonale questa tratta è certamente la più toccata in termini negativi dalla variazione dei deflussi giornalieri causati dalle attività idroelettriche e negli ultimi anni è già stata oggetto di alcuni interventi per la ristrutturazione ecomorfologica del suo letto.

In virtù degli esiti positivi riscontrati con le prime misure, si propone dunque di ampliare questi interventi urgenti con la posa di alberi frondosi lungo le sponde e la strutturazione dell'alveo con massi ciclopici. Tutto questo garantendo in qualsiasi momento l'attuale sicurezza idraulica. Va inoltre specificato che questi primi interventi saranno in seguito ottimizzati sul medio-lungo termine con progetti di rivitalizzazione che permetteranno di ridare al fiume il suo spazio e le sue dinamiche naturali.

In sostanza i mozionanti chiedono, anche alla luce di un calo del pescato attorno al 70% negli ultimi 16 anni, di adottare concretamente le seguenti misure:

- monitoraggio dei deflussi minimi e delle oscillazioni giornaliere di portata;
- strutturazione dell'alveo del fiume;
- gestione degli uccelli ittiofagi;
- gestione ittica.

Con questi interventi siamo certi che la tratta indicata del fiume Ticino potrà migliorare.

Come sottolineato all'inizio, i fiumi sono per tutti noi un patrimonio essenziale. Purtroppo però – senza nulla togliere a quelle vere e proprie sentinelle che sono i pescatori – i corsi d'acqua ticinesi interagiscono poco o nulla con la popolazione.

⁵ [Interrogazione n. 193.11](#): *La competenza sul rilascio dei deflussi minimi al Ritom è sottratta davvero al Cantone?*, Fiorenzo Dadò, 29.07.2011.

⁶ Vedi [interrogazione n. 225.12](#): *Ulteriore inquinamento del Vedeggio; quali responsabilità?*, Fabio Schnellmann, 21.09.2012.

Si sono approvati in passato decine di crediti per ristrutturazioni ecomorfologiche, ma poco o nulla è stato fatto per chi il fiume lo vorrebbe vivere semplicemente facendovi un tuffo o un bagno nelle calde giornate estive. Esistono spiagge improvvisate e di fortuna (ad Arbedo e Claro), ma sprovviste di attrezzature adeguate. Individuare alcune zone e destinarle a questo scopo sarebbe buona cosa in un Cantone che vuole essere attrattivo anche turisticamente. Siamo certi che – se ben pianificate – le due attività possano tranquillamente convivere.

Detto questo e invitando il Dipartimento del territorio a riflettere su quanto esposto, porto l'adesione del gruppo PLR al messaggio.

BADASCI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - La mozione in oggetto deriva non solo da una constatazione abbastanza chiara, ma da dati certi e misurati riguardanti il calo della fauna ittica presente sul tratto di fiume Ticino che da Biasca scende fino all'affluente Moesa. I provvedimenti proposti nel messaggio sono da sostenere. Bisogna però chiedersi come siamo arrivati a questa tragica situazione.

I fattori sono molteplici e non attribuibili unicamente o in maggioranza alla produzione idroelettrica degli impianti di AET e Ofible, come si è cercato di far credere da più parti. Se così fosse, gli stessi dovrebbero essere stati appena costruiti, invece funzionano egregiamente da anni e garantiscono buona energia verde. Il problema sta invece nel nuovo sistema di produzione giornaliera, che per sopperire agli sbalzi di consumo, e di riflesso di produzione, causati dal giusto aumento delle fonti rinnovabili (solare e vento), crea oscillazioni considerevoli tra il deflusso minimo e quello massimo. Infatti queste fonti non permettono una produzione costante, ma impongono alle nostre dighe e batterie di fare la regolazione della rete. Questa causa deve però indurre a riflettere: è più opportuno comperare ingenti kilowatt di energia elettrica dalle centrali a carbone estere o è meglio comprare un paio di quintali di pesce all'anno dall'estero? Probabilmente con l'impegno di tutti riusciremo ad evitare entrambe le eventualità.

Un altro fattore nel calo del pescato è il repentino aumento degli uccelli ittiofagi. Non solo dei cormorani, come riconosciuto nel rapporto, ma in particolare dell'airone cinerino, che si è insediato nel nostro territorio da pochi anni e proprio in concomitanza con questa repentina diminuzione.

Alle due cause indicate bisogna aggiungerne una terza, che a mio parere non è la meno grave. Da troppi anni nel tratto di fiume in causa è bandita l'estrazione di inerti, che causava la formazione di grosse lanche. Esse permettevano il rifugio dei pesci più grossi atti alla riproduzione. Oggi dobbiamo pagare per ottenere lo stesso risultato, mentre prima il lavoro non solo rendeva qualche franco al Cantone, ma permetteva di avere un approvvigionamento di materiale prezioso. Oggi la moda è cambiata: il nostro territorio è sacro e tutelato fino all'ultimo metro quadrato. Poi però andiamo a rifornirci di inerti in Italia, con la produzione di quintali di anidride carbonica a causa del trasporto. Però questo inquinamento è accettato, perché consente di garantire il finanziamento di organizzazioni che in caso contrario non avrebbero mai potuto svilupparsi.

Lo stesso discorso vale per le bolle di Magadino: il territorio è intoccabile, ma per mantenerlo "naturale" bisogna intervenire con l'opera dell'uomo e con crediti quadriennali che vanno ben oltre la conservazione naturale. In Ticino esistono molteplici esempi simili, in vari settori.

Ben vengano quindi gli interventi di rinaturazione come quello in discussione, ma ricordiamo che la conservazione naturale ad ogni costo dipende dall'opera dell'uomo, finanziata dalla collettività.

Il gruppo della Lega approverà questo messaggio e invita a fare altrettanto, consapevole che l'intervento va nella giusta direzione e ha un prezzo che ci possiamo permettere (per il quieto vivere con la lobby degli ambientalisti), ma il Ticino ha sicuramente problemi più gravi da risolvere.

MARCOZZI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Porto l'adesione del gruppo PS alle conclusioni del rapporto della Commissione speciale delle bonifiche fondiari ringraziando i relatori per il lavoro svolto.

Lascio ai relatori e al Consiglio di Stato addentrarsi nei temi che hanno generato la mozione, cioè il calo del pescato sul fiume Ticino, il rilascio dei deflussi minimi legali e la presenza di uccelli come gli aironi che si nutrono di pesci.

Colgo però l'occasione per ricordare l'importanza del nostro fiume principale: il Ticino. È un corso d'acqua che nasce in montagna per poi sfociare nel Verbano e scorrere giù sulla pianura Padana tra Lombardia e Piemonte. Oggi discutiamo di una misura importante e puntuale che concerne una tratta di un fiume transfrontaliero lungo circa 250 km.

Il fiume vive se c'è l'acqua, elemento naturale e pregiato oggetto di molteplici interessi. La si vorrebbe ad esempio trattenere il più possibile a monte per trasformarla nella sempre più ricercata energia. L'acqua è un bene pubblico (anche se questo Parlamento decise un paio di anni fa di non iscriverlo nella Costituzione cantonale); l'acqua è vita, e la vita, riteniamo noi, non è solo business. L'acqua è una priorità a livello locale e a livello globale. L'acqua è di tutti e per tutti, pesci compresi.

MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO VERDI - L'intervento del gruppo dei Verdi segue nei contenuti quello pronunciato da Fiorenzo Dadò. Mi dispiace molto che un primo accenno al grandissimo problema dei deflussi sia stato tolto dal rapporto. Si tratta di un'occasione mancata per ribadire l'importanza del ristabilimento dei deflussi nei nostri corsi d'acqua, soprattutto nel Sopraceneri.

Ovviamente i Verdi hanno una visione diversa rispetto a quella del collega Badasci, soprattutto per quanto concerne l'estrazione di inerti e gli uccelli ittiofagi. Questi ultimi sono anch'essi vittime degli interventi umani, soprattutto di estrazione e di arginatura, che hanno ridotto fortemente la biodiversità e la presenza di prede. Per quanto concerne i pesci, l'interesse da parte dei pescatori va soprattutto verso specie come la trota o il temolo.

I fiumi non vanno confusi con i laghi; lo scavo di grandi pozze crea ambienti che non appartengono necessariamente ai fiumi.

Va ricordato che specie come gli aironi sono favorite da un determinato tipo di pesca. Studi scientifici hanno provato che le specie selvatiche che si riproducono nei corsi d'acqua hanno comportamenti antipredatori e sanno come proteggersi, soprattutto se il fiume è ecomorfologicamente sano. Se invece si segue la politica dell'utilizzo dei fiumi come semplici allevamenti, immettendovi specie allevate, i pesci non sono adattati all'ambiente e rimangono vittime innanzitutto dei pesci predatori e poi di aironi e cormorani. Il meccanismo è analogo a quanto avveniva con pratiche venatorie passate: fagiani o altre specie allevate, liberati nella natura, dopo poche ore finivano in bocca alle volpi.

Il discorso è piuttosto complesso; mi limiterò a concludere dicendo che aderiamo al messaggio e alle misure di risanamento ecomorfologico e ci distanziamo da certi eccessi.

FRASCHINA S., CORRELATORE - Colgo innanzitutto l'occasione per ringraziare Francesca Bordoni Brooks per la preziosa collaborazione sul tema in oggetto e tutti i membri della Commissione bonifiche fondiaria che con il loro contributo hanno permesso di presentare un rapporto condiviso all'unanimità, che tiene in considerazione nel dettaglio tutti i punti che in prospettiva dovranno forzatamente essere discussi per migliorare lo stato di salute del fiume Ticino.

Dal 1996 è stato introdotto l'obbligo della registrazione del catturato ittico su un apposito libretto. Questa modifica ha sicuramente permesso, mediante la preziosa collaborazione tra l'Ufficio cantonale della caccia e della pesca e la Federazione ticinese per l'acquicoltura e la pesca, di monitorare e migliorare la gestione del pescato in generale e soprattutto di studiare in maniera decisamente più approfondita gli ecosistemi acquatici compromessi.

Se da un lato è corretto e preoccupante sottolineare che la percentuale del pescato lungo il fiume Ticino dal 1996 ad oggi ha fatto registrare un drastico calo del 70%, è prioritario e lungimirante tenere in considerazione le principali e sotto certi punti di vista inaccettabili cause che negli anni hanno portato a una simile situazione di degrado.

Lo studio promosso dal Cantone parla molto chiaro. Soprattutto nel tratto di fiume fino alla confluenza con la Moesa l'annoso problema dei deflussi minimi risulta essere la causa principale del degrado biologico. I valori soglia prospettati dal Consiglio di Stato ormai da troppi anni non vengono raggiunti. Un aumento del deflusso minimo rilasciato e un appropriato dimensionamento dei centri di demodulazione dell'acqua è il minimo che si possa pretendere anche e solamente per dare una logica e un senso a tutti gli interventi e investimenti previsti per migliorare lo stato di salute del fiume Ticino. La Commissione ha certamente preso atto delle delucidazioni da parte del Consiglio di Stato – che comunque secondo il mio personale punto di vista lasciano decisamente il tempo che trovano – in merito al rilascio dei deflussi minimi da parte di AET e auspica che tutte le centrali idroelettriche del Canton Ticino si avvicinino il più possibile all'ordinanza federale in materia di deflussi. Se così non fosse, risulta ovvio il fatto che gli sforzi e gli interventi destinati alla diversificazione ecomorfologica del corso d'acqua non potranno raggiungere gli importanti obiettivi prefissi.

Insomma, sintetizzando e contestualizzando il problema in oggetto, si deduce che la strada intrapresa è sicuramente quella giusta, ma in futuro sarà necessario e di basilare importanza che tutti gli attori coinvolti in questo delicato tema si pongano quale obiettivo il miglioramento dello stato di salute del fiume Ticino e di conseguenza remino tutti assieme nella giusta direzione.

Va inoltre sottolineata l'ottima collaborazione in atto tra l'Ufficio cantonale della caccia e della pesca e i pescatori ticinesi, che ha già portato a importanti modifiche al regolamento d'applicazione sulla pesca (aumento della misura minima della trota e del temolo a partire dal 2012 e continuo monitoraggio del problema della predazione della fauna ittica da parte dei cormorani) e che porterà sicuramente in futuro a buoni risultati.

In conclusione, ringraziando il Consiglio di Stato per gli sforzi intrapresi nel cosiddetto "Progetto fiume Ticino", accogliamo il messaggio destinato alla ristrutturazione ecomorfologica del corso d'acqua principale del nostro Cantone e vi invitiamo a sostenere il rapporto.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione speciale delle bonifiche fondiaria sono accolte all'unanimità dei 66 voti espressi. La mozione è pertanto accolta.

4. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 19:05 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per martedì 25 settembre 2012.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Michele Foletti

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder