

ANNO 2012/2013

Seduta XLIV: lunedì 18 febbraio 2013 - serale

SOMMARIO

1.	Naturalizzazioni	4408
	- <i>Rapporto di maggioranza del 4 febbraio 2013</i>	
	- <i>Rapporto di minoranza del 14 febbraio 2013</i>	
2.	• Mozione del 23 settembre 2008 presentata da Cleto Ferrari e cofirmatari "Impegno del Cantone nel promuovere lo sviluppo dell'energia eolica"	4409
	• Iniziativa parlamentare del 2 giugno 2009 presentata nella forma generica di Graziano Pestoni e cofirmatari (ripresa da Nenad Stojanovic) "Per uno sviluppo ottimale dell'energia eolica"	4409
	- Mozione del 23 settembre 2008	
	- Iniziativa parlamentare generica del 2 giugno 2009	
	- Messaggio del 5 maggio 2009 n. 6212	
	- Rapporto del 22 gennaio 2013 n. 6212R; relatore: Lorenzo Orsi	
3.	Mozione dell'8 maggio 2012 presentata da Lara Filippini e cofirmatari per il gruppo UDC "Passaggio faunistico zona Taverne: maggiore attenzione ai cervi che ai ciclisti?"	4412
	- Mozione dell'8 maggio 2012	
	- Messaggio del 5 settembre 2012 n. 6680	
	- Rapporto del 17 gennaio 2013 n. 6680R; relatore: Francesco Maggi	
4.	Mozione del 23 settembre 2008 presentata da Nenad Stojanovic e cofirmatari "Apertura della galleria stradale Vedeggio-Cassarate al solo traffico pubblico fintanto che non saranno attuate le misure fiancheggiatrici"	4414
	- Mozione del 23 settembre 2008	
	- Messaggio del 29 aprile 2009 n. 6207	
	- Rapporto di maggioranza del 17 gennaio 2013 n. 6207 R1; relatore: Angelo Paparelli	
	- Rapporto di minoranza del 17 gennaio 2013 n. 6207 R2; relatore: Francesco Maggi	
5.	Iniziativa popolare costituzionale del 22 marzo 2012 "Circonvallazione del Basso Malcantone tutta in galleria: che sia il popolo a scegliere!"	4426
	- Iniziativa popolare costituzionale del 22 marzo 2012	
	- Rapporto di maggioranza del 29 gennaio 2013; relatore: Lorenzo Orsi	
	- Rapporto di minoranza del 4 febbraio 2013; relatore: Giancarlo Seitz	
6.	Chiusura della seduta e rinvio	4427

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

Si sono scusati per l'assenza:

Branda - Delcò Petralli - Malacrida - Ponzio-Corneo

Non si sono scusati per l'assenza:

Brivio - Quadranti

1. NATURALIZZAZIONI

Rapporto di maggioranza del 4 febbraio 2013 della Commissione petizioni e ricorsi
Rapporto di minoranza del 14 febbraio 2013 della Commissione petizioni e ricorsi

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

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

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione delle petizioni e dei ricorsi: si invita il Parlamento a respingere il rapporto della maggioranza commissionale.

FOLETTI M., PRESIDENTE - Comunico che la Commissione delle petizioni e dei ricorsi ha deciso di rinviare in Commissione tre domande per le quali lo Stato d'origine del richiedente non era stato accertato.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione delle petizioni e dei ricorsi – che non comprende più le tre domande segnalate – sono accolte con 32 voti favorevoli, 11 contrari e 4 astensioni.

2. - **MOZIONE DEL 23 SETTEMBRE 2008 PRESENTATA DA CLETO FERRARI E COFIRMATARI "IMPEGNO DEL CANTONE NEL PROMUOVERE LO SVILUPPO DELL'ENERGIA EOLICA"**
- **INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 2 GIUGNO 2009 PRESENTATA NELLA FORMA GENERICA DI GRAZIANO PESTONI E COFIRMATARI (RIPRESA DA NENAD STOJANOVIC) "PER UNO SVILUPPO OTTIMALE DELL'ENERGIA EOLICA"**

Messaggio del 5 maggio 2009 n. 6212

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

Conclusioni del rapporto della Commissione speciale dell'energia: si invita il Parlamento a considerare evasa la mozione e a respingere l'iniziativa.

È aperta la discussione.

FERRARI C. - La mozione risale al 2008 e chiedeva semplicemente di promuovere una misurazione dell'arco alpino coordinata con il Canton Vallese, così da permettere a Patriziati e Comuni – proprietari del territorio, soprattutto nelle zone rurali – di disporre di dati oggettivi per valutare delle opzioni di utilizzo del territorio. Se s'istituisce un parco nella regione dell'Adula, si dovrebbe rinunciare all'energia eolica, perché le due destinazioni sono incompatibili. Allora, sarebbe opportuno conoscere se ci sono le condizioni ideali per lo sfruttamento dell'energia eolica, in modo che Comuni e Patriziati sappiano a cosa rinunciano e possano poi chiedere compensazioni. La mozione è in parte superata. Nel novembre 2011 ne ho presentata un'altra, che avrebbe meritato di essere evasa assieme, perché è più dettagliata e propone di adottare il modello vallesano per l'impostazione delle misurazioni. Prima di poter fare qualsiasi intervento sul territorio, va misurato il vento a una quota superiore agli ottanta metri dal suolo – dove normalmente si trovano le condizioni migliori – per la durata di almeno un anno.

È importante adattare la scheda V3 Energia del Piano direttore per avere uno strumento che permetta di operare. Sul San Gottardo, se il Cantone avesse avuto un modello più efficace, le perdite di tempo sarebbero state limitate. Mi chiedo inoltre come AET abbia potuto ritirare il parco eolico, pagandolo parecchio, senza disporre di misurazioni valide. Le misurazioni della Confederazione, eseguite con un modello del 2004, sono già antiche. Sembra che per il Cantone non sia prioritario tenere in considerazione l'arco alpino come potenziale di ricchezza per i Comuni della regione; più importante è mettere

vincoli ambientali senza far pagare il dovuto alla Confederazione. In questo senso, chiedo al Consiglio di Stato di attivarsi.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - La risposta del Consiglio di Stato del 2008 sulla mozione in oggetto si basava sui dati allora a disposizione ed esprimeva delle considerazioni d'ordine generale, accordando un sostegno di principio all'energia eolica in quanto energia rinnovabile. Oggi, la situazione nel settore dell'energia eolica in Ticino è evoluta, sia a livello di strategia sia a livello di progetti concreti. Il rapporto della commissione la descrive in modo corretto, facendo riferimento in particolare al Piano energetico cantonale (PEC, posto in consultazione a fine 2010) e al progetto del parco eolico del Gottardo. Quale nuovo aggiornamento, vorrei evidenziare che il PEC, nella sua versione definitiva, ha adeguato gli obiettivi di questo specifico settore. Due sono i provvedimenti previsti: il parco eolico del San Gottardo e una mappatura dei siti potenzialmente interessanti, non solo per parchi eolici, ma anche per il mini- e il microeolico.

I dati concernenti il parco eolico del San Gottardo sono diversi da quelli riportati dal rapporto commissionale. In particolare, gli aerogeneratori sono cinque, per una potenza installata totale di 14 MW e una produzione di energia di 28 GWh l'anno. In ogni caso, grazie alla mappatura pensiamo di incrementare tale produzione. Da una parte, essa dovrebbe permettere ai privati – analogamente alla mappatura solare, a condizione che l'inserimento paesaggistico e architettonico sia considerato adeguatamente – di decidere a favore d'installazioni d'impianti di mini- e microeolico. D'altro canto, dovrebbe permettere di individuare ubicazioni idonee per parchi eolici in base alle condizioni di allacciamento, di vento e d'inserimento paesaggistico, come indicato correttamente nel rapporto. Per i parchi eolici sarà, in ogni caso, determinante l'inserimento paesaggistico. Il paesaggio alpino è un valore che il Ticino non può permettersi di svalutare.

Il Consiglio di Stato aderisce alle conclusioni del rapporto, ritenuto che le raccomandazioni finali sono, di fatto, già in atto o in via di attuazione. Quanto alla domanda relativa ad AET, ricordo che essa aveva proceduto a una sorta di mappatura indipendente di questo sedime ed era giunta alle conclusioni che conosciamo.

ORSI L., RELATORE - Senza dilungarci sui contenuti del rapporto – che prevede di non dar seguito alle richieste formulate dal collega Pestoni e di ritenere evasa la mozione del collega Ferrari – penso sia innanzitutto opportuno specificare che, sebbene sia una fonte di approvvigionamento energetico interessante, alle nostre latitudini l'energia eolica si è dimostrata problematica. La conformazione delle montagne rende discontinuo il flusso del vento, cosa che invece non accade in zone di pianura o in mare aperto. AET ha dimostrato il proprio interesse e – come potete leggere nel rapporto – farà una nuova campagna di misurazioni, proprio per evitare di avventurarsi in imprese che andrebbero a finire male se i dati disponibili non fossero rigorosamente verificati e confermati. Il collega Ferrari ha fatto bene a promuovere questa discussione. L'arco alpino, soprattutto a sud delle Alpi, non è però particolarmente favorevole. Si dovrebbe anche fare attenzione a non illudere Comuni e Patriziati, che erano l'oggetto di questa iniziativa. Sappiamo che ci sono state iniziative private per promuovere parchi eolici sicuramente sovradimensionati per le nostre latitudini. L'installazione di un parco eolico, la tutela del paesaggio e l'accesso con enormi macchinari non sono semplici sulle nostre montagne. In conclusione, la Commissione dell'energia auspica che, dopo la consultazione, il Consiglio di Stato presenti

il documento conclusivo del PEC, in modo da poter ragionare a bocce ferme. Ringrazio il Consiglio di Stato per l'adesione.

FILIPPINI L. - Non posso non ribadire, per l'ennesima volta, che la decisione del Consiglio federale di uscire dal nucleare entro il 2050 si sta rilevando fallimentare. Ci troviamo, infatti, nella classica corsa contro il tempo; speriamo di trovare magicamente soluzioni al problema dell'ammancio d'energia. Il gruppo UDC sostiene il rapporto che invita a ponderare tutte le sfaccettature dell'eolico, prima di stravolgere la legge per qualcosa che gli studi devono ancora dimostrare, in altre parole se il santo valga la candela. Non annaspriamo alla ricerca di briciole di energia dal costo spropositato, ma puntiamo sull'energia stoccabile – biomassa, biogas, biodiesel – e soprattutto puntiamo al risparmio.

DADÒ F. - Pur consapevole della procedura scritta, visto l'interesse del parlamento per questo tema, chiedo al Consiglio di Stato se corrisponde al vero che il Canton Uri si sta opponendo fortemente al progetto eolico del Gottardo.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO – Noi non siamo stati informati direttamente dal Canton Uri, ma dall'Ufficio federale della pianificazione del territorio (ARE). Nell'ambito dell'approvazione del nostro Piano direttore, il Canton Uri aveva sollevato perplessità – sottolineo, perplessità: il testo in tedesco indicava «*Zurückhaltung*» – in merito al parco eolico del San Gottardo. Questa è la situazione di partenza. Il 15 gennaio 2013 il Consiglio di Stato ha scritto ufficialmente al Canton Uri e allegato tutto l'incarto riguardante il progetto, chiedendo anche un incontro per chiarire il tutto. Il Canton Uri ci ha risposto pochi giorni dopo che era disponibile a un incontro e che ci avrebbe proposto delle date. Siamo in attesa; il discorso è ancora assolutamente aperto. Non c'è un diniego di principio, ma ci sono alcuni punti che meriteranno di essere chiariti assieme dai due Consigli di Stato e dai Dipartimenti interessati.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione speciale dell'energia sono accolte con 57 voti favorevoli, 9 contrari e 10 astensioni. La mozione è pertanto considerata evasa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione speciale dell'energia sono accolte con 56 voti favorevoli, 7 contrari e 10 astensioni. L'iniziativa è pertanto respinta.

3. MOZIONE DELL'8 MAGGIO 2012 PRESENTATA DA LARA FILIPPINI E COFIRMATARI PER IL GRUPPO UDC "PASSAGGIO FAUNISTICO ZONA TAVERNE: MAGGIORE ATTENZIONE AI CERVI CHE AI CICLISTI?"

Messaggio del 5 settembre 2012 n. 6680

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

Conclusioni del rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio: si chiede al Parlamento di respingere la mozione invitando il Consiglio di Stato ad applicare in modo più rigoroso la legge sulle strade, in particolare il cpv. 5 dell'art. 6, prevedendo - laddove possibile - corsie separate per i ciclisti.

È aperta la discussione.

FILIPPINI L. - Benché il rapporto chieda di respingere la mozione, sia io sia il mio gruppo concordiamo con buona parte del contenuto e lo approveremo. L'input per la mozione è venuto da più voci di utenti della strada – automobilisti e ciclisti – che mi hanno spinto a riflettere di fronte a una simile costruzione. La struttura fa parte del progetto AlpTransit, ma ha un grosso impatto sulla circolazione e sulla sicurezza stradale, per la quale si spendono migliaia di franchi in campagne di prevenzione. Secondo i dati dello studio "Qualità dell'aria in Ticino", del giugno 2011, anche a causa del perenne intasamento dello svincolo di Manno, da questo Comune fino all'imbocco dello svincolo autostradale di Rivera-Monteceneri si contano 46 mila passaggi medi giornalieri di autovetture e mezzi pesanti. In questo senso, colgo anche l'occasione per sollecitare il Consiglio di Stato a rispondere alla mia iniziativa parlamentare generica sullo svincolo di Sigirino, che sarebbe essenziale per sgravare un lungo tratto di strada cantonale e renderlo più sicuro per i ciclisti.

La presa di posizione del Consiglio di Stato ci ha stupito non poco; la strada in questione non sarebbe adatta ai ciclisti, pur essendoci una corsia tratteggiata a disposizione di tutti, famiglie comprese. Chissà – ironicamente parlando – dove si allenava Rocco Cattaneo, presidente del PLR e abitante del Comune di Monteceneri, giacché le strade in questione non sarebbero adatte alle bici da corsa! Concordiamo con il rapporto che è una necessaria una miglioria della segnaletica stradale, ma tale intervento non basta. A mio modesto avviso, pur non essendo specialista del settore, la riduzione della circonferenza della rotonda toglierebbe il "punto cieco" che mette in pericolo i ciclisti. Se, come citato nel rapporto, la mozione ha avuto il pregio di sollevare i problemi degli utenti della bicicletta, ebbene, mi preme dire che essa vuole sollevare anche un altro aspetto, a mio avviso negativo: l'avallo di determinate strutture solo perché hanno finanziamenti esterni al Cantone.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Quanto alla risposta alla sua iniziativa parlamentare presentata tempo fa in merito allo svincolo di Sigirino, come lei sa, il tutto è un "work in progress". Un po' di tempo fa abbiamo ricevuto

una risposta piuttosto negativa dalla Consigliera federale Doris Leuthard sulla possibilità di mantenere lo svincolo di Sigirino. Era una risposta a una lettera che i Comuni di Manno, Agno e Bioggio avevano scritto – un po' affrettatamente – alla Confederazione. Di fatto, come Cantone e anche come Commissione dei trasporti del Luganese siamo convinti che quello svincolo sarebbe utilissimo per le ragioni che lei sa e che ha detto. Adesso, assieme alla CRTL, stiamo realizzando uno studio per sottoporre a Berna una proposta concreta e documentata dei pregi del mantenimento dello svincolo di Sigirino. Quando saremo un po' più sicuri e solidi, risponderemo all'iniziativa.

MAGGI F., RELATORE - Intervengo per ricordare le conclusioni del rapporto che invitano il Gran Consiglio a respingere la mozione, formulando tuttavia l'invito al Consiglio di Stato ad applicare in modo più rigoroso l'articolo 6 capoverso 5 della legge sulle strade, che prevede – là, dove è possibile – corsie separate per i ciclisti. Il rapporto contiene, inoltre, alcune proposte di misure per aumentare la sicurezza dei ciclisti; invitiamo il Consiglio di Stato ad approfondirle e, se possibile, ad applicarle.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Abbiamo preso atto dell'invito e della richiesta di osservare l'articolo della legge sulle strade; daremo il dovuto seguito. Ad alcune raccomandazioni già si sta dando seguito, tra l'altro anche con il messaggio che discuteremo un po' più tardi. Quello che avete scritto nel rapporto è stato recepito.

CANEPA L. - Sciolgo la riserva. Condivido il rapporto del collega Maggi – limitatamente alle conclusioni – perché oramai il danno è fatto. Concordo con la collega Filippini quando scrive che siamo di fronte a un'opera – il passaggio faunistico – mal concepita. Non solo; questa spropositata opera grida vendetta a fronte dell'ingente spesa (si vocifera di oltre cinque milioni di franchi) e dell'impatto negativo sul paesaggio. Che si tratti di AlpTransit, di Confederazione e di chicchessia, sono sempre soldi pubblici mal spesi, a fronte di strade pubbliche che anno dopo anno vanno in deperimento a scapito anche della sicurezza dei ciclisti.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione speciale pianificazione del territorio sono accolte con 63 voti favorevoli, 1 contrario e 10 astensioni. La mozione è pertanto respinta.

4. MOZIONE DEL 23 SETTEMBRE 2008 PRESENTATA DA NENAD STOJANOVIC E COFIRMATARI "APERTURA DELLA GALLERIA STRADALE VEDEGGIO-CASSARATE AL SOLO TRAFFICO PUBBLICO FINTANTO CHE NON SARANNO ATTUATE LE MISURE FIANCHEGGIATRICI"

Messaggio del 29 aprile 2009 n. 6207

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 di maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio: si invita il Parlamento a respingere la mozione.

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio: si invita il Parlamento a respingere la mozione, ma si chiedono al Consiglio di Stato misure concrete per migliorare la sostenibilità della mobilità nel Luganese.

È aperta la discussione.

STOJANOVIC N. - La mozione è stata inoltrata quasi cinque anni or sono e chiede al Consiglio di Stato di aprire la galleria Vedeggio-Cassarate esclusivamente al traffico pubblico fintanto che non saranno state realizzate le misure fiancheggiatrici previste dal Piano dei trasporti del Luganese e dagli accordi sottoscritti con la Confederazione. Rilevo questo fatto perché oggi, quasi quotidianamente, diversi partiti sostengono che il PVP (il Piano Viario del Polo luganese) non funziona, che ci sono troppe colonne e che la situazione non è migliorata. Ebbene, tutto questo non cade dal cielo. È la conseguenza di alcune scelte (o non scelte) politiche degli ultimi anni, forse anche degli ultimi decenni. Con questa mozione, del 3 settembre 2008, il gruppo socialista esprimeva diverse preoccupazioni che, alla luce di quanto è accaduto negli ultimi mesi, sembrano più che giustificate. Si temeva, per esempio, che la galleria non permettesse di ridurre i volumi di traffico sull'asse nord-sud. Lamentavamo ritardi nella realizzazione dei posteggi filtro e dei Park and Ride (P&R), in particolare quello di Vezia (che non c'è ancora), ma anche quello di Cornaredo. Reclamavamo chiarezza sulle direttrici del traffico in uscita dalla galleria. Evocavamo anche la questione della politica dei posteggi del Comune di Lugano, scrivendo che «sinora non si ha l'impressione che il Cantone abbia la situazione sotto controllo e soprattutto che abbia la volontà politica di intervenire presso le autorità comunali per far rispettare quanto previsto dal Piano dei trasporti del Luganese». Avevamo anche espresso preoccupazioni per quanto riguarda la chiusura al traffico di alcune strade al centro Lugano, così come previsto dal PTL; oggi constatiamo che tante di queste strade non sono state chiuse al traffico. Concludevamo facendo un paragone con la galleria Mappo-Moretina; anche lì erano state fatte tante promesse, ma alla fine su diverse strade in diversi punti del Comune di Locarno il traffico non è diminuito. Ci sono precise responsabilità politiche; ultimamente, fa specie sentire la Lega dei ticinesi criticare il PVP, quando il Consigliere di Stato della Lega dei ticinesi è responsabile di questo dossier da oramai diciotto anni. Vale anche per il partito liberale radicale, che a Lugano ha

sempre avuto la maggioranza; anche in questo caso, diverse volte, abbiamo avuto la dimostrazione che si assecondavano gli interessi di alcune lobby, in particolare quella dei commercianti di Lugano, senza considerare la situazione globale del traffico e dell'inquinamento a Lugano. Anche se la richiesta della mozione oggi ormai è superata, si ribadisce che alcune preoccupazioni espresse cinque anni or sono in parte si stanno avverando.

Nella scorsa estate, poco prima dell'apertura della galleria, avevo inoltrato cinque interrogazioni urgenti al Consiglio di Stato. Come esempio vi cito quella che riguarda le corsie bus a Lugano: ho chiesto quante corsie bus sono state create e quante sono state invece eliminate. Il 14 novembre 2012, il Consiglio di Stato ha risposto che sono stati eliminati 750 metri di corsia riservata ai bus e ne sono stati creati mille, quindi, il bilancio è di 250 metri in più. Se pensiamo di risolvere i problemi di traffico di Lugano con questo tipo di politica, ci sbagliamo di grosso. Il futuro sarà forse qui a smentirci; speriamo di no.

SCHNELLMANN F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Premetto subito che parlo con cognizione di causa, perché vivo quotidianamente il PVP e i due portali della galleria. La mozione è stata inoltrata ben quattro anni prima dell'inaugurazione ufficiale della galleria Vedeggio-Cassarate, avvenuta – come tutti sappiamo – la scorsa estate. Vien da dire che nel frattempo di acqua sotto i ponti ne è passata; parallelamente, molte vetture sono transitate in galleria, si parla di 20-25 mila transiti giornalieri nei due sensi. Onestamente pensavo che la mozione potesse nel frattempo essere ritirata, ma poiché così non è stato, è giusto affrontarla.

Le misure legate al PVP sono suddivise in tre categorie di priorità. Qui bisogna dire che quelle legate all'apertura della galleria sono state nel frattempo soddisfatte. Cito solo le più importanti: i 1'200 posti auto in zona Resega, gli impianti semaforici nelle strade toccate dalla nuova viabilità, la modifica dei sensi di marcia, la diminuzione dei posteggi per pendolari. Chiedere di chiudere al traffico privato una struttura con un alto grado di funzionalità è semplicemente fuori luogo, anche perché attualmente nessuna linea di trasporto pubblica – né Autopostale, né TPL, né ARL – transita in galleria; quindi questo vorrebbe dire tenere la galleria chiusa. Su tutto il PVP questa è certamente l'opera che meglio ha saputo interpretare le esigenze di mobilità del Luganese, sgravando – nonostante i dubbi della mozione – importanti arterie, quali via Besso, via Trevano, via San Gottardo e pure il lungolago. Dopo un inevitabile periodo di assestamento, il PVP sta pian piano funzionando. È vero, non tutto è stato terminato o è perfettamente efficace, ma il Dipartimento del territorio con la sua Divisione delle costruzioni sta monitorando la situazione non scordandosi neppure gli accordi presi con la Confederazione.

Immaginiamo, solo per un attimo, la realtà delle cose qualora la mozione fosse accolta. Avremmo una lussuosa e funzionante galleria, costata 300 milioni di franchi (di cui oltre 100 milioni a carico del popolo ticinese), chiusa alla circolazione e tutte le altre arterie del Luganese ingolfate e paralizzate dal traffico. Chiaramente, il gruppo PLR si oppone a questa mozione.

CAIMI C. L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - In questi giorni la galleria è chiusa di notte. Che cosa sta succedendo? La galleria è chiusa per manutenzione, perché è già vittima del suo successo. Dal 26 luglio – data d'apertura – fino al 31 dicembre 2012, sono passati in galleria 3'259'694 veicoli, una media di 650 mila veicoli il mese. Si possono criticare tutte le cose, si possono proporre tutte le misure fiancheggiatrici che si

vogliono, ma questa è la realtà, perché questa galleria ha portato benefici a Lugano, ha portato benefici al traffico di Lugano e in parte ha portato benefici a tutto il Sottoceneri. Insistere nel dire "cominciamo a vedere cosa si può ulteriormente fare per migliorare il traffico pubblico" è giusto; il rapporto di minoranza coglie l'occasione per affrontare certe questioni – alcune positive, altre condivisibili, altre ancora per nulla condivisibili – che mi permetterò di passare in rassegna. Affinché non ci siano dubbi, porto comunque già l'adesione del gruppo PPD+GG al rapporto di maggioranza. È vero, che la mozione è vecchia. In tre anni le cose cambiano, però questo non giustifica che una mozione superata sia mantenuta. Semmai, se ne proponga una nuova, che aggiorni la situazione e che permetta di confrontarci sulle novità.

Lascio al relatore il compito di difendere il rapporto di maggioranza, però voglio fare un paio di riflessioni sulle conclusioni del rapporto di minoranza, che – si noti bene – propone di respingere la mozione. La galleria non ha risolto tutti i problemi di Lugano, tantomeno quelli del PVP. Sarebbe poco accorto dire che abbiamo risolto tutto: ci sono dei problemi semaforici tuttora in alto mare; Corso Elvezia e il lungolago rappresentano tuttora un bel problema irrisolto. È una sfida per la città di Lugano e per tutte le persone che se ne devono occupare. È anche un bell'argomento di discussione in vista delle elezioni comunali del 14 aprile 2013. Credo però che questi dati non possano esimere dal confrontarsi con alcune richieste contenute nel rapporto di minoranza, che non sono per nulla accettabili. In particolare il punto 4, che parla della rete del tram, tema su cui mi sono chinato a nome del mio gruppo già nel mese di giugno dello scorso anno e poi in settembre. Quando leggo queste cose, sobbalzo un po' e mi chiedo: cosa sta succedendo? *«Alle linee tranviarie cittadine e alle connessioni (tram/TILO) sul Piano del Vedeggio va assegnata la massima priorità. Il collegamento Bioggio-Molinazzo-Centro può essere realizzato in un secondo tempo.»*: dove vive chi scrive queste cose?

Se vi ricordate la discussione fatta in quest'aula sui passi necessari per realizzare una rete del tram sostenuta dalla Confederazione, vi rendete conto che queste affermazioni non stanno né in cielo né in terra. Solo per la pianificazione si devono rispettare determinati termini – che abbiamo rispettato l'anno scorso, prendendo alcune decisioni riguardanti la progettazione – sapendo benissimo che ci vogliono poi dieci anni per realizzare la prima parte di questa rete che arriva a Lugano. Della seconda fase, che sarebbe altrettanto urgente, non parla quasi nessuno, anche perché ci vogliono ulteriori dieci anni e qualche centinaio di milioni di franchi per realizzarla.

Rimane irrisolto il problema del traffico sul lungolago. Sono sempre stato sostenitore di una pedonalizzazione completa del lungolago di Lugano, facendo passare il traffico – come avviene in altre grandi città – a livello del lago. Un investimento che l'ente pubblico può permettersi, perché sarebbe spalmato su cinquant'anni almeno, se non su cento. Un investimento che sembra enorme, quindi, diventa assolutamente sostenibile e interessante. Non la vedrò più, come probabilmente nessuno di noi la vedrà: una Lugano completamente pedonalizzata, meravigliosa, un unicum. Queste sono le cose alle quali bisognerebbe pensare in un'ottica futura, per pianificare a media e lunga scadenza.

Il discorso del traffico pubblico deve essere analizzato bene, perché è vero, ancora oggi è difficile fare un uso sensato dei mezzi pubblici. Non sono stato l'unico ad avere provato la strana sensazione di non riuscire a fare un biglietto a Lugano, città turistica. Provate a fare un biglietto davanti alla chiesa degli Angioli per andare in stazione con un mezzo pubblico. Lo confesso, francamente io non ci sono riuscito. È un discorso che qualcuno dovrà affrontare; in tutte le città della Svizzera è facilissimo fare un biglietto, a Lugano no. Cominciamo anche da queste cose molto concrete, che dovrebbero facilitare la vita alle persone.

Stiamo attenti alle necessità di una Lugano vivibile, in buona parte da riservare ai pedoni, ma seriamente, non solo parzialmente. Bisogna ragionare anche sull'esistenza di realtà economiche che non si possono semplicemente espellere dalla città senza capire cosa significa oppure pensare che la gente vada a fare gli acquisti in una città pedonalizzata dove non è possibile, in nessun modo, caricare un pacchetto da qualche parte su un'automobile. A Lugano non si va solo a fare gli acquisti con il pacchettino da boutique; se qualcuno va a fare la spesa a Lugano, sa che ogni tanto bisogna anche acquistare altre cose. Fare gli acquisti solo con il mezzo pubblico, non è per tutti. Su queste cose, bisogna riflettere prendendo una certa distanza da ideologie assolute. Si tratta di affrontare insieme, intelligentemente, una serie di problemi che sono lì da vedere; ma come si può chiudere una galleria e riservarla ai mezzi pubblici quando in sei mesi ci sono passati oltre quattro milioni di veicoli? Mi piacerebbe capirlo. Non sto per nulla dicendo che tutti i problemi siano stati risolti. Sui posteggi d'asbestamento c'è ancora da lavorare; la mancanza di posteggi nella valle del Vedeggio è lì da vedere. Che non sia facile risolvere i problemi è dato anche dal fatto che la Confederazione non si mette a disposizione per soluzioni à la carte, come qualcuno di noi vorrebbe. La Confederazione non ha, ad esempio, nessuna intenzione di concedere la possibilità di realizzare un'uscita che dia direttamente su un posteggio. Queste sono le riflessioni da fare. Sarebbe bene, semmai, riproporre un atto parlamentare diverso, aggiornato, che affronti la nuova situazione nella quale ci troviamo. Per il PPD è importante farsi promotore di soluzioni ragionate, non estreme, e soprattutto a lunga scadenza, perché le soluzioni a breve scadenza non aiutano a risolvere nessuno dei problemi. D'accordo quindi di discutere, ma per il momento: sì al rapporto di maggioranza e no a quello di minoranza.

COZZAGLIO I., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Siamo coscienti che la mozione è anacronistica, vista la data in cui è stata presentata (settembre 2008), ma siamo pure consapevoli che non lo è per i temi sollevati. È difficile arrivare oggi a chiedere che la galleria Vedeggio-Cassarate sia aperta al solo traffico pubblico, ma in compenso la mozione ci permette di fare il punto della situazione delle misure fiancheggiatrici. La nostra adesione al rapporto di minoranza non significa non riconoscere quanto si è fatto nella fase A, la prima delle tre fasi previste, bensì porre l'accento su cosa non si è riusciti a portare a termine e su quanto rimane ancora da realizzare delle misure fiancheggiatrici racchiuse nel PVP. Il rapporto di minoranza ha il pregio di fare un'analisi critica e dettagliata sulla situazione luganese, facendone emergere anche alcune incongruenze. Il messaggio del Consiglio di Stato del 29 aprile 2009 dedicava alle misure fiancheggiatrici di seconda e terza fase solo quattro righe. Cito: *«Le altre due categorie di priorità (B e C) comprendono interventi che saranno completati solo dopo l'apertura della galleria o che possono essere avviati solo successivamente alla stessa (vi sono per esempio interventi lungo le strade principali di accesso alla città che non possono essere attuati con il regime di traffico attuale, poiché causerebbero disagi eccessivi)»*.

Il gruppo PS è preoccupato per la tempistica di realizzazione di queste misure, anche riguardo a uno studio sugli effetti sul traffico e l'ambiente nel Locarnese fatto a dieci anni dall'apertura della galleria Mappo-Morettina. Questa galleria per vari versi svolge funzioni analoghe alla galleria Vedeggio-Cassarate: ad esempio permettere al traffico di aggirare il nucleo cittadino. Ora, i risultati di questo studio sono a dir poco preoccupanti. Le aspettative sono lungi dall'essere realizzate, perché non ancora state realizzate tutte le misure fiancheggiatrici previste e perché lo spostamento di parte del traffico sulla circonvallazione ha portato allo sviluppo di nuovo traffico locale all'interno dell'area urbana.

Siccome noi non vorremmo che questo accada anche a Lugano, sosteniamo il rapporto di minoranza, che – benché giunga alla stessa conclusione di quello di maggioranza, e cioè di respingere la mozione perché superata dagli eventi – lo fa, però, con motivazioni diverse atte a migliorare la qualità di vita dei nostri concittadini. In nove punti il rapporto di minoranza chiede al Consiglio di Stato misure concrete per migliorare la sostenibilità della mobilità nel Luganese.

BACCHETTA E., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO VERDI - Con le sue dodici pagine il rapporto di minoranza ha sapientemente scandagliato il PVP ponendo diversi interrogativi, cui il rapporto di maggioranza, purtroppo, non risponde. Nelle sue due pagine, il rapporto di maggioranza tocca superficialmente i punti sollevati dalla mozione senza però entrare nel vivo della questione. Ritengo che la viabilità del polo luganese sia troppo importante a livello strategico e finanziario per non essere approfondita. Prima di entrare nei dettagli, va sottolineato che il rapporto di minoranza non chiede di chiudere la galleria al traffico privato, ma chiede al Consiglio di Stato di dar seguito a una serie di proposte concrete per migliorare la viabilità, proposte che hanno raccolto il pieno sostegno del gruppo dei Verdi. Prima di tutto, ricordiamoci che la mobilità di qualità è la premessa per avere un'aria decente e respirabile in città. Lugano, purtroppo, sia a livello svizzero sia a livello cantonale, può invece contare su livelli record non di aria pulita ma, al contrario, d'inquinamento. In Ticino solo il Mendrisiotto è messo peggio. Questo inquinamento sfiora ripetutamente i massimi giornalieri e non è originato fuori Cantone, ma per la maggior parte è prodotto in loco. Nonostante il grande investimento, pari a 1,5 miliardi di franchi tenendo conto anche delle opere previste dal Piano d'agglomerato del Luganese (PAL2), sembra mancare una strategia globale di gestione della rete dei trasporti, poiché si cerca di accontentare tutti, utenti dei mezzi pubblici e automobilisti, senza accontentare nessuno.

Anche la Confederazione ha avanzato delle critiche che si sono concretizzate in un mancato finanziamento. Infatti, la Confederazione copre solo il 30% dei costi, il tasso minimo dei contributi federali, perché l'esame dei costi e dei benefici non ha dato risultati positivi. A chi spetta il compito di coprire il mancato finanziamento federale? Magari dovremo rinunciare ad alcune opere, vista la minor copertura? Questo piano viario è un progetto che si è modificato nel tempo e ora queste modifiche, in parte già realizzate, ne hanno intaccato lo spirito e l'efficacia, cozzando anche con quanto siglato tra Dipartimento del territorio e associazioni. Inizialmente, solo due strade dovevano convogliare il traffico in città; nel frattempo sono diventate tre, includendo via Ceresio, che sfocia in via delle Scuole a Viganello. Peccato che non siano stati aggiornati i dati riguardanti il traffico medio giornaliero. Su via Ceresio secondo le previsioni ci sarebbe dovuta essere una diminuzione dei transiti del 46%, quando in realtà il carico aumenterà notevolmente, essendo diventata una via di accesso alla città.

Anche il progetto della nuova stazione di Lugano, con i suoi 600 nuovi posteggi e un anello stradale ideato per rendere più fluido il traffico, lascia dubbi. Il rapporto di minoranza si chiede che senso abbia investire così tante risorse in nuove strade quando il PTL dovrebbe privilegiare i mezzi pubblici. La Confederazione si è posta la stessa domanda e ha risposto declassando finanziariamente l'opera perché «*la Confederazione non intende finanziare misure la cui necessità e i cui effetti non sono dimostrati a lungo termine*». Un altro capitolo sono i posteggi. Dei quattro P&R previsti dal piano, solo uno è stato realizzato (quello alle Fornaci), uno solo in parte (a Cornaredo, dove mancano ancora 400 posteggi) e due devono essere ancora realizzati (quelli di Vezia e di Viganello). La

mancata realizzazione del P&R di Vezia non è del tutto un male, poiché la sua ubicazione non è ideale. La maggior offerta di posteggi P&R, non ancora realizzata, doveva essere compensata con una diminuzione dei posteggi all'interno del nucleo, dove però i posteggi continuano ad aumentare in contrasto con gli obiettivi prefissati. Si contano 242 nuovi posteggi presso il futuro Polo culturale di Lugano, 600 posteggi che dovrebbero sorgere nei pressi della stazione, 100 nuovi posteggi presso il Campus 2 dell'USI. Inoltre si segnala la presenza di strutture realizzate e non previste inizialmente nel PTL. Un caso, che ha fatto scalpore, è il posteggio in via della Posta, dove dai 33 posti auto previsti, si è passati a 78, senza che il Municipio di Lugano se ne accorgesse e li autorizzasse. L'architetto della ristrutturazione del palazzo è lo stesso sindaco di Lugano. La procedura che ha seguito la realizzazione di questi posteggi è decisamente nebulosa.

Il PTL prevede di incentivare gli spostamenti in bicicletta con piste e percorsi per le biciclette, ma a oggi è stato inaugurato solo un percorso ciclabile denominato "la via del lago". Purtroppo il mancato rifacimento della segnaletica in alcuni tratti l'ha lasciato in uno stato di parziale abbandono. Per quanto riguarda la mobilità pubblica, è stato sicuramente ben accolto il potenziamento delle linee di bus della città, anche se durante le fasi di realizzazione del piano viario gli utenti hanno più volte denunciato disagi. Che lascia perplessi è l'ipotesi di abbandono della tratta tra Lugano e Molinazzo della ferrovia Lugano-Ponte Tresa, che serve quartieri popolosi. Inoltre, delude l'abbandono del progetto di continuazione della linea fino all'Ospedale Civico e alle scuole di Trevano: inutile commentare l'importanza di collegare due punti così strategici per la regione e per il Cantone.

Il rapporto di minoranza chiede di respingere la proposta di chiusura della galleria, ma al contempo chiede al Consiglio di Stato misure concrete per migliorare la mobilità del Luganese, cogliendo l'occasione per rivedere alcuni aspetti del piano, nel frattempo rivelatisi un problema. I Verdi votano il rapporto di minoranza perché ritengono che il PTL sia troppo importante per la città, per la regione e per tutto il Cantone. È necessario fare di più. C'è chi potrebbe pensare che le misure fiancheggiatrici non ancora realizzate della galleria Veduggio-Cassarate siano state solo specchietti per allodole per far passare la galleria Veduggio-Cassarate. Non spetta a me fare un processo alle intenzioni. Sono sicura che il Consiglio di Stato dimostrerà la sua attenzione alla mobilità dei luganesi e dei ticinesi con i fatti, valutando approfonditamente e dando seguito alle proposte del rapporto di minoranza. Infine, un appello: la complessità dei piani dei trasporti rende sempre più difficile la partecipazione dei cittadini alle decisioni da cui dipenderà il futuro di tutti. Sarebbe un passo verso una democrazia veramente partecipata riuscire a semplificare le procedure sempre più complesse e poco trasparenti, ormai appannaggio unicamente di una stretta cerchia di preparatissimi esperti. Anche così si combatte la disaffezione alla politica.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - La mozione del 2008 partiva dal presupposto che il Cantone e i Comuni, in particolare la città di Lugano, non sarebbero stati in grado – o, peggio, non avrebbero avuto la volontà – di portare a termine le misure fiancheggiatrici entro l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate e chiedeva che la stessa non venisse aperta al traffico. Già si è detto che la mozione ha ormai cinque anni e che per molti versi è obsoleta. Il Consiglio di Stato aderisce al rapporto di maggioranza. Il rapporto di minoranza è abbastanza articolato e pone alcune domande che sono state sottolineate anche dalla deputata Beretta. In particolare il rapporto di minoranza chiede al Consiglio di Stato delle misure concrete per

migliorare la sostenibilità della mobilità del Luganese e ha formulato le seguenti richieste, sulle quali come Consiglio di Stato possiamo entrare subito e brevemente in materia.

La prima richiesta è un concetto di sviluppo rivisto che rispetti i principi dello sviluppo sostenibile. Questi principi sono alla base di tutte le pianificazioni territoriali e di mobilità in corso, in particolare dei programmi d'agglomerato, che sono lo strumento nei quali convergono le politiche di questi settori. Anche il PAL2 ne tiene conto.

La seconda è un attento e restrittivo riesame delle opere stradali previste. La pianificazione integrata dei trasporti impone che si tenga conto anche della realtà data da un traffico stradale importante che non va demonizzato bensì adeguatamente gestito. Il Cantone valuta periodicamente le priorità d'investimento, in particolare tramite la Pianificazione delle infrastrutture della mobilità (PIM) a lungo termine (fino al 2030) tenendo in considerazione gli effetti territoriali, sull'ambiente, sulla mobilità e quelli finanziari. Questo strumento è in particolare utilizzato per la pianificazione quadriennale degli investimenti nel settore.

La terza richiesta riguarda i grandi posteggi d'attestamento. Quest'obiettivo di non portare traffico individuale motorizzato fino in periferia della città, ma di fermarlo nel punto più vicino all'origine del viaggio per trasferirlo sui trasporti pubblici, è condiviso. La CRTL rivaluta nell'ambito dell'aggiornamento del programma d'agglomerato anche questo tema. Per quanto concerne i P&R, ricordiamo che quello di Vezia – circa 400 posti auto previsti a piano direttore – è oggetto di esame da parte della Commissione speciale per la pianificazione del territorio del Gran Consiglio.

La quarta richiesta tocca la rete tram. Secondo il rapporto di minoranza il collegamento Bioggio-Molinazzo-Centro può essere realizzato in un secondo tempo. Le priorità delle tratte del tram sono state analizzate a fondo, confermate a più riprese e inserite sia nel PAL1 sia nel PAL2. Il Gran Consiglio ha condiviso questa impostazione deliberando il credito per la progettazione definitiva della tappa prioritaria che comprende le tratte Manno-Bioggio e Bioggio-Lugano Centro. Anche la Confederazione, nell'esame del PAL1, ha accolto questa scelta.

Alla quinta richiesta, un nuovo miglioramento della rete dei trasporti pubblici, la risposta è che laddove opportuno il trasporto pubblico viene migliorato. Con l'apertura della galleria le prestazioni della TPL sono state incrementate del 20% e vi è stato un miglioramento pure su linee di Autopostale e ARL. Fra tre anni saranno analizzati i risultati di quest'ampliamento dell'offerta e valutate eventuali altre estensioni. Al momento non è previsto alcun servizio attraverso la galleria.

La sesta richiesta, di reintegrare nella scheda M3, al capitolo delle misure, la frase «la struttura degli insediamenti deve favorire l'uso del mezzo pubblico» è già evasa, perché la frase citata non è stata tolta dal Piano direttore e si trova nella parte vincolante della scheda M3, alla misura 3.6. La settima richiesta è un maggior impegno per la mobilità ciclabile. Anche qui mi permetto di considerare la richiesta evasa, perché all'ordine del giorno di questa seduta del Gran Consiglio c'è il messaggio concernente questo tema. L'ottava richiesta, secondo la quale l'agglomerato di Lugano dovrebbe dotarsi di un "piano pedoni" sul modello di Ginevra, è condivisa ed è di pertinenza comunale. Il PVP ha dato indicazioni in merito, che i Comuni possono seguire. La nona richiesta, che riguarda il monitoraggio degli effetti della galleria Vedeggio-Cassarate e del PVP che va esteso a tutti i principali assi di traffico del Luganese, è già in corso. Il monitoraggio include sia gli assi principali sia il trasporto pubblico.

Questo in generale. Entro brevemente nei vostri interventi per ricordare al parlamento che il deputato Stojanovic aveva presentato cinque interrogazioni cui abbiamo puntualmente dato risposta in termini relativamente brevi dopo l'apertura della galleria Vedeggio-

Cassarate. Anche per economia di tempo, mi permetto di rimandare a quelle risposte. Non posso che condividere l'intervento del deputato Schnellmann in particolare quando dice che tutte le misure che dovevano essere attuate al momento dell'apertura della galleria sono state realizzate. Per quanto riguarda Caimi, la galleria Vedeggio-Cassarate viene chiusa di notte, questo tipo d'intervento era previsto – vale un po' per tutte le gallerie, indipendentemente dal numero di passaggi – perché le pareti perdono salnitro e quindi è importante fare una ripulitura dopo un certo numero di mesi. A noi pare che la galleria stia dando buoni frutti e permetta com'è stato detto di sgravare determinati comparti della città e dei dintorni. È vero che non tutti i problemi sono risolti, ci sono alcune cose che funzionano e vanno abbastanza bene, ci sono alcune cose che non vanno ancora bene, ad esempio i problemi semaforici che sono stati evidenziati in più occasioni, la zona del lungolago e il Corso Elvezia. Qui credo che risieda una sfida per la classe politica delle città di Lugano, attuale e futura: proprio nel cercare di trovare una soluzione di questi problemi puntuali senza stravolgere necessariamente il tutto. Non posso che concordare in pieno con Caimi sulla quarta richiesta del rapporto di minoranza rilevando che il tram è la misura più importante dei prossimi anni del Luganese ed è stato oggetto di un lavoro lungo e faticoso. Evidentemente, ritardare adesso la messa in opera del tram, che per altro ha un orizzonte del 2022, sarebbe un segnale sbagliato. Anch'io condivido che sarebbe molto bello togliere il traffico sul lungolago, un progetto di cui si è parlato a lungo anche in passato; sarebbe sicuramente un ottimo risultato.

Ho preso atto del problema dell'abbonamento. È vero che chi ha l'abbonamento viaggia tranquillamente ed è vero che per ovvi motivi cerchiamo di favorire l'acquisto di abbonamenti, però, di questa difficoltà nel fare il biglietto parlerò ancora con i miei collaboratori e con quelli della TPL. Vediamo se si possono portare correttivi per facilitare l'uso del trasporto pubblico a chi non vuole o non può comprare un abbonamento o anche al turista. Anche in un caso come questo penso sia importante applicare un sano pragmatismo, perché avere delle ideologie estreme e contrastanti non porta a nulla di buono.

A Cozzaglio, che propone il paragone con la Mappo-Moretina, devo dire che oggi la stragrande maggioranza delle misure fiancheggiatrici di questa galleria è stata realizzata. Non è stato facilissimo. Per quanto riguarda il Cantone, l'obiettivo nel Luganese è fare in modo che tutte le misure concordate con la Confederazione siano poi attuate. Alla deputata Bacchetta dico che è vero che il rapporto di minoranza è molto circostanziato. Ho cercato di dare una risposta nei tempi più brevi possibili, ma alcune delle richieste sono secondo noi già in parte almeno soddisfatte. Su altre si sta andando – spero di poterlo dire – nella giusta direzione. Su altre ancora magari siamo di opinione diversa, ma di certo il rapporto di minoranza non è stato guardato né con sufficienza né con distacco.

MAGGI F. - Penso che il contenuto provocatorio della mozione Stojanovic sia stato colto da tutti; infatti, anche il rapporto di minoranza non chiede di chiudere la galleria al traffico. Qualcuno forse non ha capito il riferimento ai trasporti pubblici, proprio perché i trasporti pubblici in galleria non esistono. Siamo intervenuti come Verdi in Consiglio comunale a Lugano; sono intervenuto in questa sala quando si parlava di tram, dicendo che non è normale che da Manno a Cornaredo ci voglia un'ora con i trasporti pubblici e adesso, con la galleria, ci vogliono dieci minuti in auto. Queste provocazioni permettono di approfondire le misure fiancheggiatrici; soprattutto permettono di capire che cosa la galleria stradale ha portato e che cosa invece non ha portato. La galleria non ha portato a un miglioramento della qualità di vita e dell'aria. Non ha portato a un miglioramento dell'uso del trasporto

pubblico; in certi casi, ha favorito l'uso dell'automobile, perché ci sono persone che prima usavano il trasporto pubblico per recarsi da Lugano a Bellinzona e adesso usano l'auto perché è molto più veloce.

Il collega Caimi ha parlato di approccio ideologico. Io l'ideologia preferisco lasciarla a casa; v'invito a leggere il rapporto della Confederazione sul confronto fra i sei maggiori agglomerati svizzeri. La situazione di Lugano è chiarissima: non solo ci sono problemi di traffico e d'inquinamento dell'aria, ci sono meno abbonamenti a metà prezzo, meno abbonamenti generali. Lugano è la città che ha – percentualmente – un minor utilizzo del trasporto pubblico rispetto agli altri agglomerati. In particolare, i dati confermano che la situazione è chiaramente insufficiente per quanto concerne l'utilizzo dei trasporti pubblici in alternativa all'automobile. La galleria non ha portato gente dall'automobile al trasporto pubblico; la galleria ha semplicemente migliorato la situazione in alcuni quartieri, per peggiorarla decisamente in altri, come Viganello e Cassarate, che sono tra l'altro quartieri molto popolosi. Sinora non siamo soddisfatti del risultato dell'apertura della galleria Veduggio-Cassarate, considerato anche quanto ha comportato in finanziamenti pubblici.

Non si chiede di chiudere la galleria al traffico, ma di attivare una serie di misure che in gran parte – Borradori l'ha appena detto – sono condivise o sono in via di attuazione. Non vedo un grande estremismo se sento che sulle richieste 3, 6, 7, 8, 9 c'è una condivisione di fondo. Si sta cercando di andare in quella direzione, si sta recuperando il tempo perso. Semmai, c'è ancora qualche divergenza sulla nostra richiesta di mirare a uno sviluppo centripeto, per rendere più facile la gestione del trasporto pubblico.

Da parecchio tempo chiediamo di rivedere alcune opere stradali, che riteniamo molto onerose perché – oltretutto – fanno concorrenza al trasporto pubblico. Sulla rete tram, è dall'inizio che diciamo che il vero miglioramento per la città di Lugano sarà la linea da Cornaredo a Grancia. È questa la linea che favorirà un grande salto nell'uso del trasporto pubblico. Costerà milioni, è vero, ma non mi risulta che la galleria Veduggio-Cassarate sia gratis, come non lo saranno la galleria Cassarate-Gandria e la circonvallazione Agno-Bioggio. Noi chiediamo di dare maggiore peso alla rete tram, che permetterebbe di migliorare la qualità dell'aria e il servizio di trasporto pubblico del Luganese. Mi sembra di intuire che parecchi punti sono condivisi dal Consiglio di Stato. Questo fa piacere e dimostra che non siamo così estremisti. Per finire, v'invito a sostenere il rapporto di minoranza.

PAPARELLI A. - La nostra superficialità ci indurrà a essere brevissimi. Mi fa piacere vedere il nostro Consigliere di Stato rispondere al rapporto di minoranza come fosse un'interrogazione di nove punti, anche se non so fino a che punto è lecito fare un rapporto di minoranza in questo modo, visto che poi nega la richiesta di chiudere la galleria. La galleria Veduggio-Cassarate è stata aperta al traffico nel luglio del 2012. Non aprirla sarebbe stato ingiusto e incomprensibile. La mozione Stojanovic, del settembre 2008, chiedeva di aprirla solo al trasporto pubblico, finché le misure fiancheggiatrici non fossero state ultimate secondo i dettami di mamma Confederazione, chiamata in causa ancora una volta. Le motivazioni addotte mettevano l'accento sui possibili disagi. Preoccupazioni che noi, "scellerati autisti cittadini" – avvezzi, fino a poco tempo fa, a code e a ingorghi – ben conosciamo; sicuramente meglio di chi, tranquillamente e magari saggiamente, si sposta solo in treno e con altri mezzi pubblici.

Con i messaggi n. 6151 e 6179, approvati dal Gran Consiglio nel 2009, il Consiglio di Stato ha inconfondibilmente provato la volontà di attuare le misure fiancheggiatrici necessarie per raggiungere gli obiettivi del PVP. Nel dicembre del 2012, il Dipartimento del

territorio ha informato gli organi preposti che le misure fiancheggiatrici di priorità A, da realizzare prima dell'apertura della galleria, erano state completate nel pieno rispetto delle cifre preventivate.

I passaggi in galleria nei giorni feriali si aggirano attorno ai 25 mila veicoli nelle due direzioni. Questa mole di autovetture oggi non intasa più – o, se preferite, intasa di meno, molto di meno – gli accessi nord e sud della città. All'uscita di Cornaredo non si riscontrano più particolari disagi. Con la realizzazione del P&R di Cornaredo, oggi sono a disposizione ben 1'200 posteggi per chi sceglie di accedere al centro con i mezzi pubblici. Anche lungo via Besso, via San Gottardo, via Trevano e via Torricelli si sono registrati significativi cali di traffico. Di fronte a questi tangibili risultati, è strano che il collega Stojanovic non abbia ritenuto opportuno ritirare il suo atto parlamentare ormai superato. Non voglio affermare categoricamente che tutto prosegue al meglio; correttivi sono già stati adottati e altri sono in corso di realizzazione. Del resto sappiamo come il semplice cambiamento di direzione di una strada, percorsa giornalmente da migliaia di veicoli, possa creare confusione e disagi, in particolare ai disattenti, come il sottoscritto. Per favore, non si critichi scelleratamente la progettazione del PVP, costata ai contribuenti fior di milioni. La soluzione ideale del PVP non è cosa facile e scontata.

Credo sia sensato che io mi fermi qui, ricordando a tutti voi che la mantenuta proposta di aprire la galleria solo ai mezzi pubblici appare, oggi più che mai, fuori luogo. Nessuno, né i luganesi né ancor meno i pendolari, farebbero salti di gioia per una simile soluzione. Anzi, le reazioni non si farebbero certo attendere. V'invito a sostenere il rapporto di maggioranza.

STOJANOVIC N. - Replico brevemente alle considerazioni di alcuni colleghi. A Schnellmann, che si chiede quali mezzi pubblici vogliamo far transitare da questa galleria, rispondo che è proprio questo il problema. I trasporti pubblici nell'agglomerato luganese sono scadenti; quartieri di Lugano – non dico dell'agglomerato luganese ma del Comune di Lugano – sono collegati malissimo o per niente in alcuni giorni come la domenica. Gandria, per esempio, ha nove collegamenti il giorno; il mattino l'ultimo collegamento per Lugano è alle 8.25 e poi prima delle 12.25 non c'è nulla. Ieri che era domenica, a Gandria ho visto due ragazzi che volevano andare a Lugano. Stavano andando a piedi attraverso le gallerie sulla strada cantonale, perché non c'è alcun mezzo pubblico di domenica in un quartiere di Lugano. Questa è la realtà del PTL che in queste vostre dichiarazioni cercate di abbellire. Ci sono dei ragazzi che devono camminare per venti minuti a piedi sulla strada cantonale dentro quelle tre gallerie che forse conoscete, perché non c'è un trasporto pubblico.

I colleghi Caimi e Paparelli si chiedono perché la mozione non sia stata ritirata, essendo superata. Perché dovremmo ritirarla? Se il Gran Consiglio ha voluto attendere tutti questi anni, aspettando che prima si aprisse la galleria, per poi dire a questo punto potete anche ritirare la mozione, non mi pare un atteggiamento corretto nei confronti di un atto parlamentare. Se l'avete messa nel cassetto per diversi anni, non dovete adesso lamentarvi che l'abbiamo mantenuta. Gli esempi, anche recenti, dell'evoluzione del traffico a Lugano dimostrano che è tutt'altro che inutile avere un dibattito in Gran Consiglio.

Mi permetto una considerazione generale sugli interventi che mi hanno preceduto. A sentire i colleghi Schnellmann, Caimi e Paparelli sembra che il PVP vada benissimo. Quando, invece, leggete gli interventi di politici di questi partiti, avete l'impressione contraria. Ho stampato un articolo dell'11 dicembre 2012: Giordano Macchi e cofirmatari in un'interrogazione al Municipio di Lugano parlano di caos viario; non l'ho scritto io. Per

quanto riguarda il PPD, c'è un'intervista del 13 gennaio 2013 al municipale Angelo Jelmini dal titolo "Questo PVP mi ha fatto perdere il sonno", dove dice che «il PVP è stato imposto dal Consiglio federale nel 2000». Figuratevi, se fossero state realizzate le misure proposte dal Consiglio federale non saremmo a questo punto. In altre parole, se ne lava le mani, perché è una patata bollente. Se funzionasse, avrebbe detto che è merito suo, invece – siccome non funziona – cerca di lavarsene le mani. Termino con il Consigliere di Stato e Paparelli, che hanno cercato di difendere il PVP, quindi, anche a nome della Lega. Ieri, sul Mattino della domenica, il presidente della Lega dei ticinesi scriveva che il PVP «sta avendo conseguenze deleterie sull'economia del centro di Lugano» e che il PVP «ha buttato all'aria la viabilità luganese». Questo si legge ogni domenica. Allora decidetevi: o il PVP va bene o non va bene, questo tenere il piede in due scarpe non è una strategia coerente.

JELMINI L. - Faccio notare al collega Stojanovic che è scorretto parlare di persone che, in quanto assenti, non possono rispondere. Credo che inoltrerò un atto parlamentare che chiederà di regalargli una barca, così potrà muoversi tranquillamente tra Lugano e Gandria! Chi ha parlato contro il PVP, criticandolo, è gente che non abita a Lugano. Io abito a Lugano, in centro, in via Lucchini, e lavoro in via Balestra; sono il deputato più ecologico, perché mi muovo a piedi, dovendo solo attraversare una strada. Forse qualcuno si dimentica di com'era la situazione prima che fosse introdotto il nuovo PVP e che fosse finalmente aperta la galleria Vedeggio-Cassarate. Da via Balestra fino all'imbocco dell'autostrada era tutta una colonna. Guardiamo un po' le cose come sono nella realtà. Non so se si possa fare una linea del tram verso Gandria – lasciamo analizzare questa possibilità al futuro Consigliere di Stato – ma bisogna anche cercare di capire quanta popolazione risiede a Gandria e cosa si potrà fare per questo paese. La città di Lugano prevede comunque trasporti per tutti i Comuni aggregati, piccoli o grandi che siano. Se vogliamo parlare, riportiamo almeno i fatti corretti, non inventandoci le cose. Il PVP funziona.

CAIMI C. L. - Abbiamo capito una cosa: il collega Maggi ha detto che il rapporto di minoranza è provocatorio e non vuole essere troppo serio. Prendo atto; va bene, provochiamo. Credo, però, che le provocazioni abbiano un limite quando si parla di cose serie che costano milioni. Altrimenti torno a dire: le mozioni superate si ritirano e si sostituiscono con mozioni attuali. Non ho detto che il PVP è tutto in ordine e che tutto funziona. Ho detto che ci sono ancora un sacco di problemi irrisolti; però, alcuni altri sono stati risolti, eccome. Non si può sempre far dire alla gente quello che non dice e soprattutto quello che non pensa. Siccome non siamo molto seri in questa discussione, allora propongo ai ragazzi citati da Stojanovic di non passare dalla strada alta. Che facciano il bel sentiero tra Gandria e Castagnola, non vadano a cercare le gallerie piene di gas e di rischi per le persone. L'esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate è un problema serio, non si può buttarlo unicamente sulle provocazioni. Se vogliamo far passare i mezzi pubblici, facciamoli passare facendo un ragionamento che abbia un capo e una coda. Non stiamo qui tutti a perdere tempo, che di tempo ne abbiamo poco.

SCHNELLMANN F. - Nessuno ha mai detto che funziona tutto nel PVP, però si è detto che Cantone e città di Lugano sono impegnate a mettere a posto le cose che attualmente

non funzionano. Avete detto che la mozione era provocatoria e non aveva nessuna volontà di far chiudere la galleria? Se leggo le conclusioni e le proposte della mozione, si dice di aprire la galleria Vedeggio-Cassarate esclusivamente al traffico pubblico. Dite cosa volete: se si parla di traffico pubblico, non si può pretendere che l'Autopostale che parte da Agno per portare i pendolari in centro città passi attraverso la galleria, senza fare nessuna fermata.

BACCHETTA E. - Poiché molti hanno parlato della possibilità di far passare i mezzi pubblici nella galleria, nel mese di gennaio ho inoltrato un'interrogazione per chiedere di valutare questa possibilità, perché a tutt'oggi – se ci si muove con mezzi pubblici da Lamone a Cornaredo – bisogna passare da Comano o dalla stazione a Besso. Questo problema era già stato esposto.

PAPARELLI A. - Intervengo per fatto personale. Prendo atto che Stojanovic legge attentamente il Mattino della domenica. Lui, però, prenda atto che la Lega è un movimento libero, dove chi a volte non è d'accordo con le colonne del Mattino può esprimere liberamente la sua opinione. Ciò che in altre famiglie, ad esempio quella alla quale è iscritto il mozionante, non è possibile fare.

BIGNASCA A. - Collega Bacchetta, mi spiega come fa a far passare i mezzi pubblici in galleria per poi mandarli a Lamone? Sa che dovrebbero andare fino a Manno e Gravesano per poi tornare a Lamone?

STOJANOVIC N. - Io non ho detto che la mozione è stata una provocazione, l'ha detto il collega Maggi, allora questa è una domanda che va posta a lui. Per me era una proposta assolutamente seria, che abbiamo formulato nel 2008 vedendo come stavano andando le cose, cioè che le misure fiancheggiatrici non erano attuate così com'erano state concordate. Nessuna provocazione, quindi, da parte mia. Per quanto riguarda il collega Jelmini, ho detto chiaramente che mi riferivo ad Angelo Jelmini (municipale di Lugano), quindi non capisco per quale motivo sia intervenuto per un fatto personale. Non c'è stata nessuna critica al collega Lorenzo Jelmini. Chi fa politica si sottopone a una serie di possibili critiche, in una serie di possibili consessi. Non mi sembra di avere detto qualcosa sopra le righe o di averlo citato male. Non mi sembra di aver fatto qualcosa di scorretto in un contesto politico come questo.

SEITZ G. - Penso che come luganese, nato a Lugano, in via Pretorio, mettersi a criticare la città di Lugano è facile. Lugano ci ha provato, avevo paura anch'io della galleria ma il miglioramento c'è stato. È inutile girarci intorno. Ci sono strade rimaste come cent'anni fa; non è facile cambiare la città di Lugano. Bisogna aver fiducia nel Municipio e dare un po' il tempo alle cose. Io ho fiducia anche nel futuro Municipio, indipendentemente da chi ci andrà. L'altra sera – tornavo dall'Engadina – sono passato da Gandria; era deserto. Sono quindi dell'opinione del relatore di maggioranza.

BACCHETTA E. - Conosco la geografia; so, dov'è Manno. Intendevo un percorso che collegasse la zona di Cornaredo e la zona di Manno, attraverso la galleria, che a tutt'oggi non è praticabile con i mezzi pubblici. Ci potrebbero effettivamente essere molte persone che, con un buon servizio, scenderebbero dall'auto, liberando un po' la strada.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sono accolte con 60 voti favorevoli, 15 contrari e 2 astensioni. La mozione è pertanto respinta.

5. INIZIATIVA POPOLARE COSTITUZIONALE DEL 22 MARZO 2012 "CIRCONVALLAZIONE DEL BASSO MALCANTONE TUTTA IN GALLERIA: CHE SIA IL POPOLO A SCEGLIERE!"

Rapporto di maggioranza del 29 gennaio 2013

Rapporto di minoranza del 4 febbraio 2013

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 di maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio: si chiede al Parlamento di respingere l'iniziativa, accogliendo il decreto annesso al rapporto medesimo.

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio: si chiede al Parlamento di accogliere l'iniziativa e il decreto annesso al rapporto medesimo.

È aperta la discussione.

FOLETTI M., PRESIDENTE - Abbiamo una proposta di rinvio avanzata dal gruppo della Lega dei ticinesi. Dò la parola al capogruppo per illustrarla.

BIGNASCA A. - Siamo di fronte a un'ennesima iniziativa popolare che ancora una volta viene trattata con sufficienza, per non dire peggio, da questo parlamento. Il rapporto di minoranza aveva tre allegati importanti con due documenti ufficiali e gli stessi sono stati distribuiti o almeno trasmessi tramite posta elettronica solo oggi pomeriggio. Voglio far notare che io già il 9 febbraio 2013 avevo segnalato alla segreteria del Gran Consiglio la mancanza di questi allegati. Io sono pronto, però guardate che non si può continuare a

trattare le iniziative popolari come se fossero iniziative parlamentari per la difesa del cervo o di qualche altro animale. Mi raccomando, pensateci bene, chiedo solo che si dia tempo a tutti i parlamentari di visionare questi documenti e di prendere le decisioni con cognizione di causa.

PAGNAMENTA P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Il gruppo PLR è contrario al rinvio, perché è proprio l'iniziativa che chiede che sia il popolo a scegliere. Il gruppo è in chiaro su cosa decidere.

KANDEMIR BORDOLI P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Anche il mio gruppo è contrario al rinvio, i documenti sono comunque consultabili presso la segreteria, non vediamo ragioni per cui non affrontare questo tema in tempi utili proprio anche per rispetto dei diritti popolari.

DADÒ F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - il mio gruppo farà un tour de force, domani mattina verrà qua a vedere i documenti, poi sarà pronto a discutere. Anche noi siamo contrari al rinvio.

CHIESA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Affinché questa discussione importante non sia magari viziata da questo problema iniziale, noi ci dichiariamo d'accordo di rinviarla.

La discussione sulla proposta di rinvio è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, la proposta di rinvio è respinta con 30 voti favorevoli, 42 contrari e 1 astensione.

6. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 18:50 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per martedì 19 febbraio 2013.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Michele Foletti

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder