

ANNO 2012/2013

Seduta XLV: martedì 19 febbraio 2013 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Presentazione di atti parlamentari [4471](#)
2. Iniziativa popolare costituzionale del 22 marzo 2012 "Circonvallazione del Basso Malcantone tutta in galleria: che sia il popolo a scegliere!" (seguito) [4471](#)
 - [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](#)
3. Attuazione della strategia a favore della mobilità ciclabile (prima tappa), comprendente: [4486](#)
 - richiesta di un credito quadro di franchi 15'500'000.- per attuare la prima tappa realizzativa dei percorsi ciclabili cantonali e regionali del Luganese;
 - richiesta di un credito quadro di franchi 13'300'000.- per attuare la prima tappa realizzativa dei percorsi ciclabili cantonali e regionali del Mendrisiotto;
 - richiesta di un credito di franchi 700'000.- per la progettazione di massima dei percorsi ciclabili regionali del Bellinzonese e del Locarnese, di un credito di franchi 500'000.- per la segnaletica, e richiesta di un credito di franchi 500'000.- per sostenere progetti bike sharing negli agglomerati del Cantone;
 - richiesta di un credito di franchi 500'000.- per altri interventi sui percorsi ciclabili di competenza cantonale;
 - proroga, fino alla conclusione delle opere, per l'utilizzo del credito quadro di franchi 14 milioni per l'attuazione a tappe degli itinerari ciclabili di importanza cantonale nel periodo 2002-2006 stanziato con il messaggio n. 5144 del 10 luglio 2001 (decreto legge di franchi 14'171'000.- del 18 febbraio 2002) e adeguamento al rincaro per le opere ancora in corso
 - [Messaggio del 24 ottobre 2012 n. 6704](#)
 - [Rapporto del 5 febbraio 2013 n. 6704R; relatore: Corrado Solcà](#)
4. Chiusura della seduta e rinvio [4497](#)

PRESIDENZA: Michele Foletti, Presidente

Alle ore 14:05 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 87 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 - Brivio - Caimi - Campana - Canepa - Canevascini - Cavadini - Cavalli - Caverzasio - Celio - Cereghetti - Chiesa - Corti - Cozzaglio - Crivelli Barella - Dadò - De Rosa - Del Bufalo - Del Don - Delcò Petralli - Denti - Dominé - Ferrari - Filippini - Foletti - Franscella - Frascina - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisolfi - Gianora - Giudici - Gobbi - Guerra - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Lepori - Lurati I. - Lurati S. - Maggi - Malacrida - 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 - Solcà - Steiger - Stojanovic - Storni - Viscardi - Vitta

Si sono scusati per l'assenza:

Branda - Caprara - Mariolini

1. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

Gli atti parlamentari sono allegati alla fine del verbale della seduta (vedi p. 4498).

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

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.

La discussione continua.

PAGNAMENTA P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - In entrata mi permetto di esprimere delusione per l'ennesimo tentativo del gruppo Lega di procrastinare una decisione, anche quando ci sono in gioco i soldi dei contribuenti ticinesi. Penso in particolare ai 13 milioni di franchi già spesi per la progettazione della circonvallazione, ai 500 milioni di franchi già votati dal Gran Consiglio per l'intero Piano dei trasporti del Luganese e ai 130 milioni di franchi che la Confederazione dovrebbe concedere quale sussidio al Programma d'agglomerato del Luganese. Le conclusioni del rapporto n. 6443 stilato dai relatori Nicola Brivio e Attilio Bignasca, con il quale s'invitava il Gran Consiglio ad approvare una richiesta di credito di 133.7 milioni di franchi per la realizzazione della circonvallazione Agno-Bioggio, indicavano testualmente: *«Considerato che il credito in oggetto permetterà di concretizzare finalmente un'opera da lungo tempo richiesta, di migliorare notevolmente la qualità di vita e la sicurezza stradale nel Basso Malcantone, vista l'importanza che il progetto riveste per tutto il Luganese e per tutto il Cantone, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino ad approvare la richiesta di credito e ad accettare il relativo decreto legislativo»*. Il collega Bignasca è stato correlatore del rapporto citato e ha convinto, con le sue argomentazioni, a votare un credito di 133.7 milioni di franchi, ma oggi constato con sorpresa che è anche tra i proponenti dell'iniziativa che intende bocciare l'intero progetto. Quale sia la concreta posizione del gruppo Lega su questo importante progetto riesce ora difficile capirlo. Da un lato si promuove, dall'altro si frena. Una dicotomia assai strana, ma forse si celano dietro l'angolo motivi elettoralistici? Non possiamo nascondere il fatto che l'iniziativa è stata lanciata ad Agno dove la Lega puntava al sindacato e a raddoppiare i municipali nei Comuni del Basso Malcantone. Curioso è pure il fatto che tra i proponenti di questa iniziativa appaiano candidati della Lega ai Municipi dei Comuni di Agno, Bioggio e Novaggio. Del resto, mi risulta che Esecutivi e Legislativi dei Comuni coinvolti non condividano gli intenti dell'iniziativa, che, oltre a comportare un consistente impatto sulle finanze comunali, ritarderebbe l'esecuzione delle opere di un ulteriore quarto di secolo. È una situazione paradossale.

Poco meno di due anni dopo la decisione del Gran Consiglio del 17 marzo 2011 di concedere 133.7 milioni di franchi al Dipartimento del territorio e pochi mesi dopo il voto sul credito di progettazione di sette milioni di franchi per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete del tram, ci troviamo oggi a dover rimettere in discussione vent'anni di progettazione e di decisioni politiche a vari livelli. Cito quindi un altro paragrafo estratto dal rapporto redatto sempre dai colleghi Brivio e Bignasca: *«La Commissione della gestione e delle finanze sottolinea infine che la presente approvazione del credito [i 133.7 milioni di franchi per la circonvallazione] è politicamente subordinata alla effettiva realizzazione del sistema tram-treno del Luganese e al potenziamento della Ferrovia FLP, che vanno effettuati possibilmente in concomitanza: senza questi investimenti nella viabilità pubblica il credito richiesto per la circonvallazione Agno-Bioggio non sarebbe finanziato dalla Confederazione e sarebbe una misura globalmente tanto costosa quanto inefficace per migliorare la mobilità della regione»*. Ricordo che il credito di 7 milioni di franchi per il progetto definitivo della rete tram fu accolto il 24 settembre 2012 con 58 favorevoli, 18 astenuti e 0 contrari. Il credito di 133.7 milioni di franchi per la circonvallazione Agno-Bioggio fu approvato il 17 marzo 2011 con 46 favorevoli, 2 astenuti e 1 contrario. Mai mi sarei aspettato di dover difendere un progetto in fase avanzata di compimento – a oggi sono stati spesi 13 milioni di franchi per la fase di progettazione – insidiato da un'iniziativa proposta da quella Lega che prima l'aveva sostenuto. Per di più si tratta di un progetto del Dipartimento del territorio, il cui Direttore Borradori ha speso molte energie per portarlo avanti e raccogliere le necessarie adesioni

politiche e tecniche. Mi domando: a che gioco giochiamo? Gradirei una risposta dal collega Bignasca, capogruppo della Lega.

Difendo questo progetto, poiché ritengo che non debba più essere procrastinato. Ripercorrendo la sua genesi e il suo travagliato iter, ricordo ai colleghi che è stato avviato nel 1993 – vent'anni or sono – e che il suo percorso è stato contraddistinto da un imponente apparato burocratico e procedurale, con un concorso di progettazione su invito che ha coinvolto dieci team. Uno o più di questi progetti aveva addirittura ipotizzato la soluzione di una circonvallazione in galleria con entrata a nord di Bioggio e uscita oltre l'abitato di Magliaso. Una soluzione già scartata allora per gli elevati costi e il pessimo rapporto costi/benefici. Il processo che ha portato al progetto della circonvallazione Agno-Bioggio è stato lungo, ampiamente democratico; è partito dal basso e ha coinvolto i Comuni, che hanno avuto la possibilità di esprimersi. Azzerare tutto questo lavoro sarebbe veramente pazzesco e irresponsabile. Qui non c'è spazio per un confronto tecnico fra il progetto del Cantone e quello che intenderebbero mettere in cantiere gli iniziativisti, anche perché non c'è materiale per farlo. L'iniziativa mina la credibilità del Dipartimento del territorio e della Commissione regionale dei trasporti del Luganese nei confronti dell'Autorità federale, che a breve dovrà esprimersi sul sussidio di circa 150 milioni di franchi da assegnare al Programma d'agglomerato del Luganese, e non aiuta certo a risolvere celermente il congestionamento del traffico in zona. Inoltre, è molto pericolosa per i ritardi che comporterebbe e soprattutto per i costi, compreso il rischio di perdere i sussidi della Confederazione. Non dimentichiamo che dovremmo andare in cantiere nel 2015.

Da quanto emerge dal rapporto di minoranza, la circonvallazione in galleria costerebbe 970 milioni di franchi. Poco meno di un miliardo di franchi per una galleria che non godrà di sussidi federali e i cui costi saranno a carico dei contribuenti ticinesi. Sul rapporto di minoranza mi sento in dovere di fare due considerazioni. Innanzitutto, rispetto a quanto sta scritto in entrata di rapporto, non c'è nessuno studio mirato degli iniziativisti sulla problematica situazione del traffico. Poi, sostenere che il rapporto di maggioranza sia debole perché non è stato fatto un sopralluogo, è quantomeno semplicistico e offensivo nei confronti dei colleghi di Commissione, degli Esecutivi comunali coinvolti, dei progettisti e dei funzionari che hanno lavorato al progetto su esplicito mandato di questo Legislativo. In conclusione, il gruppo PLR, per le ragioni esposte, invita a respingere in modo fermo l'iniziativa popolare "Circonvallazione del Basso Malcantone tutta in galleria: che sia il popolo a scegliere!"

BIGNASCA A., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Quando si cominciò a parlare della circonvallazione Agno-Bioggio, Pagnamenta probabilmente – se non era all'asilo – era nei lupetti, perché stiamo parlando del 1990. Anzi, ai tempi del Consigliere di Stato Fulvio Caccia, la galleria lunga da Manno al Madonnone venne scartata per il medesimo motivo citato nel rapporto di maggioranza: perché convogliava il traffico del Luinese verso l'autostrada, come se il Luinese fosse popolato da milioni di abitanti. Sono stato relatore del rapporto per i 133 milioni di franchi. Sono d'accordo: se il collega Pagnamenta mi fa quel lavoro per 133 milioni di franchi, io lo approvo ancora oggi e faccio in modo di ritirare l'iniziativa. Stranamente, però, il rapporto di maggioranza parla di 456 milioni di franchi per le opere prioritarie del PAL2; da 133 a 456 milioni c'è una piccola differenza.

Torno su un'altra questione. Pagnamenta ha citato il lungo lavoro della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), allora parto da lì. La CRTL fu fondata attorno

al 1990. In vent'anni non c'è mai stato un segretario – non parlo di membro – della Lega dei ticinesi, poi ci si meraviglia che nel Basso Malcantone dopo l'iniziativa la Lega abbia raddoppiato sia i municipali sia i consiglieri comunali. Sempre secondo Pagnamenta la procedura è stata lunghissima e lo è stata davvero: il progetto del 1993 non è ancora pronto adesso, perché la Commissione ha fallito completamente. Sul ricorso del Comune di Muzzano si sono persi dieci anni. Poi si è messo a posto il Comune di Magliaso votando il credito di progettazione per la piccola galleria di circonvallazione. Successivamente, quando fu pubblicato il progetto per il tratto di Caslano, il Comune andò fino al Tribunale federale e vinse. Se la Commissione che ha operato per vent'anni fosse stata all'altezza del suo compito, queste cose non sarebbero successe. Nel suo ardire, il collega Pagnamenta ha dimenticato un credito quadro di 300 milioni di franchi, perché dopo i primi 500 milioni di franchi votati a fine marzo 1995, nella legislatura seguente votammo ulteriori 300 milioni di franchi, quindi altri 105 milioni di franchi per l'IVA, il rincaro, eccetera.

Voglio raccontare qualcosa sulla Commissione regionale dei trasporti del Luganese. Per vent'anni, presidente della CRTL è stato il sindaco di un Comune che adesso non c'è più, perché assorbito. Questo signore, dopo aver fatto un sorpasso del 270% su opere stradali e di canalizzazione nel suo Comune, ebbe la faccia tosta di andare in televisione – in prima serata, in un confronto con l'ex collega Brenni – a dire che se fosse stato necessario l'avrebbe ripetuto. Ecco: fino a quando la Commissione è diretta da certe persone, è normale che fallisca il suo obiettivo, perché non ha più alcuna credibilità. Sapete che attenzione aveva il rappresentante della CRTL aveva verso la sua popolazione? Al centro della piazza del paese c'è una rotonda grande sì e no come le torte del collega Seitz. In epoche diverse, per questa rotonda fece allestire cinque progetti; l'unico progetto che superò lo scoglio del Consiglio comunale fu bocciato in votazione popolare a seguito di un referendum. So perché c'è gente che ha paura di questa iniziativa: il problema è che tutto è stato gestito da dilettanti. Il collega Pagnamenta dice che c'è il consenso dei cinquantacinque Comuni che fanno parte della CRTL. Quanti hanno sottoposto il progetto della circonvallazione Agno-Bioggio al proprio elettorato? Nessuno; vent'anni d'immobilità totale.

Ieri ho chiesto il rinvio per attendere il giudizio della Confederazione sul PAL2. La minaccia riferita al rischio di perdere i sussidi federali l'avevo già sentita nel 1995, quando si trattò di votare il primo credito quadro. A quel momento c'era un sesto Consigliere di Stato che si sentiva in colpa, perché da buon locarnese aveva dato la priorità alla galleria Mappo-Moretina. Questo signore fece la stessa minaccia: se non votate il credito prima delle elezioni, non arriveremo più a ottenere i sussidi federali. A questo proposito, permettetemi un inciso. Nel Luganese l'indignazione cominciava a bollire; la copertina del primo numero del Mattino nel 1990 recitava "Dacci oggi il nostro ingorgo quotidiano". Questo signore venne il venerdì mattina davanti alla Sottocommissione composta dai colleghi Antonio Galli, Mario Ferrari, Attilio Grandi, dal sottoscritto e forse un altro nome che mi sfugge; affermammo di non essere in grado di valutare il costo del progetto nel complesso, ma segnalammo due punti che non ci convincevano. Primo, che per la soppressione del passaggio a livello di via Basilea – quello che è ancora lì adesso – non era sufficiente il milione di franchi previsto, ma ce ne sarebbero voluti almeno due. Secondo, che i 20 milioni di franchi previsti per l'acquisto dei terreni in vista della realizzazione della circonvallazione non erano sufficienti, perché il Cantone aveva già speso, o previsto di spendere, 23 milioni di franchi. Voi non ci crederete: il giovedì successivo, sei giorni dopo, quando si riunì il plenum della Commissione della gestione e delle finanze, il messaggio aggiuntivo era sul tavolo. Avete visto qualcosa di simile in tutta la carriera parlamentare? No, ma era chiaro a tutti che questo credito doveva passare. Fu anche una manovra

subdola, perché si disse che sarebbe stato possibile promuovere il referendum solo sul credito quadro, non sul credito d'impegno. Alla vigilia delle votazioni cantonali – Borradori non era ancora in Consiglio di Stato – nessuno ha voluto lanciare il referendum, perché il tutto era una nebulosa.

Il collega Pagnamenta dice che si sono già spesi soldi per la progettazione. Non ricordo che cifra ha ventilato, ma è senz'altro inferiore alla realtà, perché qui c'è gente che s'è fatta comprare. Il consenso di certi Municipi è stato comprato. Gli spiego una cosa. Si trattava di portare la ferrovia Lugano-Ponte Tresa fino al Madonnone; il sindaco di Croglio ha consumato quattro treni di gomme e quattro suole di scarpe per ottenere quest'intervento. Allora si progettò una stazione d'interscambio sotterranea a Ponte Tresa, con sopra cinque piani di posteggi. Sapete perché si fermarono? Dopo aver allestito un progetto da 94 milioni di franchi ($\pm 25\%$) si resero conto che, se avessero realizzato quell'opera, avrebbero messo in pericolo la sicurezza della chiesa e del cimitero di Ponte Tresa. Dulcis in fundo arrivò il rapporto dell'Ufficio federale dei trasporti che disse che andare al Madonnone a Ponte Tresa avrebbe rappresentato un costo sproporzionato rispetto ai benefici.

Lasciamo stare la cronistoria e andiamo avanti. Il collega Pagnamenta dice che il sussidio federale sul PAL2 è in pericolo. Quali modifiche ha subito il percorso della circonvallazione rispetto al PAL1? Nessuna. Se la Confederazione ci sussidia il PAL2, vuol dire che lo fa unicamente perché abbiamo anticipato la progettazione del tram, ma chi nel 1995 o 1996 propose di attestare la ferrovia in centro città, per rendere attrattiva la FLP? Il sottoscritto, verbali del Gran Consiglio a disposizione, siccome non siamo coerenti. Il titolo dell'iniziativa è molto chiaro: sia il popolo a decidere. Dopo aver speso oltre 100 milioni di franchi per la progettazione, 70-80 milioni di franchi per raddoppiare una tratta della ferrovia (per guadagnare cinque minuti) e chiudere il passaggio a livello di Agno, il problema è questo: per accontentare il Comune di Caslano, si è realizzato il sottopasso della ferrovia per una strada che raccoglie un decimo del traffico interrotto dal passaggio a livello di Agno, però bisognava accontentare Caslano, nella speranza che ritirasse il ricorso.

Vorrei dire due parole sul percorso della tanto vantata circonvallazione. Il primo progetto prevedeva la partenza dalla rotonda Sudacciai, il secondo dalla rotonda Soldini-Sudacciai e, adesso, il terzo dalla rotonda Peter (perché è cambiato il nome della ditta, ma la rotonda di partenza è sempre quella). Dall'altra parte si vogliono portare sulla rotonda della Migros di Agno – la più inquinata e, a giudizio del TCS, la più pericolosa del Cantone – 15-20 mila veicoli in più. Capite perché la Confederazione ha criticato il rapporto costo/benefici? Chi scende dalla collina (da Breganzona, eccetera) e vuole andare ad Agno, può ubriacarsi, perché scende dalla Crespera su viadotti che potevano benissimo essere spostati, traversa il Piano del Vedeggio, poi, dopo qualche centinaio di metri, lo riattraversa. Il Piano del Vedeggio è l'unico polmone verde tra la città e il Malcantone; tutti i luganesi lo conoscono, perché chi ha il cane lo porta lì a passeggiare. Passando sull'autostrada si vede un paesaggio bucolico, con mucche, tori e quant'altro: lo tagliamo due volte, poi venite a parlarmi di costi? Sapete cosa valgono quei terreni, non solo economicamente, ma anche paesaggisticamente? Se si voleva migliorare la circonvallazione senza spendere quei milioni di franchi, andava fatta da sola dal basso della Crespera, si continuava sotto l'autostrada e si usciva di là. Lo sapete che a un certo punto alla Piodella è stata progettata una rotonda completamente sotterranea? È successo anche questo, nelle baracche di Via Ghiringhelli a Bellinzona, dove il pavimento non c'è più perché si è assestato sotto il peso dei piani di questi progetti. Ecco, siamo a questo punto; dopo raccontatemi tutte le storie che volete sulla coerenza della Lega.

Sul tram ho già risposto, ma non fatemi parlare degli interessi che stanno dietro alla costruzione delle carrozze. Torneremo in campagna su quel famoso ingegnere che fece fallire la Franzi per metterci i macchinari per produrre carrozze. Adesso corre dietro ai trenini come fossero signorine di vent'anni. C'erano e ci sono ancora troppi interessi dietro questi progetti. Potete dirmi quello che volete, che non siamo coerenti; c'è libertà di parola in quest'aula.

BORDONI BROOKS F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Ringrazio il relatore di maggioranza per aver ripercorso tutti i passi che ci hanno portato al voto di oggi, che spero sia l'ultimo. Non rispondo volentieri a quanto ha detto Bignasca, perché sono troppo giovane per entrare nel merito di tutte queste conoscenze. Verificata la ricevibilità, il rapporto di maggioranza passa alle considerazioni, ripercorrendo la lunga storia della circonvallazione: le varianti, le implicazioni per l'ambiente, per il traffico, la pianificazione e la viabilità. Ora che siamo così vicini alla soluzione, ecco che spunta – in odore di elezioni – un'iniziativa popolare contro una soluzione attesa da oltre quarant'anni, rischiando il collasso del Basso Malcantone, un comparto fondamentale per l'economia cantonale. Un gruppo di cittadini malcantonesi si era attivato per chiedere una galleria da Bioggio verso sud. Un'idea giustamente scartata dal Cantone. Che ne sarebbe, infatti, del traffico sulla strada della Piodella? Andrebbe deviato verso Bioggio, con la necessità di costruire ugualmente mezza circonvallazione, o il traffico continuerebbe a passare, seppure in minore misura, attraverso Agno? Il rapporto di maggioranza fa bene a ricordare che il consenso è un criterio determinante per la Confederazione e quindi per i sussidi che l'opera, se realizzata, riceverà. Certo è che questa iniziativa, dopo che il gruppo della Lega ha sempre votato a favore del progetto di circonvallazione Agno-Bioggio, rischia di mettere in pericolo la sua realizzazione, forse per sempre. Invito quindi tutti a votare il rapporto di maggioranza.

CANEVASCINI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Prima di entrare nel tema specifico, voglio porre a tutti voi una domanda. Se il fine ultimo dell'agire politico dev'essere la ricerca del bene comune, fino a che punto i politici possono permettersi di piegare le circostanze a proprio vantaggio, e quando invece sono i politici a doversi piegare, rinunciando al proprio tornaconto? Teniamola presente, questa domanda, perché la riprenderemo.

Il gruppo PS si schiera a favore del progetto di circonvallazione Agno-Bioggio proprio per senso di responsabilità verso i cittadini. Anzitutto contestiamo lo scopo di quest'iniziativa, che nasce da una necessità elettorale e che, come molte trovate della Lega, sembra molto attraente, ma nasconde difetti enormi, in particolare la perdita di un beneficio a breve termine e l'incertezza sui vantaggi a lungo termine. In sostanza, un'incerta ipoteca sul futuro. Il progetto originario risale alla metà degli anni Novanta. La circonvallazione è stata dapprima incorporata nel Piano direttore cantonale, poi – dopo ricorsi, controricorsi e miglorie – nel primo Piano d'agglomerato del Luganese (PAL1) e quindi, nel 2012, nel PAL2, come opera d'importanza prioritaria. I molti rimaneggiamenti a cui è stato sottoposto il progetto sono indice di un certo labor limae, cioè di una costante opera di miglioramento; ora è pronto per soddisfare le esigenze e i desideri dei cittadini.

Veniamo all'iniziativa della Lega dei ticinesi, che propone di canalizzare tutto il traffico in galleria, con il solo raddoppio dei costi. Per cominciare, constatiamo che il rapporto di minoranza non è nemmeno firmato da tutti i rappresentanti della Lega. Già questo non è un

bell'indizio. Leggendo il rapporto, si vede subito che mancano gli argomenti e regna la confusione. Si accusa la maggioranza di *«mancanza di conoscenza del problema e di assenza di sopralluoghi»*. Dopo vent'anni di lavoro? Stiamo scherzando? Il rapporto di minoranza indica la ricerca di soluzioni durature e definitive come fine del proprio operato. Su questo concordiamo anche noi, vent'anni per decidere la bontà di un'opera pubblica sono assolutamente troppi. Peccato, però, che l'iniziativa della Lega blocchi un progetto proprio mentre sta per essere realizzato. La soluzione proposta dall'iniziativa era già stata bocciata nel 1996, nell'ambito del concorso per il mandato di progettazione. Il rapporto della CRTL sulla valutazione tecnica dei progetti presentati indicava che *«questa soluzione decisamente più costosa rispetto agli altri progetti non permette il raggiungimento dell'obiettivo principale della circonvallazione, ossia la decisa riduzione di traffico attraverso gli abitati e il rispettivo risanamento ambientale e non può quindi essere considerata, soprattutto per Agno»*. Adesso i Comuni malcantonesi sono tutti d'accordo e non vedono l'ora di cominciare i lavori. Chi avrà il coraggio di spegnere questa luce e di farli ripiombare in una buia attesa? Infine, l'iniziativa ignora il traffico che tocca Agno, Magliaso e Caslano (una zona a grande intensità di movimento), favorisce il flusso dei pendolari da e per l'Italia nell'area di Bioggio, blocca alcune procedure già risolte e ci fa perdere i finanziamenti federali per l'agglomerato di Lugano.

A favore della realizzazione della circonvallazione ci sono le seguenti considerazioni. Primo, il tempo; questo progetto è frutto di una maturazione fin troppo lunga. Secondo, la popolazione; uno dei criteri principali che il Consiglio federale adotta per avallare la bontà di un'opera è il consenso dalla popolazione. Nel caso della circonvallazione il criterio è rispettato in pieno. Certo, ci sono stati vent'anni di lavoro fra difficoltà e ostacoli, ma il risultato è una condivisione generale, equilibrata e piena di speranza. Terzo, i finanziamenti; i sussidi federali dovrebbero coprire il 30% dei costi, tutti soldi che sarebbero rimessi in discussione se l'approvazione fosse rinviata. Quarto, le misure fiancheggiatrici; il loro scopo è rendere migliore l'opera principale, ad esempio attraverso interventi per la riduzione del rumore, l'interramento della strada nell'area del lago ad Agno, il riassetto della viabilità. Quinto, il declassamento della Strada Regina tra Agno e Bioggio, dove la velocità diminuisce, si realizza una pista ciclabile e si procede a un risanamento fonico. Sesto e ultimo, il progetto è in buona sintonia con il Park and Ride, con il potenziamento della rete tramviaria e con tante altre soluzioni descritte nel messaggio n. 6443. La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha rinunciato ad allestire un controprogetto, rimettendosi al messaggio n. 6443. Anche il Consiglio di Stato, al momento della trasmissione della bozza di decreto legislativo, ha chiaramente manifestato la propria intenzione di non esprimersi a riguardo. Inoltre, il 7 febbraio scorso, il Consigliere di Stato Marco Borradori, leghista, ha ribadito in Commissione la propria preferenza per il progetto della circonvallazione descritto nel messaggio n. 6443.

Adesso possiamo tornare alla domanda iniziale: quand'è che i politici devono rinunciare al proprio tornaconto per il bene della cittadinanza? Il caso della circonvallazione è emblematico. È da irresponsabili promettere la luna, quando basterebbe un progetto in procinto di nascere, ben studiato, fortemente voluto dai cittadini e ben finanziato. Ecco perché la circonvallazione, descritta nel messaggio n. 6443 e sostenuta dal rapporto di maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio, è l'unica proposta valida, concreta, sostenuta da tutti i Comuni del Malcantone, condivisa da tutti gli enti sul territorio, realizzabile in tempi brevi, molto più economica rispetto all'iniziativa, capace di raggiungere gli obiettivi fissati, capace di sbloccare la realizzazione di altre

opere importanti. Per questo v'invito, a nome del gruppo PS, a votare a favore delle conclusioni del rapporto di maggioranza.

MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO VERDI - A convincerci che la prevista circonvallazione Agno-Bioggio sia assurda e inefficace non ci voleva sicuramente il lungo intervento del collega Bignasca; difatti, siamo tra i pochi in Parlamento che non hanno mai votato un credito per questa circonvallazione. Personalmente, non ho sottoscritto nessuno dei rapporti; il mio gruppo non voterà né il rapporto di maggioranza né quello di minoranza, perché – tutto sommato – l'ipotesi circonvallazione è pur sempre un'ipotesi stradista. Sarà sicuramente il minore dei mali, ma andiamo sempre a investire molti soldi per finanziare il trasporto privato. Come sapete, preferiamo lavorare su politiche alternative, che costano spesso molto meno e sono altrettanto se non più efficaci. Una di queste è la mobilità aziendale; ho ancora avuto recentemente l'occasione di presentare in Commissione della legislazione la nostra iniziativa. Crediamo molto in queste politiche; ho citato l'esempio della ditta Farone SA di Stabio, che ha ridotto in poco tempo l'utilizzo dell'auto dei suoi impiegati da 226 a 83 (una riduzione del 63%) promovendo la mobilità aziendale, andando a prendere i collaboratori con minibus e sfruttando il car pooling. Con politiche alternative si può fare tantissimo per risolvere gli intasamenti quotidiani lungo le nostre strade. Inoltre, c'è pur sempre il tram; questo progetto – che ci interessa in modo particolare – è un'alternativa che sarebbe in concorrenza con una strada. Pertanto, anche se presumo che nel segreto dell'urna molti Verdi voteranno per simpatia il collegamento in galleria, noi qui ci asterremo, perché riteniamo che le politiche da portare avanti per risolvere i problemi del traffico siano ben altre che quella di costruire sempre nuove strade.

MELLINI E. N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - L'iniziativa popolare in questione è stata lanciata, a nostro avviso, quale evidente supporto elettorale alle elezioni comunali dell'aprile 2012. Quest'affermazione è giustificata dal fatto che – come già menzionato da chi mi ha preceduto – il rapporto della Commissione della gestione che tesseva le lodi del progetto di circonvallazione, co-redatto dal capogruppo leghista Attilio Bignasca, è datato 1° marzo 2011, mentre l'iniziativa per affossarlo è stata lanciata solo un anno dopo, proprio in occasione delle elezioni comunali 2012. Oggi, per giustificare l'iniziativa, si cita il Programma d'agglomerato del Luganese, che però è datato 30 ottobre 2009. Prima di redigere il rapporto inneggiante alla circonvallazione, c'è stato un anno e mezzo di tempo per leggere il Programma d'agglomerato: perché il correlatore non l'ha fatto? Alla faccia della coerenza, verrebbe da dire. Ognuno va in gara con i cavalli migliori che riesce a schierare, sennonché, facendo leva sul più che giustificato malumore dei cittadini per i problemi viari del Malcantone, l'iniziativa rischia di buttare all'aria il progetto della circonvallazione di Agno-Bioggio. Questo progetto, già in fase avanzata, non risolverà tutti i problemi di traffico della zona, ma sicuramente costituirà un progresso concreto sulla strada di una soluzione definitiva.

Intendiamoci, l'iniziativa non è priva di attrattiva, ma oltre ai maggiori costi la sua attuazione pone problemi non indifferenti. Come ben dice il rapporto di maggioranza, la scelta del tracciato della circonvallazione Agno-Bioggio è frutto di un lungo processo iniziato nei primi anni Novanta con l'approvazione del PTL. Una gestazione di oltre vent'anni, roba da far impallidire un dinosauro del Giurassico, che per deporre un uovo ci metteva molto meno. Adesso che mamma dinosauro sta per deporre un uovo, arriva un'iniziativa per farla abortire. Al di là della metafora, riteniamo particolarmente

determinanti due delle motivazioni addotte dal rapporto di maggioranza per respingere l'iniziativa: essa annulla il progetto di circonvallazione Agno-Bioggio proprio quando si è giunti al termine delle procedure per passare alla sua realizzazione e blocca il PAL2 e i relativi finanziamenti federali. Pur consapevole che l'esito della votazione popolare è tutt'altro che scontato, il gruppo UDC sostiene il rapporto di maggioranza del collega Orsi.

PRONZINI M., INTERVENTO A NOME DEL MPS-PC - A parte il capogruppo dei Verdi, tutti gli intervenuti hanno denunciato che questa iniziativa è elettoralista. Si tratta di un atteggiamento molto moralista. Siamo in un Paese che può vantarsi di avere un sistema, seppur perfettibile, di democrazia semidiretta e bisogna rispettare la volontà dei cittadini che hanno sottoscritto l'iniziativa, indipendentemente dal merito della stessa. È un aspetto fondamentale. Non voterò l'iniziativa, però, penso che ci siano sufficienti argomentazioni per confrontarsi sul merito della stessa. Se si volessero giudicare gli atteggiamenti di tutti i partiti, per mettersi in mostra prima delle elezioni, ce ne sarebbe per i beati. Perciò invito ad attenersi al contenuto dell'iniziativa.

BRIVIO N. - Intervengo quale relatore del rapporto che aveva esaminato la richiesta di credito per sensibilizzare la sala su un tema molto importante: il rapporto costi/benefici. Penso che il Consigliere di Stato e il relatore riferiranno in merito. Il rapporto costi/benefici è uno dei criteri principali nell'esame dei progetti d'agglomerato. Il PAL1 aveva un rapporto negativo, per questo motivo è stato scartato. Il PAL2 ha invece un rapporto positivo, perché tiene conto di alcune modifiche relative ad esempio alla velocità di percorso della rete e al sottopasso per permettere in un secondo tempo di prolungare la pista dell'aeroporto Lugano-Agno. In parole povere, l'iniziativa della Lega dei ticinesi rischia di cozzare contro un rapporto costi/benefici negativo e quindi di mettere in forse tutto il sussidio del PAL2, non solo quello della circonvallazione Agno-Bioggio.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Raccolgo l'invito del deputato Pronzini e cerco di essere pragmatico. Quando sono arrivato al Dipartimento del territorio, nel 1995, ricordo che con i miei collaboratori ci siamo ovviamente chinati sul Piano dei trasporti del Luganese, che era ed è uno dei temi d'azione forti del Consiglio di Stato e del Dipartimento del territorio. C'erano due opere definite prioritarie, pronte per essere avviate a livello procedurale: la galleria Vedeggio-Cassarate e la circonvallazione Agno-Bioggio. A quel momento – anche se oggi non riesce facile crederci – le due opere partivano sullo stesso piano. Poi c'è stata una serie di intralci procedurali che ha fatto sì che la circonvallazione restasse praticamente al palo e la galleria Vedeggio-Cassarate andasse più o meno liscia. Evidentemente, quando si tratta di grandi opere, bisogna metter in conto alcuni inghippi procedurali e ostacoli da superare. Di fatto la circonvallazione ha però incontrato parecchi ostacoli. Sono già stati citati, anche se non in modo sistematico. Pensiamo ai ricorsi del Comune di Muzzano, al progetto che inizialmente andava bene e poi a causa delle modifiche delle norme aeronautiche a livello europeo ha dovuto essere modificato, o – in tempi più recenti – all'impossibilità di trovare un accordo tra Magliaso e Caslano, ai ricorsi del Comune di Caslano e alla vittoria davanti al Tribunale federale. Arriviamo quindi agli ultimi anni, quando la Commissione regionale dei trasporti del Luganese, i sindaci dei Comuni interessati e il Dipartimento del territorio hanno cercato di ricostruire quel filo di unità che purtroppo in passato si era spezzato.

Oggi, abbiamo raggiunto un accordo che mi sembra relativamente solido. Il lavoro è stato fatto.

Quando è stata lanciata questa iniziativa – dimentichiamo l'aspetto elettoralistico – devo ammettere che ho avuto un brivido lungo la schiena, perché rischiava di vanificare o comunque ritardare quanto era stato fatto. L'iniziativa ha raccolto le firme necessarie e quindi come tale ha tutta la legittimità giuridica e istituzionale. Credo di essere stato – l'ho detto apertamente di fronte al gruppo Lega e agli iniziativaisti di allora – uno dei primi a indicare in radio, televisione e sui giornali il rischio di vanificare tutto il lavoro fatto negli ultimi anni. Ecco, quindi, che la situazione evidenziata da molti di voi va rilevata anche da parte del Consiglio di Stato e del Dipartimento del territorio.

Qualche parola in generale sui due rapporti. Il rapporto di maggioranza del 29 gennaio 2013 è esaustivo, conciso e tratta i problemi di questo progetto in modo corretto. Riporta in sintesi i passi significativi dello sviluppo progettuale e procedurale che ha condotto alla variante inserita nel PAL2, ora all'esame dell'Autorità federale. Non mi addentro nel merito degli aspetti giuridici e politici, perché mi sembra che il rapporto lo dica già in termini molto chiari ed esaustivi. Per quanto riguarda il rapporto di minoranza, vorrei sottolineare che il tracciato della circonvallazione Agno-Bioggio – così come è stato presentato alla Confederazione nell'ambito del PAL2 pochi mesi or sono – è tale, primo, da liberare i nuclei e le zone densamente abitate di Agno e Bioggio dall'attuale traffico di transito. Era uno degli obiettivi faro fin dall'inizio: liberare i nuclei, far respirare gli abitanti dei nuclei e delle zone più densamente abitate. Secondo elemento, consentire la moderazione, la riqualifica e il recupero della Strada Regina quale strada a carattere urbano, con viali alberati, ciclopiste e spazi pedonali, restringimenti significativi del campo stradale, come pianificato nei piani regolatori di Agno e Bioggio. Terzo elemento, il progetto permette di accorpare la maggior parte del tracciato a quello dell'A2, secondo il principio della concentrazione degli assi stradali in zone già significativamente compromesse. È chiaro che passare sotto terra è meglio. Nel caso concreto, però, è altrettanto chiaro che, più ci si avvicina all'autostrada e meno si usa territorio pregiato, meglio è. Il progetto è stato sottoposto a Berna e adempie i requisiti richiesti.

Ancora qualche considerazione generale. Il rapporto di minoranza indica in 455 milioni di franchi il costo della circonvallazione. Vorrei rilevare che il costo della circonvallazione così come l'abbiamo presentata alla Confederazione è di 133.7 milioni. È vero, si è parlato di 455 milioni di franchi, ma questi si riferiscono a tutte le opere del PAL2 inserite nella lista delle misure con grado di priorità A, cioè le misure pronte per essere realizzate nel quadriennio successivo all'approvazione del programma (quindi nel quadriennio dal 2015 al 2018). Oltre alla circonvallazione Agno-Bioggio (133.7 milioni di franchi), sono contemplate la rete tram del Luganese (tappa prioritaria, 276.1 milioni di franchi), il nodo intermodale di Lamone-Cadempino (10 milioni di franchi) e interventi sulla rete ciclabile regionale (complessivamente 35 milioni di franchi). Tutto questo si ritrova nel rapporto finale del PAL2 del 14 giugno 2012. Sempre stando sulle generali, vorrei sottolineare che uno degli obiettivi del Dipartimento del territorio e del Consiglio di Stato è di andare più velocemente possibile di fronte al popolo, anche per sapere da che parte stiamo, dove ci troviamo di casa. Se dovesse essere approvata, l'iniziativa sovvertirebbe completamente l'attuale progetto della circonvallazione Agno-Bioggio – questo dobbiamo dirlo molto chiaramente – annullando in pratica una ventina di anni di lavoro. Ammettiamo pure che se ne perderebbero soltanto dieci, perché una parte del lavoro magari serve. Comunque si deve ripartire da zero e bisogna ancora una volta rimboccarsi le maniche in una situazione già difficile. Poi, ci sono i rapporti con la Confederazione. Non vi nego che, come Consiglio di Stato, come Commissione dei trasporti del Luganese – intesi come chi ha avuto la regia

di quest'operazione – saremmo molto in difficoltà e in imbarazzo, perché la Confederazione sta esaminando il PAL2 con la circonvallazione già votata anche dal Parlamento. Il finanziamento della Confederazione per la nuova galleria proposta – ammesso che il popolo dica sì – dovrà essere oggetto di un nuovo PAL, che significherebbe rinviare di qualche anno l'esame.

Adesso entro in materia sull'aspetto dei finanziamenti. I sussidi federali per quest'opera possono essere ottenuti solo nell'ambito del Piano d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2). Tutti i Cantoni svizzeri oggi soggiacciono ai nuovi indirizzi della Confederazione, secondo cui non ci sono più sussidi per progetti definiti ma solo sussidi a progetti che rientrano in questi Piani d'agglomerato, nel caso concreto del Luganese. La documentazione è piuttosto copiosa ed è stata allestita in modo serio da tanti operatori. La richiesta di contributi del PAL2 è stata trasmessa alla Confederazione entro il termine del 30 giugno del 2012. La circonvallazione Agno-Bioggio è integrata nel capitolo 2.3 (Viabilità Basso Vedeggio) per un importo di 133.7 milioni. La procedura d'esame della Confederazione prevede il rapporto d'esame del PAL2 entro il giugno 2013, il messaggio del Consiglio federale alle Camere entro fine 2014 (per tutta la Svizzera, per tutti i PAL) e la liberazione dei fondi a partire dal 1° gennaio 2015 o comunque a partire dal 2015 quando le Camere avranno dato il nullaosta e saranno pronte le convenzioni. I tempi sono questi. Siamo abbastanza convinti di aver fatto un buon lavoro. È vero che nel PAL1 la circonvallazione aveva un rapporto costi/benefici non ottimale; nel PAL2 si è lavorato proprio per contenere al massimo le spese e per fare in modo che anche altri tipi di mobilità – come la mobilità lenta, che oggi piace alla Confederazione, ma piace anche a noi – potessero trovare diritto di cittadinanza in quel progetto. Abbiamo fatto tesoro delle critiche dirette al PAL1 per sottoporre alla Confederazione un progetto rivisto e revisionato, quindi, abbiamo buone speranze che dal PAL2 si possano ottenere fondi relativamente sostenuti e cospicui, senza i quali non si potrebbe fare un discorso serio, perché il Cantone sta come sta e i Comuni forse ancora peggio.

Brevemente sui singoli interventi; credo che quanto ho detto corrisponde a quanto detto da Pagnamenta, in particolare che è stato fatto un lavoro che rischierebbe di essere azzerato. A Bignasca dico che è vero che si parla della circonvallazione già da tantissimi anni, come peraltro era stato il caso della galleria Vedeggio-Cassarate. È il destino di queste grandi opere; bisogna cogliere il momento giusto per iniziarle, magari dopo si riesce ad andare velocemente. L'ho detto all'inizio, la circonvallazione partiva su un piano di parità con la galleria, poi purtroppo varie circostanze hanno ritardato la partenza. Tra il PAL1 e il PAL2 sono state apportate parecchie sostanziali modifiche alla circonvallazione, proprio per rientrare nei parametri, sia finanziari, sia operativi, sia di connubio fra trasporto privato e trasporto pubblico, in modo da rendere quest'opera compatibile con i principi della Confederazione. Anche Bordoni Broocks ha detto che non è il momento giusto per mettere a repentaglio il lavoro già fatto. Canevascini ha detto una cosa giusta: sicuramente il trascorrere del tempo in questo caso ha permesso di migliorare il progetto. Prima era un progetto figlio degli anni Novanta, quindi un progetto per lo più stradale, anche se aveva indubbiamente alcuni pregi. Oggi è un progetto ovviamente stradale ma meno dispendioso, più attento anche alle esigenze paesaggistiche e d'inserimento in un comparto molto delicato. Adesso i Comuni del Malcantone sono tutti d'accordo e credo che occorra veramente cogliere la palla al balzo. Anche le misure fiancheggiatrici mi sembrano impostate in un modo serio.

Per quanto riguarda Maggi e i Verdi, devo dire che anche il Cantone sta lavorando sulla mobilità aziendale, su misure o su politiche alternative. Sono d'accordo che spesso queste politiche alternative permettono di fare molto; poi, altro discorso è riuscire a far passare in

tutte le nostre teste quello che occorre fare. Però, mi sembra che pian piano le cose stiano migliorando e pertanto credo che in fondo la circonvallazione non sia in palese contraddizione con quanto detto da Maggi, le cose possono anche convivere. In ogni caso abbiamo preso atto delle ragioni, assolutamente rispettabili. Mellini ha detto che questa iniziativa rischia di buttare all'aria le speranze del Malcantone. Pronzini l'ho già menzionato, credo sia anche giusto tornare alla sobrietà e ai fatti: c'è un'iniziativa con la quale bisogna confrontarsi. A Brivio posso dire che pensiamo che la circonvallazione inserita nel PAL2 possa andare bene, proprio perché ha un rapporto costi/benefici diverso da quello che figurava nel primo programma. Il rapporto costi/benefici ha permeato tutto il lavoro del PAL2, anche per il tram. Questo aspetto non è stato curato solo dal Cantone e dalla CRTL, ma anche da tutti gli operatori incaricati e evidentemente anche dai Comuni.

SEITZ G., RELATORE DEL RAPPORTO DI MINORANZA - Ringrazio Pronzini, perché anch'io tante volte ho fatto parte delle minoranze. Nei consessi politici le minoranze dicono quello che gli altri, per ragioni politiche, non hanno il coraggio di dire. Per me non è stato facile esaminare tutta la documentazione e posso anche accettare qualche critica da parte del collega Canevascini. Ho allegato il dépliant dell'esposizione "Idea Spazio Territorio", realizzata dalla Società svizzera degli architetti e degli ingegneri assieme al Politecnico federale di Zurigo, dove sono intervenuti anche due funzionari del Dipartimento del territorio, De Gottardi e Poggiani. Il quinto capitolo parla dei criteri di scelta del luogo di residenza: al primo posto ci sono spazi verdi e natura, al secondo calma tranquillità, al terzo trasporto pubblico, poi vicinanza alle scuole, vicinanza ai commerci, sicurezza stradale, sentimento di sicurezza personale, vicinanza al posto di lavoro, fascino del quartiere e, al decimo posto, accessibilità all'auto. Questo deve far riflettere. Nel gruppo di lavoro che ha promosso l'esposizione c'è anche il sindaco di Manno, Comune che ha votato per la circonvallazione; quindi c'è qualcosa che non quadra. Approfondendo, si capisce che forse i tempi delle circonvallazioni sono passati.

Il rapporto d'esame della Confederazione sul Programma d'agglomerato del Luganese, del 30 ottobre 2009, a pagina 14, dice che *«In ragione dei costi che comporta, la misura presenta, rispetto alle altre dello stesso tipo, un rapporto costi/benefici insufficiente. La sua efficienza è bassa in particolare perché i carichi di traffico previsti per il 2020 restano entro limiti contenuti. Nonostante permetta di decongestionare parzialmente i nuclei urbani, la misura non si inserisce nella concezione globale del programma d'agglomerato nella misura in cui non contribuisce a garantire la redditività degli investimenti necessari al sistema tramreno. Inoltre non sono state finora proposte misure di accompagnamento per diminuirne l'impatto ambientale previsto»*. Il progetto contenuto nel PAL2 è pressoché uguale, quindi, è chiaro che quando lo riesamineranno si ricorderanno molto bene di cosa avevano scritto. La stessa cosa, in merito alla seconda fase del potenziamento della FLP: *«Nel quadro della legge sulle ferrovie non è previsto il cofinanziamento di questa misura. Un eventuale cofinanziamento da parte della Confederazione dovrebbe quindi passare dal fondo infrastrutturale. Tuttavia, il rapporto costi/benefici è insufficiente e occorre approfondire la coerenza globale delle misure previste nel comparto Ponte Tresa»*. Risultato finale: ce li declassano a priorità C. Ora, se volete sapere un'altra confidenza, il malloppo inviato a Berna si trova solo al settimo posto. La lista delle priorità C non è esaustiva e contiene solo le misure per le quali la Confederazione riconosce in linea di massima la necessità d'intervento ma il rapporto costi/benefici e il grado d'avanzamento non giustificano il mantenimento di un grado B. Se c'erano gli allegati al rapporto di minoranza, forse potevate rifletterci sopra un pochino.

Adesso veniamo all'intervento in sé. Ho sentito qui molta gente parlare di Agno e di circonvallazione; io ci abito da 21 anni. È difficile parlare di una situazione del territorio e non conoscerla; è come se io andassi dal capogruppo PPD+GG a parlare della Vallemaggia. Dovrei avere molta umiltà e fare un sopralluogo. Noi non l'abbiamo fatto. L'abbiamo fatto per il Park and Ride di Vezia ed è stato utilissimo; l'abbiamo fatto per la Val d'Ambra ed è stato utilissimo. Non l'abbiamo fatto per un lavoro globale – è inutile girarci attorno, perché è tutto collegato – dal costo di 450 milioni di franchi. Voi, prima di comprare una macchina, vi accontentate della fotografia o andate a provarla? Penso che, per serietà e per rispetto verso i cittadini, in un caso del genere un sopralluogo sia fondamentale. La strada passa davanti all'aeroporto. Se la città di Lugano o la Confederazione fanno ricorso, lo vincono: lì gli aerei passano dieci metri sopra la strada. Il mio vantaggio è di essere sul territorio. Ho letto in un verbale che la nostra iniziativa sarebbe sciagurata. Beh, allora sarebbero sciagurate anche la galleria Vedeggio-Cassarate, AlpTransit, la galleria del San Gottardo. È da 140 anni che in questo Paese sviluppiamo la rete stradale in galleria, che vi piaccia o no. La differenza tra la circonvallazione e la galleria, è che la circonvallazione è una potatura di pianta, invece, la galleria consiste nello strappare la pianta e rimetterne una nuova definitiva, che stia in piedi e che si possa sviluppare in una maniera sicura. Si potano le piante quando sono malate.

Nella zona abbiamo quattro pianificazioni. Una per il centro commerciale; per ricorrere contro questa pianificazione, con il collega Bignasca e dei cittadini di quattro partiti, abbiamo speso 24'500 franchi. Abbiamo vinto due ricorsi e abbiamo messo alcuni paletti. Adesso si pianifica in un altro modo. Se c'è una pianificazione in corso, non si può costruire: vale per i cittadini privati e dovrebbe valere anche per gli enti pubblici. La seconda pianificazione è proprio all'entrata della galleria: in quella zona c'è un piano per il recupero della zona a lago e sono in costruzione palazzi di sei piani. Proprio un ricorrente è stato uno dei firmatari per la galleria. Sono previsti anche centri sportivi e tutti vogliono passarci con la strada seminterrata in galleria.

Al collega Canevascini ricordo che abbiamo fatto una riunione quasi straordinaria della Commissione speciale per la pianificazione del territorio, perché la Confederazione vuole due tubi per questo tipo di galleria. La galleria a un solo tubo, quindi, non sta in piedi con le nuove direttive dell'Ufficio federale delle strade, perché il traffico supera le diecimila auto al giorno. Sappiamo benissimo cosa sta succedendo per il Piano di Magadino: per la circonvallazione è la stessa cosa.

La circonvallazione passa in una zona dove il Piano regolatore – penso sia un unicum nel Cantone Ticino – permette di costruire un metro in più in altezza, perché siamo in falda. E che falda: c'è una casa che su un fianco è ceduta di 15 cm. La zona del Vallone è conosciuta perché frana tutto: andate a fare un buco lì, poi vedrete. Inoltre, andiamo a piazzare due gallerie in un posto molto edificato con palazzi: voi costruireste una circonvallazione davanti ad Ascona, sul lungolago di Locarno, a Zurigo, a Lugano davanti al Palace? Guardate che è la stessa cosa. Non vogliamo che il nostro territorio diventi un'autostrada. Sui vari progetti degli anni novanta, Pietro Martinelli – in un intervento un paio d'anni fa, al Canvetto luganese – disse che tutto era fallito perché avevano impiegato troppo tempo, perché non ci si era adeguati all'evoluzione dell'età della popolazione. Si è anche parlato del problema della Piodella, dove secondo gli ultimi dati transitano 40 mila veicoli; 30 mila (che aumenteranno) arrivano da Bioggio, dopo ci sono quelli che usano questa strada come strada secondaria e arrivano anche da Grancia. Facciamo i conti: 40, 60, 80 mila macchine in una rotonda di 20 metri di diametro. Hanno ragione quelli di Muzzano. Poi la strada passa davanti all'aeroporto, ma se la città di Lugano sta facendo

una guerra per aumentare la lunghezza della pista per motivi di sicurezza, voi le mettete davanti una strada principale con gli aerei che passano dieci metri sopra?

Io faccio parte del Municipio di Agno. Non sono mai intervenuto prima per rispetto della collegialità, ma ora devo focalizzare la discussione vicino ai centri commerciali, di cui il Comune di Agno non ha assolutamente bisogno, perché pagano tasse irrisorie. Se guardate bene il Malcantone, è il centro di una ragnatela: tutto il traffico rischia di scaricarsi su un punto. Quando sarete in colonna, lo sarete sia sulla circonvallazione sia sulla strada normale. Non cambierà niente, si tratterà solo di uno spostamento di traffico. La Lega ha lanciato l'iniziativa, ma ha anche raccolto 3'300 firme contro i centri commerciali e ha vinto un ricorso contro un ampliamento sconsiderato concesso dal Municipio di Agno.

Volevo rispondere al collega Agustoni: noi abbiamo vinto le elezioni cantonali senza nessuna iniziativa. Non c'è nessun altro partito che rappresenta il Malcantone in questo consesso, quindi, non è colpa nostra se ci hanno votato. L'iniziativa è nata un po' così, discutendo; non per andare contro gli altri partiti, ci mancherebbe altro. Ringrazio Borradori, perché è giusto che sostenga il suo Dipartimento, ma ammetta che c'è questa iniziativa. Voglio finire qui. Non è solo una questione di soldi per il Comune di Agno e il Malcantone, è una questione di vivibilità. Io la vivo sulla mia pelle tutti i giorni e vi garantisco che il progetto di circonvallazione Agno-Bioggio è una pezza di una gomma vecchia.

ORSI L., RELATORE DEL RAPPORTO DI MAGGIORANZA – Seitz nel suo rapporto parla di sfida; dopo il suo fiume in piena – ha parlato di case, ragnatele, centri commerciali, eccetera – devo riprendermi perché sono un po' stordito. Cerchiamo di fare ordine. Innanzitutto per affrontare il tema bisogna fare chiarezza su cos'è il PAL e contestualizzarlo rispetto all'oggetto in discussione. Il PAL è il Programma d'agglomerato, in questo caso del Luganese, che fa capo a una politica di promozione e sviluppo del territorio e permette di accedere ai contributi del fondo infrastrutturale della Confederazione. Cito un breve estratto dal rapporto del PAL2 per spiegare com'è strutturata questa politica: *«In termini generali il PAL2 conferma ancora una volta l'approccio multimodale già alla base del PTL e del PAL1, laddove ogni vettore contribuisce a garantire dei collegamenti efficaci all'interno dell'agglomerato e con l'esterno. I differenti modi di trasporto sono quindi considerati complementari tra di loro e non in concorrenza, volti ognuno a svolgere un ruolo di sostegno dello sviluppo e della crescita dell'agglomerato. In particolare si mira a migliorare i collegamenti tra le aree strategiche dell'agglomerato grazie alle quali il Luganese potrà continuare a esplicare il suo ruolo di polo economico cantonale»*. Il Consigliere di Stato l'ha ben spiegato, ma mi permetto di ribadire il concetto, perché prima sono state dette cose non del tutto veritiere. La circonvallazione non costa oltre 450 milioni di franchi; il progetto di circonvallazione che abbiamo approvato costa 133 milioni e per arrivare ai 455 milioni ci sono 276 milioni per il tram, 10 milioni per i nodi intermodali e 35 milioni per le piste ciclabili e la mobilità lenta. In quest'ambito mi permetto di dire a Maggi e ai Verdi, che difendono giustamente la loro posizione, che questo non è un progetto di asfaltatura delle strade. È un progetto che s'inserisce in un concetto generale. I singoli elementi non sono indipendenti l'uno dall'altro, per cui penso che più di 300 milioni franchi per la mobilità lenta e per il trasporto pubblico valgono di sicuro anche una circonvallazione. Il collega Pronzini dice di rispettare chi ha firmato. Certamente, il contenuto del rapporto non è in primo luogo contro la Lega – anche se qualcuno l'ha letto in questo senso – e tantomeno vuole mancare di rispetto a più di

undicimila persone del Luganese che hanno firmato l'iniziativa.

Cos'è cambiato nel giro di un paio d'anni? Io assieme ad altri colleghi sedevo qui e sono convinto che abbiamo votato un buon progetto. Se c'erano dubbi, perché non l'avete detto allora? Magari avremmo potuto cambiare idea. Anche per chi non è un tecnico, la galleria può indubbiamente essere un progetto accattivante. A nostro modo di vedere, però, rischia di essere fumo negli occhi, perché un conto è dire "facciamo una galleria", un conto è avere un progetto di galleria. Seitz l'ha detto prima: abbiamo visto come cambiano anche in maniera repentina i regolamenti e le normative. Gallerie che una volta potevano essere a una canna, oggi devono essere a due, per cui chi ci garantisce che le vostre stime dei costi saranno tali, senza entrare nel merito di cosa vuol dire affrontare una nuova progettazione? Qui tutti possono rendersene conto e ognuno può esprimere in tutta franchezza le proprie posizioni, ma sappiamo che sarà poi il popolo a decidere. Finalmente si saprà se si potrà dare seguito al progetto oppure se ci si dovrà chinare con umiltà su una nuova progettazione.

Un paio di note sul rapporto di minoranza. I progettisti e gli ingegneri del traffico utilizzano modelli matematici molto complessi, poi – che funzionino o no – questo non sempre è una garanzia, così come non è una garanzia che le previsioni del tempo siano ogni volta azzeccate. Non me la sento, però, di sostituirmi semplicemente con citazioni o affermazioni a studi che sono comunque durati una ventina d'anni. I sopralluoghi sono assolutamente utili e pertinenti, però qui il problema non è tanto decidere un progetto, perché questo l'abbiamo già fatto. Qui si tratta di decidere di andare a votare e di dare una raccomandazione di voto alla popolazione che poi saprà fare le proprie riflessioni. Concludo auspicando un sostegno al rapporto di maggioranza. Chiedo comunque una precisazione al relatore di minoranza. Non ho letto tutti gli allegati, però vorrei che mi spiegasse come mai nel rapporto si dice che dai 455 milioni di franchi di tutte le opere del PAL2 ai 970 milioni della galleria non c'è una grande differenza, perché per me non è proprio la stessa cosa.

BIGNASCA A. - Torno sull'argomento di questa iniziativa. È il popolo che deve decidere perché per troppo tempo si sono raccontate frottole e mezze verità. Ancora qui, oggi, ho dovuto sentirne. Qualcuno ha detto che quella della circonvallazione è una soluzione definitiva del problema del traffico del Basso Malcantone. Signori, la circonvallazione così com'è stata votata dal Gran Consiglio – cioè per esigenze di risparmio, per entrare nei parametri della Confederazione per ottenere il sussidio sul tram – si ferma alla rotonda della Migros. Il presidente della commissione ha citato la zona a lago. La zona a lago non è compresa in questa tranche della circonvallazione, che riguarda unicamente Agno e Bioggio. Per una questione di rumori, si porta la circonvallazione dall'altra parte del Vedeggio, dopo vedrete quanto rumore arriverà da questa parte, verso i nuclei, perché il problema è questo. Se voi andate a Locarno e passa un treno sulla linea del Gambarogno, se non c'è vento contrario, lo sentite. È una realtà. La piana del Vedeggio è più stretta del Verbano tra il Gambarogno e Locarno. Il Consigliere di Stato ha detto che praticamente si andrà avanti a fette di salame. È vero, 133 milioni di franchi sono indicati per avere un rapporto costi/benefici favorevole, poi aggiungeremo il resto, come d'altronde è stato fatto con il credito iniziale. Ho sentito citare le priorità; nel 1995, priorità 1 era la galleria, priorità 2 la circonvallazione, ma poiché a quel momento la deputazione malcantonese contava otto membri – otto su novanta fa un certo qual peso – divenne priorità 1.2. Penso che, ancora adesso, sia così. Poi, quando il Consiglio di Stato ha inviato il PAL2 a Berna, nel giugno 2012, l'iniziativa era già riuscita. Si poteva mettere qualche appunto a sostegno

della richiesta di credito per il PAL2, perché si sapeva benissimo che l'iniziativa era riuscita e il voto popolare era garantito. Adesso la famosa deputazione malcantonese è ridotta a tre membri, tutti e tre della Lega. Strano, probabilmente qualcosa è cambiato anche nel Malcantone. Il fatto più importante, che nessuno qui ha citato, è, però, che il problema finanziario è nato quando la Confederazione ha declassato la tratta Sorengo-Ponte Tresa da strada d'importanza nazionale a strada normale. Se fosse rimasta la denominazione di strada d'importanza nazionale, il tratto da Sorengo a Ponte Tresa sarebbe stato pagato integralmente dalla Confederazione e non saremmo qui a batterci. In quella lunghissima procedura è successo anche questo e un'altra volta il Ticino è stato gabbato.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messo ai voti, il decreto annesso al rapporto di maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio è accolto con 45 voti favorevoli, 17 contrari e 10 astensioni. L'iniziativa è pertanto respinta.

3. ATTUAZIONE DELLA STRATEGIA A FAVORE DELLA MOBILITÀ CICLABILE (PRIMA TAPPA), COMPRENDENTE:

- RICHIESTA DI UN CREDITO QUADRO DI FRANCHI 15'500'000.- PER ATTUARE LA PRIMA TAPPA REALIZZATIVA DEI PERCORSI CICLABILI CANTONALI E REGIONALI DEL LUGANESE;
- RICHIESTA DI UN CREDITO QUADRO DI FRANCHI 13'300'000.- PER ATTUARE LA PRIMA TAPPA REALIZZATIVA DEI PERCORSI CICLABILI CANTONALI E REGIONALI DEL MENDRISIOTTO;
- RICHIESTA DI UN CREDITO DI FRANCHI 700'000.- PER LA PROGETTAZIONE DI MASSIMA DEI PERCORSI CICLABILI REGIONALI DEL BELLINZONESE E DEL LOCARNESE, DI UN CREDITO DI FRANCHI 500'000.- PER LA SEGNALETICA, E RICHIESTA DI UN CREDITO DI FRANCHI 500'000.- PER SOSTENERE PROGETTI BIKE SHARING NEGLI AGGLOMERATI DEL CANTONE;
- RICHIESTA DI UN CREDITO DI FRANCHI 500'000.- PER ALTRI INTERVENTI SUI PERCORSI CICLABILI DI COMPETENZA CANTONALE;
- PROROGA, FINO ALLA CONCLUSIONE DELLE OPERE, PER L'UTILIZZO DEL CREDITO QUADRO DI FRANCHI 14 MILIONI PER L'ATTUAZIONE A TAPPE DEGLI ITINERARI CICLABILI DI IMPORTANZA CANTONALE NEL PERIODO 2002-2006 STANZIATO CON IL MESSAGGIO N. 5144 DEL 10 LUGLIO 2001 (DECRETO LEGGE DI FRANCHI 14'171'000.- DEL 18 FEBBRAIO 2002) E ADEGUAMENTO AL RINCARO PER LE OPERE ANCORA IN CORSO

Messaggio del 24 ottobre 2012 n. 6704

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 dei decreti legislativi annessi al messaggio governativo.

È aperta la discussione di entrata in materia.

BADARACCO R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Affermare che oggi siamo di fronte a una svolta della mobilità ciclabile cantonale non è pura enfasi. Infatti, prima d'ora, mai era stato stanziato un credito così ingente per l'attuazione di percorsi ciclabili in tutte le regioni del Ticino. Sempre più la mobilità lenta sta guadagnando sostenitori. Negli ultimi anni si è conosciuta una generale riscoperta della bicicletta. Non solo per la sempre più spiccata sensibilità ambientale della popolazione, ma soprattutto per i vantaggi che tale vettore genera. Per piccoli spostamenti, inferiori ai cinque km, la bicicletta si rileva il mezzo più efficiente e veloce in strade perennemente intasate. In più, la vita sedentaria nelle società tecnologizzate impone di praticare sano sport e di muoversi. L'uso della bicicletta unisce l'utile al dilettevole. Questi nuovi sviluppi e una valutazione più complessiva della mobilità cantonale – uniti alla salutare pressione di alcune associazioni ambientaliste – hanno portato in pochi anni il Cantone a occuparsi seriamente di mobilità lenta, a fronte della magra constatazione che il Ticino era in ritardo anni luce rispetto ad altre realtà confederate. Ora si recupera terreno, ma molto resta ancora da fare. Pertanto, occorre realizzare un'efficiente e performante rete di percorsi ciclabili su tutti i livelli.

In passato, il vero ostacolo a un maggiore sviluppo di questo vettore è stata la mancanza di percorsi adatti e soprattutto sicuri. Diversi sondaggi hanno infatti dimostrato che la preoccupazione maggiore del potenziale ciclista è la mancanza di sicurezza sulle nostre strade. Sfido chiunque, oggi, a circolare con la bicicletta sulle vie più trafficate: è una sorta di "suicidio annunciato". Ben vengano, quindi, questi nuovi percorsi a fianco di strade o su apposite corsie ciclabili. Questi tragitti, sicuri, spesso situati nel verde, fungeranno da attrattori e da stimolo per l'incremento dell'utenza, dalle famiglie con figli ai giovani e meno giovani. Una buona offerta di percorsi ciclabili rappresenta anche un'importante carta da spendere dal profilo turistico. Già oggi sono tanti i visitatori, soprattutto dalla Svizzera interna e dal nord, che fanno le vacanze portando con sé la bicicletta. Se ben pubblicizzati, questi percorsi potranno diventare un elemento in più per far convergere potenziali turisti nel nostro Cantone. Un'altra importante misura riguarda il bike sharing. A Lugano, come in altre realtà, si sta dimostrando sempre più uno strumento interessante e soprattutto utilizzato, anche da turisti. Proprio per piccoli spostamenti, è molto efficace e non causa problemi di posteggio.

Diversificare l'offerta di trasporto diventa sempre più un elemento fondamentale della politica della mobilità. Un perfetto equilibrio fra trasporto motorizzato, trasporto pubblico e mobilità lenta è lo strumento adeguato per non far esplodere le vie di comunicazione, rendere più fluido il traffico e migliorare la qualità di vita del cittadino. I venti milioni di franchi finora investiti sono sicuramente un passo importante ma non sufficiente. Gli attuali 280 km di percorsi ciclabili sono ancora pochi se confrontati con la lunghezza totale della rete stradale. Ora si spinge nettamente sull'acceleratore, si vuole realizzare una serie di percorsi che rendano l'uso della bicicletta una vera alternativa ad altri tipi di spostamento. In concreto, occorre che il Cantone vegli affinché i diversi attori – dai Comuni alle Commissioni regionali dei trasporti – collaborino in maniera fattiva e produttiva, creando

sinergie e scambiandosi le informazioni in modo da integrare le varie offerte a livello nazionale, cantonale e regionale con un concreto beneficio dell'utente. Porto quindi l'adesione del gruppo PLR al rapporto.

CAVERZASIO D., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Porto semplicemente l'adesione del gruppo Lega al rapporto.

PASSALIA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Sarei curioso di sapere chi, oltre al collega Peduzzi, è arrivato oggi in bicicletta in Parlamento. Sarebbe un buon indicatore di quante persone utilizzano la bicicletta, giacché questo messaggio ha proprio lo scopo di promuovere la mobilità lenta per i percorsi quotidiani, come i percorsi casa-lavoro, casa-scuola, eccetera. Rinuncio ad altre premesse per non ripetere quanto è stato o sarà detto dai colleghi e dal Consigliere di Stato. Dico subito che il gruppo PPD+GG sosterrà il rapporto in favore della mobilità ciclabile, ma non senza qualche importante osservazione. Dopo le grandi discussioni sui Preventivi 2013, agli occhi del cittadino potrebbe sembrare incoerente appoggiare il messaggio in questione, che propone quasi trenta milioni di franchi d'investimento nella mobilità ciclabile. Si tratta, però, di un investimento pianificato da anni, che servirà a recuperare una giusta e sana complementarità tra i mezzi di trasporto. Un investimento che è basato su un'impostazione strategica chiara e necessaria. Non dimentichiamoci, infatti, che rispetto al resto della Svizzera siamo veramente lontani anni luce in quest'ambito. Sì alla complementarità e, quindi, sì anche al traffico lento, con tutti i benefici che porta. Senza dimenticare che in questo campo si cerca un giusto compromesso tra i vari mezzi di trasporto, che in Ticino vanno considerati anche guardando con buon senso alla morfologia del territorio, che non è sempre favorevole a tutti i cicloamatori, purtroppo anche per gli spostamenti casa-lavoro. Non dobbiamo nemmeno dimenticare che le piste ciclabili sono un importantissimo elemento di attrazione turistica; i ciclisti potrebbero rappresentare un'interessante fetta di mercato, parlo per esperienza. Sarebbe interessante anche sapere che tipo di promozione è previsto per questo settore turistico. All'interno del gruppo PPD+GG è ricorrente la discussione sui crediti quadro. A breve sicuramente s'imporrà una riflessione più ampia sulla portata dei crediti quadro. Se da una parte hanno il beneficio di trattare i progetti in maniera più globale, dall'altra portano anche svantaggi. Penso in particolare alla perdita di controllo sullo stato dei lavori, con il rischio di essere meno efficaci, meno efficienti, meno flessibili e forse anche un po' meno attenti ai costi. Tanto per capirci, cito un passaggio del messaggio del Consiglio di Stato riferito ai percorsi ciclabili del Luganese: *«Non essendo possibile, per ragioni finanziarie e di risorse, realizzare in un quadriennio tutte le opere, il presente messaggio propone di procedere con una prima tappa che prevede investimenti per 15.5 milioni di franchi»*. Fin qui, siamo tutti d'accordo. Siamo però più perplessi, leggendo – cito – che *«la lista degli interventi della prima tappa è indicativa e potrà subire delle modifiche nel corso del tempo secondo necessità»*. Un progetto con informazioni indicative e con possibili modifiche strada facendo ci pare un po' fragile. Perplessità legittime: non vorrei, infatti, che poi si andasse oltre la volontà di questo Gran Consiglio oppure sotto gli obiettivi del messaggio, con una perdita del controllo dei costi, dei tempi eccetera. Non da ultimo, anche l'opera di sensibilizzazione è fondamentale. Chiederei al Consigliere di Stato di ripetere cosa si sta facendo in quest'ambito, sapendo che uno degli obiettivi principali è proprio quello di promuovere l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani sulle brevi distanze (casa-

lavoro, casa-scuola, eccetera). Non mi riferisco solo ai progetti di condivisione delle biciclette che hanno avuto un discreto successo nell'area di Lugano e che speriamo decolleranno anche in altri distretti. Quando si tocca il discorso della sensibilizzazione, troppo spesso si fa fatica a cambiare le abitudini del cittadino, sempre che non gli si tocchi il borsellino. Questo per quanto riguarda i progetti. Per finire, permettetemi una battuta sulla ciclopista del Monte Ceneri, che non è assolutamente oggetto di questo messaggio, ma che è stata oggetto di un'interrogazione mia e del collega Garzoli; sicuramente in tarda primavera la percorreremmo in bicicletta e avremo l'occasione di parlarne. Il gruppo PPD+GG sosterrà il rapporto.

STORNI B., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - A nome del gruppo PS porto l'adesione al messaggio. Nel nostro Cantone la mobilità ciclabile è da sempre stata trascurata. Con la forte crescita della motorizzazione – tutt'ora in corso, vedi l'aumento del parco veicoli nel 2012 – è diventata sempre più pericolosa e, di conseguenza, limitata e poco diffusa. Nel 1988 il Gran Consiglio introdusse nella legge sulle strade le competenze cantonali sulle ciclopiste, accettando all'unanimità l'iniziativa popolare per la realizzazione di ciclopiste in Ticino promossa dall'allora Associazione svizzera del traffico ora Associazione traffico e ambiente (ATA). Concretamente, da allora – ed è comunque già passato un quarto di secolo – il Cantone ha il compito di realizzare anche ciclopiste e corsie ciclabili, non solo strade per mezzi motorizzati. Purtroppo, si è fatto troppo poco. Anche quando il Gran Consiglio ha votato crediti, questi per vari motivi non hanno potuto essere utilizzati appieno, al punto che oggi ci troviamo per la seconda volta a doverne rinnovare uno con questo messaggio. Questo a conferma che la procedura non era adeguata. Il sottoscritto l'aveva già segnalato nel lontano 1998, durante discussioni sul progetto di percorso ciclabile tra Gordola e Tenero, che non è ancora completo (la sola realizzazione della passerella ha richiesto ben quindici anni). Oltre alla scarsa sensibilità per la mobilità ciclabile, allora ci scontravamo anche sulla questione del finanziamento, che prevedeva un sussidio massimo del Cantone del 50%, lasciando la parte più importante a carico dei Comuni. Il Cantone per molto tempo ha limitato a 500 mila franchi l'anno gli investimenti per le ciclopiste. Fatto sta che, quel poco che si fece allora, fu promosso da consorzi di depurazione delle acque – parlo delle passerelle di Claro e di Tegna, realizzate sfruttando intelligentemente la costruzione di condotte di acque luride che a un certo punto dovevano attraversare un fiume.

Il Cantone è diventato attivo per la prima volta nel 1998, con un credito di tre milioni per la realizzazione in Ticino degli itinerari ciclabili svizzeri, che consistette prevalentemente nella posa di segnaletica per indicare il percorso N3 da Airolo a Chiasso e le sue diramazioni verso Ascona e la Mesolcina. Un'opera low cost incompiuta e a tratti molto pericolosa, come ad esempio la tratta sul Monte Ceneri, dove la carente sistemazione della corsia ciclabile mette a rischio chi sale pedalando in sella a una bicicletta (ancora lo scorso anno, due ciclisti sono finiti all'ospedale, investiti da automobili). Solo nel 2001 il Cantone ha finalmente avviato la realizzazione di progetti di percorsi ciclabili di interesse cantonale con un credito di 14 milioni franchi che comprendeva i percorsi della Vallemaggia, della Valle di Blenio e del ponte-diga di Melide. Progetti, purtroppo, in parte non ancora terminati e in parte troppo improntati allo svago, vedi la pavimentazione di certi tratti in calcestruzzo, quando di fatto sarebbero da considerare percorsi utilitari e meriterebbero una pavimentazione e tracciati più confacenti allo scopo.

Con il credito quadro che voteremo, grazie anche alla recente modifica della legge sulle strade, il Cantone dovrebbe avere i mezzi e le competenze per realizzare la bella serie di

opere elencate nel messaggio, in particolare nel Mendrisiotto e nel Luganese, e per progettare quelle dei Piani d'agglomerato del Locarnese e del Bellinzonese. Inoltre, si rinnova per la seconda volta il credito per il percorso della Vallemaggia, ancora incompleto per un quarto sebbene avviato dodici anni or sono. Il messaggio non dice però nulla di esplicito su un paio di altre vecchie pendenze che ho citato in precedenza e che vorrei riprendere e sollecitare. La prima riguarda il percorso nazionale sul passo del Monte Ceneri, tracciato disegnato con il primo credito per ciclopiste del 1998. Nel mese di maggio 2010 l'ATA ne aveva chiesto la chiusura a causa della sua pericolosità, proponendo poi nel mese di novembre del 2010 una sistemazione più consona. Sappiamo che lo scorso anno una perizia dell'UPI commissionata dal Dipartimento del territorio ha proposto alcune possibili sistemazioni, ma da allora non c'è più stato nessun segno di vita. Anche in questo messaggio non c'è nessun accenno a un possibile investimento per garantire un minimo di sicurezza in tempi brevi. So che recentemente il Dipartimento ha risposto all'interrogazione dei colleghi Passalia e Garzoli. La seconda pendenza riguarda il tratto mancante a nord di Tenero, in corrispondenza del sedime ex-cartiera, per il quale il Consiglio di Stato aveva ricevuto dal Parlamento l'incarico di realizzarlo già nel 2004 (vedi l'articolo 3 del decreto legislativo del messaggio n. 5554) e oggetto di un'interrogazione alla quale il 24 luglio 2011 il Consiglio di Stato ha risposto che l'opera potrebbe essere realizzata nel corso del 2013/2014. Ebbene, siamo nel 2013 e in questo messaggio non vediamo nessun accenno a questo importante tratto che permetterebbe di togliere i ciclisti dal traffico e pericoloso svincolo delle Brere. Chiedo se questi due interventi sono coperti da questo messaggio. Termino rilevando che il credito che stiamo per votare è da considerare solo una prima tappa per dotare il Cantone di una rete di percorsi ciclabili e di ciclopiste al passo con i tempi.

SAVOIA S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO VERDI - Per quanto riguarda i colleghi venuti in bicicletta, sarebbe facile per me predicare, ma non lo farò. Vorrei però suggerire al giovane collega di indirizzare questo tipo di analisi prima di tutto al proprio gruppo, poi verso gli altri. Secondariamente, credo che sia importante rilevare che questo credito quadro è molto importante, se non si dimenticano alcune cose. Una di queste è che nel Canton Ticino la politica ha la tendenza a fare molto volentieri investimenti di tipo infrastrutturale, anche quando si occupa di piste ciclabili e ciclopiste. Si dimentica spesso che il miglioramento della viabilità ciclabile – che fino a una distanza tra i tre e cinque km è nettamente il modo più veloce di spostarsi in un contesto urbano – richiede tutta una serie di misure di gestione del traffico e di gestione della mobilità in generale che non sono necessariamente infrastrutturali, che non provocano necessariamente grandi investimenti, ma che fanno parte di una filosofia generale che bisogna promuovere. Questo, evidentemente, non è così facile da fare con provvedimenti quali sono quelli che possono essere presi in quest'aula.

Gli esempi possono essere molti, dalla gestione della mobilità nei pressi delle scuole, alla gestione dei piani viari – dove, in alcuni casi, basterebbe permettere alle biciclette di muoversi contromano in strade in cui il traffico si muove a senso unico – alla verifica dei progetti dal punto di vista della sicurezza. In altri casi basta, ad esempio, permettere il superamento di scale tramite percorsi sui quali si possono spingere le biciclette e via dicendo. Si tratta di cose che richiedono investimenti nulli o piccolissimi, questo perché la bicicletta deve diventare un elemento centrale della mobilità urbana, com'è stato fatto altrove. Qui mi distinguo da chi mi ha preceduto nel dire che non è vero che tutte le modalità di circolazione in città vanno messe necessariamente sullo stesso piano. Io credo

che nel futuro vedremo sempre di più la necessità di privilegiare certi tipi di trasporto all'interno delle città rispetto a certi altri, per cercare di creare città bikefriendly, amiche della bicicletta. Fare questo sarà indispensabile in futuro. Non sarà un problema che risolveremo con le piste ciclabili al di fuori degli agglomerati o sulle linee di tipo turistico, anche se sono evidentemente molto importanti. Portando l'adesione del mio gruppo; invitiamo a fare questo salto concettuale: la bicicletta non più come strumento complementare della mobilità urbana, ma spesso e volentieri come strumento centrale della mobilità urbana, attorno alla quale si può prendere una serie di provvedimenti che – ripeto – non sono provvedimenti costosi, non sono investimenti, ma sono spesso piccoli accorgimenti che possono fare una grande differenza.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Vi ringrazio a nome del Consiglio di Stato per i vostri interventi, che rendono superflua una serie di considerazioni che avrei potuto fare. Mi limito ad alcuni elementi che probabilmente hanno dato adito a qualche domanda. Perché s'investe in particolare nel Sottoceneri? Due motivi hanno fatto sì che gli interventi del Mendrisiotto e del Luganese maturassero prima: il fatto che negli anni scorsi gli fu dato grande peso, da parte delle Commissioni regionali dei trasporti, nei piani regionali dei trasporti e il fatto che la conformazione e il rapido sviluppo del territorio hanno reso gli interventi più urgenti. Nel Sopraceneri già oggi esistono, infatti, molte possibilità di muoversi in modo sicuro e piacevole in bicicletta. Un'altra domanda riguarda uno squilibrio apparente tra gli agglomerati e le valli. A partire dagli anni Novanta sono stati realizzati i grandi percorsi cicloturistici in Leventina e Riviera (con l'itinerario nazionale fino a Chiasso), in Valle di Blenio, verso la Mesolcina, nel Basso Malcantone e in Vallemaggia. Ora si tratta di migliorare la situazione a favore degli spostamenti quotidiani negli agglomerati. Si tratta qui di servire il maggior numero di persone possibile, quindi di avere ancora una volta il miglior rapporto costi/benefici. È stato menzionato il percorso della Vallemaggia. Vorrei sottolineare che la complessità di questa opera per quanto riguarda le procedure, la ricerca del consenso sul tracciato, l'inserimento in un territorio impervio e paesaggisticamente delicato, hanno allungato i tempi rispetto a quanto inizialmente ipotizzato. Tuttavia, il cantiere avanza in modo costante; attualmente il 70% del percorso è agibile. Per quanto riguarda la tratta Someo-Cevio (Visletto), si potrà riattivare la progettazione al momento in cui la pianificazione particolareggiata dell'area delle cave di Riveo avrà stabilito le condizioni quadro. Per quanto riguarda il ponte-diga di Melide, che rappresenta un altro punto fondamentale, il progetto è stato contestato da un'opposizione che ha protratto i tempi procedurali. I piani sono stati approvati nelle scorse settimane; dopo la crescita in giudicato potranno iniziare i lavori. Il cantiere durerà circa un anno e mezzo.

È stato menzionato il bike sharing. In quale modo il Consiglio di Stato ha dato seguito alla mozione Savoia del 2007 per un sistema di bike sharing cantonale? Nel rapporto del 10 febbraio 2011 la Commissione invita il Consiglio di Stato ad assumere un ruolo primario per la realizzazione di sistemi bike sharing negli agglomerati del Cantone e, in modo particolare, a voler coordinare – non solo sensibilizzare – gli enti locali, affinché siano valutate soluzioni compatibili o possibilmente comuni in tempi brevi. Grazie al sussidio contenuto in questo messaggio, il Cantone diventa automaticamente partner di riferimento per tutte le iniziative. In questo modo sarà possibile garantirne la coordinazione e la compatibilità. Attraverso i programmi d'agglomerato, che contemplano proprio quest'aspetto, si ha inoltre una coordinazione regionale e tra regioni. Il Consiglio di Stato è convinto che le iniziative debbano essere ancorate a livello locale – abbiamo visto, ad

esempio, il successo del bike sharing a Lugano – per poter poi avere successo e per valutare correttamente la domanda; per questo motivo abbiamo scelto la via del sussidio a iniziative locali. Si è menzionata una certa lentezza delle procedure. La revisione della legge sulle strade, approvata dal Gran Consiglio qualche mese fa, sarà d'aiuto, in quanto chiarisce i ruoli e facilita le procedure nei casi di piccoli interventi incontestati. L'esperienza ci permette di stimare meglio i tempi, che non potranno comunque essere accorciati a piacimento.

Il credito quadro che discutiamo oggi concerne la prima fase d'interventi per completare le reti ciclabili degli agglomerati. Se difficoltà procedurali impediranno la realizzazione di un intervento, si cercherà di promuoverne un altro, per continuare nello sviluppo della rete. In questo senso va inteso quanto rilevato da Passalia: non vogliamo certo né fare meno né fare di più né in tempi diversi. L'obiettivo è di operare nei tempi prospettati; però, se ci fossero problemi, sappiamo che con il credito quadro si potranno fare altri interventi, come avviene con le strade cantonali per il risanamento rispettivamente per la manutenzione. Il messaggio dice chiaramente cosa si vuole fare. Vorrei solo sottolineare quattro aspetti su cui ci siamo concentrati in questi ultimi mesi o anche anni. Sulla modifica della legge sulle strade, già ho detto. All'interno del Dipartimento abbiamo potenziato le risorse umane che si occupano di mobilità lenta, mobilità dolce, pedonale e ciclabile. Abbiamo migliorato l'organizzazione e i rapporti con i gruppi esterni che si occupano di mobilità ciclabile. Credo che adesso la collaborazione funzioni molto bene, tant'è che abbiamo instaurato anche un sistema che ci segnala subito i punti critici sulle strade. Sono esaminati e, dove è possibile, sono portati subito i correttivi. Queste persone che giocano la partita all'esterno ci permettono di avere un occhio critico sulla nostra attività in un settore relativamente nuovo. Quanti e quali suggerimenti ci sono stati dati in questi ultimi mesi, proprio per migliorarci. Poi ci permette di avere davvero un interlocutore qualificato per valutare gli interessi in gioco, come nel caso della corsia ciclabile della strada sul Monte Ceneri, sulla quale tornerò fra un momento, che presenta ovviamente criticità.

Da ultimo, il quarto punto è proprio quello delle risorse finanziarie. Il maggiore impegno del Cantone in questo settore si traduce inevitabilmente nella necessità di risorse finanziarie, in particolare nell'ambito degli investimenti per i percorsi ciclabili regionali che sono anche quelli che permettono – come diceva il deputato Savoia – di far entrare nell'opinione comune la bicicletta come elemento cardine della mobilità anche quotidiana.

Qualche velocissima considerazione sui vostri interventi. A Badaracco non ho nulla da aggiungere o da rispondere, se non che si sta effettivamente cercando di recuperare terreno. Molto resta da fare, ma partiamo sempre dal presupposto – anche per darci forza all'interno del Dipartimento, del Consiglio di Stato e dell'Amministrazione – che, anche con il trasporto pubblico, quando si è deciso di investire, si è comunque recuperato velocemente terreno. Siamo convinti che, anche con le piste ciclabili e la mobilità lenta, si possa in tempi brevi recuperare una parte importante di quello che è oramai un ritardo decennale, non soltanto per una questione di mentalità ma un po' anche di morfologia del territorio. Ringrazio Caverzasio per l'adesione al rapporto di maggioranza; la stessa cosa per Passalia, che aveva posto alcune domande. Che tipo di marketing è praticato dal profilo turistico? Certamente la bicicletta, per noi, ha lo scopo primario di permettere gli spostamenti giornalieri, ma l'aspetto turistico è altrettanto importante. Come Cantone siamo affiliati a SvizzeraMobile, un'associazione che ha proprio lo scopo di pubblicizzare le reti ciclabili dei vari Cantoni, man mano che vengono realizzate. SvizzeraMobile è una sorta di associazione mantello che lavora all'interno dei confini nazionali ma anche all'esterno della Svizzera. Lavoriamo molto con Ticino Turismo, che fa la promozione quando naturalmente è dato il caso di farla. Poi, facciamo azioni particolari, ad esempio

con ribassi sul prezzo del biglietto del treno per chi viaggia con la bicicletta. Queste sono campagne messe in atto man mano che si realizzano percorsi interessanti. Pensiamo a quello della Vallemaggia dove tramite l'ente turistico si farà in modo che gli alberghi possano pubblicizzare quanto è stato fatto. La sensibilizzazione è un elemento fondamentale. Ci sono anche le azioni "bike to work" e "bike to school"; ovviamente tutto questo potrà essere intensificato man mano che verrà potenziata tutta la rete dei trasporti legati alla bicicletta.

Concordo con Storni sul fatto che le procedure erano – in parte lo sono ancora – terribilmente macchinose, al punto che chi dall'esterno ha lavorato con noi nei gruppi di sostegno non si capacitava del motivo perché per realizzare 50 metri di percorso ciclabile ci volesse così tanto tempo. È vero che come Cantone siamo diventati parte attiva solo nel 1998 e che solo dal 2001 si è cominciato a lavorare su progetti di una certa importanza legati in parte allo svago. La prova è data da queste pavimentazioni in calcestruzzo che cercavano di rispondere alle esigenze di tanti; oltre alle biciclette, il calcestruzzo permette anche ai cavalli di usufruire dei percorsi, laddove è opportuno. Ora credo anch'io che dovremmo avere i mezzi e le competenze per andare nella direzione che abbiamo prospettato in questo messaggio. Credo sia una finalità condivisa, se non da tutti, comunque da molti. Ci sono due problemi aperti, il tracciato sul Monte Ceneri e il tratto mancante a Tenero nord, dove è vero che il Gran Consiglio aveva incaricato il Consiglio Stato di agire. Confermo la tempistica del 2013/2014 per i lavori a Tenero nord; il messaggio non contempla nessun credito, perché era già contenuto in un precedente messaggio; i soldi li abbiamo.

Per quanto riguarda la tratta del Monte Ceneri, è vero che qui non se ne parla, però – proprio oggi, è un caso – il Consiglio di Stato ha approvato un credito per il risanamento e la manutenzione delle strade cantonali, con una porzione che sarà proprio destinata al Monte Ceneri, per metterlo in sicurezza. Si tratta di una soluzione sul breve termine, soddisfacente ma che non rappresenta ancora l'obiettivo raggiunto per quanto riguarda le biciclette. Vogliamo procedere a tappe, visto che c'è chi non vorrebbe fare nulla e chi vorrebbe fare molto di più. Riceverete la richiesta del credito nei prossimi giorni, poi con la pubblicazione delle modifiche secondo la legge delle strade ci si potrà confrontare in modo molto democratico e istituzionale sui primi obiettivi che vogliamo raggiungere. Per quanto riguarda Savoia, ho già detto che il credito quadro ha sicuramente obiettivi lodevoli, però il vero salto di qualità lo faremo tutti quando si riuscirà a cambiare anche mentalità, cioè quando la bicicletta non sarà più considerata come mezzo turistico e di svago ma come un elemento cardine della mobilità quotidiana. È chiaro che non si può pretendere dal cittadino questo cambiamento di mentalità se non riusciamo a mettere a disposizione percorsi sicuri.

SOLCÀ C., RELATORE - È un inizio di seduta, questo pomeriggio, tutto dedicato a un tema oramai diventato un'ardua battaglia negli ultimi decenni per la politica cantonale e non solo: la mobilità. Il messaggio parla di mobilità lenta come tema strategico per il nostro territorio e per i futuri piani degli agglomerati. La mobilità è la nostra capacità di spostarci nei luoghi che abitiamo, lungo percorsi che noi stessi abbiamo creato, per un'esigenza di accessibilità agli stessi luoghi. Una necessità, quella di spostarci, che ci induce a modificare il nostro territorio al fine di renderlo maggiormente adatto a ospitare il nostro passaggio. È una definizione di mobilità che potrebbe sembrare banale ma che in realtà risulta essere fondamentale, non tanto per il fatto di spostarsi, quanto per la capacità e il livello degli spostamenti. Qualcuno menzionava l'aumento del traffico motorizzato degli

ultimi anni con le evidenti conseguenze sull'ambiente e anche sulla qualità di vita di tutti noi. Proprio a questo proposito, per evitare interventi inefficienti, è di fondamentale importanza il credito quadro che stiamo dibattendo, che consente all'Esecutivo cantonale di consolidare ulteriormente l'attuazione di una concreta mobilità lenta, di creare una rete integrata di percorsi che si compone d'itinerari nazionali, cantonali e regionali, che alla fine possono allacciarsi a quelli locali.

È utile ricordarlo, perché fuori da quest'aula persone autorevoli – probabilmente per pura propaganda politica – vogliono assimilare l'investimento di 31 milioni di franchi per la mobilità ciclabile alle minori entrate di 200 milioni franchi degli sgravi fiscali; non sull'importo, quanto sul principio! Da una parte, abbiamo una cifra che sarà utilizzata per investimenti strategici sull'arco di quattro anni senza ricadute dirette sulla gestione corrente; dall'altra abbiamo un minor ricavo annuo che andrà a minare la gestione corrente del Cantone e dei Comuni.

Il Consiglio di Stato intende destinare maggiori risorse alla mobilità ciclabile, promuovendo l'uso della bicicletta, in particolar modo per gli spostamenti quotidiani sulle brevi distanze, dando seguito anche alle mozioni citate in precedenza. Nel messaggio leggiamo chiaramente la volontà del Consiglio di Stato di rendersi parte attiva nello sviluppo dei percorsi ciclabili regionali, percorsi fondamentali per gli spostamenti utilitari e quindi per la promozione della mobilità lenta, finora di competenza dei Comuni. Il Consiglio di Stato si rende conto che, per i Comuni, realizzare percorsi ciclabili d'interesse regionale in una forma coordinata, dando continuità agli itinerari, è compito assai arduo. A inizio 2012 ha proposto una modifica della legge sulle strade mediante la quale i percorsi regionali sono ora integrati nella categoria dei percorsi cantonali. Un programma a media e lunga scadenza permette agli enti pubblici di pianificare con maggiore efficacia interventi e progettazioni, distribuendoli in maniera coerente e coordinata sul territorio tenendo presente le necessità delle rispettive regioni.

Le piste ciclabili vanno progettate, costruite, potenziate e inserite in una rete globale, ma parallelamente, se vogliamo che gli sforzi intrapresi producano gli effetti sperati, si dovrà lavorare parecchio per creare – come anticipato dal collega Savoia – una cultura della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo. Attraverso campagne informative e promozionali si vuole sviluppare nei cittadini un comportamento sostenibile, senza ulteriori investimenti in infrastrutture. Queste campagne devono raggiungere i destinatari a livello emotivo e offrire informazioni chiare, con azioni integrate e durevoli nel tempo. Gli argomenti non mancano; la bicicletta è un mezzo di trasporto economico, efficiente, non inquinante, silenzioso, simpatico, leggero, poco ingombrante e soprattutto ricostituente per la salute. Chissà che tra qualche anno non vedremo la bicicletta diventare davvero un mezzo di trasporto quotidiano negli agglomerati, il mezzo di trasporto del futuro.

Concludendo, posso dire che in Commissione il messaggio è stato accolto senza grandi discussioni. Alcuni commissari hanno comunque ritenuto opportuno aggiungere una riserva alla loro firma, che immagino sia legata piuttosto ad aspetti puntuali che mi auguro siano stati chiariti durante il dibattito in questa sede. Termino invitandovi ad approvare il rapporto.

PASSALIA M. - Scusate se alzo la voce, ma l'attempato collega Savoia è un po' duro d'orecchio. In effetti, ho parlato proprio di un deputato di casa mia, del collega Peduzzi. Per quanto riguarda una questione ideologica, che probabilmente molti in questo Gran Consiglio continueranno a sostenere – mi riferisco alla complementarietà dei mezzi di trasporto – ricordo che essa si basa su un elemento chiave: la libertà di scelta del mezzo

di trasporto da parte del singolo cittadino.

STORNI B. - Replico al collega Passalia: la libertà è avere la possibilità di scegliere il mezzo di trasporto bicicletta. In Ticino questa libertà non c'è. L'ha già detto il collega Badaracco, bisogna quasi essere suicidari per andare in bicicletta in certe strade. La complementarietà la raggiungiamo finalmente con questo tipo di credito. Trenta milioni adesso e, magari, altri trenta fra qualche anno.

SCHNELLMANN F. - Sono chiaramente a favore del credito quadro per la mobilità lenta. Volevo segnalare due cose al Consigliere di Stato. La prima è questa: i grandi progetti vanno benissimo, però, non bisogna scordare la normale manutenzione della rete ciclabile già esistente. Vediamo spesso tratti di strada, dove è rifatto l'asfalto della carreggiata centrale mentre le corsie ciclabili rimangono tali e quali, vediamo segnaletica storta o mancante. Vanno bene i grandi progetti, ma bisognerebbe intervenire puntualmente anche sulla rete esistente. Seconda cosa: è giusto contribuire agli investimenti sui progetti di bike sharing, ma – lo vediamo a Lugano – sono anche i costi di gestione che incidono fortemente sulla spesa. Sarebbe auspicabile pensare a qualche forma di sussidio anche per la gestione di sistemi di bike sharing.

ORSI L. - Anch'io sosterrò con grande convinzione questo credito, anche perché il Comune dove risiedo – Capriasca – beneficerà di un tratto importante di percorso, che permetterà oltretutto di rivalutare il vecchio tracciato del tram che da Canobbio porta a Tesserete. Non ho presentato un emendamento, però mi permetto di ricordare al Consigliere di Stato che in seconda o addirittura terza priorità c'è un progetto a mio modo di vedere fondamentale per il Luganese. È il ponte di Spada, il ponte che collega le sponde destra e sinistra del Cassarate, che storicamente non sono mai state collegate. Oggi, chi deve andare da Tesserete a Sonvico, deve scendere fino in fondo al fiume per poi risalire. È un progetto importante anche se oneroso, perché si tratta di costruire una passerella pedonale e ciclabile per un importo stimato sui 7-8 milioni di franchi. Per l'arena verde che sta a monte della città di Lugano, sarebbe un progetto eccezionale, proprio per un discorso di promozione turistica, di connessione di due risorse che costituiscono il polmone verde della città. Mi permetto di chiedere se almeno la progettazione di quest'opera, possa essere anticipata, visti i tempi procedurali che conosciamo. Per la città di Lugano, per tutto il Luganese, sarebbe veramente un elemento di promozione del patrimonio agricolo, boschivo e di svago. Lancio il sasso e spero che sia raccolto; grazie comunque per questo importante messaggio e per questo importante credito.

MELLINI E. N. - Sarò una voce fuori dal coro. Ritengo, infatti, che in questi momenti di vacche magre le piste ciclabili non siano assolutamente un problema prioritario. Di conseguenza voterò contro il messaggio.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Prendo nota delle richieste di Orsi e Schnellmann, anche se per il momento non dò ancora una risposta precisa. Posso invece dare una risposta precisa sull'opportunità e sulla necessità di

intervenire puntualmente sulle piste ciclabili quando ci sono problemi. Abbiamo un gruppo esterno che mette a disposizione a pagamento, due persone (che sono state ciclisti anche per professione) che vanno sul territorio cantonale a vedere come stanno le piste ciclabili o i percorsi aperti alle biciclette. Se ci sono problemi, ce lo comunicano immediatamente. Di solito interveniamo con una certa solerzia per risolvere il problema. L'osservazione è condivisa.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 72 voti favorevoli, 2 contrari e 1 astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente la richiesta di un credito quadro di franchi 15'500'000.- per attuare la prima tappa realizzativa dei percorsi ciclabili cantonali e regionali del Luganese annesso al messaggio governativo sono accolti con 73 voti favorevoli, 2 contrari e 1 astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente la richiesta di un credito quadro di franchi 13'300'000.- per attuare la prima tappa realizzativa dei percorsi ciclabili cantonali e regionali del Mendrisiotto annesso al messaggio governativo sono accolti con 71 voti favorevoli, 2 contrari e 1 astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente la richiesta di un credito di franchi 700'000.- per la progettazione di massima dei percorsi ciclabili regionali del Bellinzonese e del Locarnese, di un credito di franchi 500'000.- per la segnaletica, e richiesta di un credito di franchi 500'000.- per sostenere progetti bike sharing negli agglomerati del Cantone annesso al messaggio governativo sono accolti con 72 voti favorevoli, 2 contrari e 1 astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente la richiesta di un credito di franchi 500'000.- per altri interventi sui percorsi ciclabili di competenza cantonale annesso al messaggio governativo sono accolti con 72 voti favorevoli, 2 contrari e 1 astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente una proroga, fino alla conclusione delle opere, per l'utilizzo del credito quadro di franchi 14 milioni per l'attuazione a tappe degli itinerari ciclabili di importanza cantonale nel periodo 2002-2006 stanziato con il messaggio n. 5144 del 10 luglio 2001 (decreto legge di franchi 14'171'000.- del 18 febbraio 2002) e adeguamento al rincaro per le opere ancora in corso annesso al messaggio governativo sono accolti con 71 voti favorevoli, 2 contrari e 1 astensione.

4. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 16:55 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Michele Foletti

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder

PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

INTERPELLANZA

Candidatura del Canton Grigioni alle Olimpiadi invernali 2022: è importante un segnale positivo da parte del Canton Ticino

del 19 febbraio 2013

Il prossimo 3 marzo, fra gli altri temi in consultazione, gli abitanti del Canton Grigioni saranno chiamati a decidere se ufficializzare la propria candidatura alle olimpiadi invernali 2022.

L'evento, se dovesse venire assegnato alle località di S. Moritz e Davos, porterà indubbi vantaggi economici e d'immagine a tutta la Confederazione.

Costituendo il Canton Ticino, con i grigionesi, la Svizzera italiana, ci sembra ovvio e importante sostenere la candidatura.

Si pensi solo al fatto che le eventuali località olimpiche non disteranno più di 2 ore d'auto dal nostro Cantone, al fatto che molte nazionali potranno effettuare i loro ritiri - o addirittura soggiornare - in una località ticinese e pure buona parte del pubblico potrebbe approfittare della vicinanza del Ticino alle sedi dei giochi.

Si ricordi infatti i benefici avuti dal nostro Cantone durante gli europei di calcio 2008 dove alcune nazionali che vanno per la maggiore vennero ospitate in nostre strutture con ottimi riscontri mediatici e d'immagine.

Si tratta in sostanza - per il nostro Cantone - di una straordinaria occasione che va sicuramente sostenuta; a questo proposito chiediamo al Consiglio di Stato se non intende inoltrare al Governo grigionese uno scritto - prima della consultazione del 3 marzo - nel quale viene evidenziato il proprio appoggio all'importante candidatura.

Fabio Schnellmann

Badaracco - Brivio - Caprara - Del Bufalo -

Galusero - Garzoli - Gianora - Gobbi -

Orsi - Pagnamenta - Pellanda - Polli -

Quadranti - Steiger - Viscardi - Vitta

L'eventuale sviluppo e la risposta saranno presentati nel corso di una prossima seduta.

INTERPELLANZA

Il Consigliere di Stato Gobbi non rispetta la decisione collegiale del Consiglio di Stato che difende la revisione della LPT?

del 19 febbraio 2013

Sul Corriere del Ticino del 7 febbraio scorso, il Consigliere di Stato Norman Gobbi in una «Opinione» dal titolo «Territorio, riforma da bocciare» invita a respingere la revisione della LPT in votazione dal prossimo 3 marzo (vedi allegato). Gli argomenti portati contro la revisione della LPT non sono nuovi né particolarmente elaborati, riprendendo la campagna degli ambienti contrari alla stessa.

Lo stesso giorno il Consiglio di Stato prendeva posizione a favore della revisione della LPT (vedi allegato), sottolineando come gli obiettivi di questa revisione siano già in gran parte acquisiti nel Piano direttore cantonale e nei programmi di agglomerato elaborati finora.

Senza volere negare ai membri del Governo l'esercizio della libertà di espressione, salutando anzi gli interessanti contributi di Consiglieri di Stato al dibattito politico cantonale, la presa di posizione del Consigliere Norman Gobbi su un tema in votazione, contraria alla pozione collegiale del Governo, suscita notevoli perplessità.

Per questi motivi, mi permetto di chiedere al Consiglio di Stato, ai sensi dell'art. 140 LGC/CdS:

- il Consiglio di Stato è al corrente della presa di posizione del Consigliere Norman Gobbi contraria alla revisione LPT?
- Non ritiene il Consiglio di Stato che si tratti di un affronto al principio della collegialità delle decisioni del Consiglio di Stato?
- Come ha reagito o come intende reagire il Consiglio di Stato nei confronti di questa violazione del principio di collegialità?

Per il Gruppo PS
Carlo Lepori

L'eventuale sviluppo e la risposta saranno presentati nel corso di una prossima seduta.

La revisione parziale della Legge sulla pianificazione del territorio (LPT) - che voteremo il prossimo 3 marzo - ha lo scopo di raggruppare meglio gli insediamenti al fine di arginare l'utilizzazione eccessiva del suolo e la speculazione fondiaria. A tal proposito, le zone edilizie troppo estese andrebbero ridimensionate e le riserve di terreni edificabili sfruttate in modo più mirato. Lo scopo ultimo sarebbe quindi quello di garantire uno sviluppo degli insediamenti più compatti e, in ultima analisi, la preservazione dell'intero territorio.

Se la finalità della revisione parziale è assolutamente condivisibile (chi di noi non è sensibile alla preservazione del nostro splendido territorio?), i mezzi per raggiungere gli obiettivi sono purtroppo altamente penalizzanti.

Ad essere particolarmente danneggiati dalla revisione parziale della LPT sarebbero più livelli. In primis ne sarebbe toccato il federalismo: con questa revisione le autorità cantonali e comunali da sempre responsabili della pianificazione del proprio territorio (adempiendo naturalmente le linee imposte dalla Confederazione), sarebbero messe sotto tutela in quanto le decisioni pianificatorie importanti spetterebbero in futuro alla Berna federale. Neppure il diritto alla proprietà verrebbe risparmiato: la carenza di terreni edificabili imposti dalle autorità federali, obbligherebbe quindi i Cantoni a dei pesanti dezonamenti per lo più in zone periferiche (le nostre valli); il che si tradurrebbe nel dichiarare l'inedificabilità di molti terreni inseriti nei Piani regolatori di diversi Comuni. Anche gli inquilini non sarebbero esenti dagli effetti negativi di questa revisione: riducendo le aree edificabili, i prezzi dei terreni ritenuti idonei potranno solo aumentare di valore, rincarando così il costo degli appartamenti e dell'abitazione in generale.

Favorendo degli insediamenti compatti nell'area urbana al fine di sfruttare al meglio le zone edificabili del piano, non si tiene inoltre in considerazione la specificità delle regioni periferiche e di montagna. Le nostre valli, già continuamente confrontate con lo spopolamento per motivi professionali e per l'invecchiamento della popolazione, sarebbero messe ulteriormente a dura prova dai dezonamenti. Il vantaggio di risiedere in una zona periferica del nostro cantone era principalmente dovuto alla bellezza del paesaggio, alla tranquillità della zona, ma anche alla possibilità di trovare dei terreni edificabili a prezzi convenienti. Con la revisione parziale della LPT, questi vantaggi verrebbero eliminati, generando un'ulteriore fuga dalle nostre valli.

Siamo sicuri che un'edificazione densificata, come proposta dalla revisione parziale della LPT, sia davvero la soluzione migliore? Non sarebbe il caso di ragionare da soli e senza tutela in termini di migliore allocazione dell'edificabilità? Questa revisione mina il federalismo e la coesione interna della Confederazione e dei singoli Cantoni. Quindi, possiamo solo opporci.

¹ Consigliere di Stato.

COMUNICATO STAMPA

Modifica della Legge federale sulla pianificazione del territorio

Il Consiglio di Stato sostiene la modifica della Legge federale sulla pianificazione del territorio, oggetto in votazione il prossimo 3 marzo. Il testo di legge, approvato dalle Camere federali lo scorso anno, propone norme più incisive per limitare la dispersione degli insediamenti e per utilizzare in modo più razionale il territorio, rispettando efficacemente il paesaggio e gli spazi agricoli. Viene così rafforzato il principio secondo cui occorre sfruttare meglio le zone edificabili già delimitate dai Piani regolatori, anziché ampliarle. Le future esigenze di sviluppo andranno preferibilmente ricercate attraverso densificazioni mirate in aree strategiche, in prossimità dei mezzi di trasporto pubblici.

Il Governo ricorda che questi temi non sono nuovi per il Cantone Ticino. Il Piano direttore cantonale, infatti, già prevede una simile politica di contenimento delle zone edificabili. Misure in questa direzione sono per altro già state sviluppate anche nei Programmi d'agglomerato che le diverse Commissioni dei trasporti, coadiuvate dai comuni e dal Cantone, hanno elaborato in questi anni.

La Legge federale prevede inoltre che sia rivista l'estensione delle zone edificabili giudicate eccessive rispetto alle esigenze di sviluppo dei prossimi 15 anni. In Ticino i dati confermano un certo sovradimensionamento: una realtà per altro riconosciuta dallo stesso Piano direttore cantonale, che già prevede la facoltà di riduzioni di zona. Il Governo ricorda tuttavia che nel nostro Cantone i terreni liberi non si trovano in zone marginali, potenzialmente recuperabili ad altri usi, ma sono presenti a macchia di leopardo all'interno di un tessuto urbano già largamente costruito. Le eventuali riduzioni di zona edificabile sono pertanto ipotizzabili in situazioni molto puntuali, dove la misura contribuirebbe a perseguire anche altri interessi pubblici, come una miglior tutela di singoli elementi del paesaggio, di un bene culturale o di un territorio agricolo.

Per ulteriori informazioni rivolgersi a:

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Marco Borradori, Direttore del Dipartimento del Territorio, tel. 091/814.44.70