

ANNO 2014/2015

Seduta XXII: martedì 25 novembre 2014 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Iniziativa parlamentare del 19 dicembre 2013 presentata nella forma generica da Michele Guerra e cofirmatari per il gruppo Lega dei ticinesi per la gratuità dei trasporti pubblici fino al compimento dei diciotto anni [2272](#)
 - [Iniziativa parlamentare generica del 19 dicembre 2013](#)
 - [Rapporto di maggioranza dell'11 novembre 2014; relatore: Marco Chiesa](#)
 - [Rapporto di minoranza dell'11 novembre 2014; relatore: Sergio Savoia](#)
2. Approvazione del progetto integrale (selvicoltura e premunizioni) nel comprensorio boschivo di Pozzöu - Valle di Ronco nei Comuni di Giornico, Personico e Bodio, e stanziamento di un sussidio complessivo cantonale e federale di fr. 3'253'600.- [2297](#)
 - [Messaggio del 26 agosto 2014 n. 6979](#)
 - [Rapporto del 5 novembre 2014 n. 6979R; relatore: Luigi Canepa](#)
3. Modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità sostenibile e stanziamento di un credito quadro di fr. 16'000'000.- per il periodo 2014-2018 [2302](#)
 - [Messaggio del 28 maggio 2014 n. 6947](#)
 - [Rapporto dell'11 novembre 2014 n. 6947R; relatore: Fabio Badasci](#)
4. Chiusura della seduta e rinvio [2311](#)

PRESIDENZA: Gianrico Corti, Presidente

Alle ore 13:05 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 80 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Agustoni - Bacchetta - Bacchetta-Cattori - Badaracco - Badasci - Balemi - Bang - Bassi - Beretta Piccoli L. - Beretta-Piccoli F. - Bignasca A. - Bignasca M. - Bordoni - Brivio - Caimi - Campana - Canepa - Canevascini - Caprara - Cavalli - Caverzasio - Celio - Cereghetti - Chiesa - Corti - Cozzaglio - Crivelli Barella - Dadò - Del Bufalo - Del Don - Delcò Petralli - Denti - Dominé - Filippini - Foletti - Fraschina - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisolfi -

Gianora - Giudici - Gobbi - Guerra - Guidicelli - Jelmini - Kandemir Bordoli - Lepori - Lurati I. - Lurati S. - Maggi - Malacrida - Mellini - Minotti - Morisoli - Orsi - Ortelli - Pagani - Pagnamenta - Paparelli - Passalia - Pedrazzini - Pedroni - Pellanda - Pinoja - Polli - Ponzio-Corneo - Pronzini - Quadranti - Ramsauer - Rückert - Sanvido - Savoia - Schnellmann - Seitz - Solcà - Steiger - Storni - Viscardi - Vitta

Si sono scusati per l'assenza:

Bergonzoli - Bonacina-Rossi - Boneff - De Rosa - Gysin - Martinelli Peter

Non si sono scusati per l'assenza:

Cavadini - Franscella - Peduzzi - Robbiani

1. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 19 DICEMBRE 2013 PRESENTATA NELLA FORMA GENERICA DA MICHELE GUERRA E COFIRMATARI PER IL GRUPPO LEGA DEI TICINESI PER LA GRATUITÀ DEI TRASPORTI PUBBLICI FINO AL COMPIIMENTO DEI DICOTTO ANNI

Rapporti di maggioranza e di minoranza dell'11 novembre 2014

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 della gestione e delle finanze: si invita il Parlamento a respingere l'iniziativa.

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione della gestione e delle finanze: si chiede al Parlamento di accogliere l'iniziativa.

È aperta la discussione.

GUERRA M. - Inizio con una premessa: l'iniziativa che oggi discutiamo non è né di destra né di sinistra, ma, in classico stile leghista, si basa su un problema evidente che prima o poi andava affrontato. L'idea, sottoscritta da me, dalla collega Rückert e dal collega Attilio Bignasca, giunge dal movimento Giovani leghisti. Essa parte da una domanda giusta: in uno Stato che spende e sponde per asilanti, carcerati e altre categorie, non si potrebbe, per una volta, investire per i giovani ticinesi in formazione, a copertura di un servizio che devono per forza usare ogni giorno? La proposta è vista da tanti come "fumo negli occhi" e il suo costo, stando allo stesso Governo, non è nemmeno stato quantificato in modo accurato.

Il tema dei trasporti pubblici (del loro ruolo, del loro prezzo, delle mancate sinergie fra le varie entità aziendali) è invece fondamentale, delicato e molto attuale, viste le politiche concernenti il traffico e l'ambiente. Si tratta di una proposta volutamente generica, che siamo sempre stati disponibili a ridurre, anche di molto, per esempio limitandone l'applicazione solo a certi orari.

Lo Stato, fino ai diciotto anni, non concede la patente di guida, né concede la patente per lo scooter fino ai sedici. Ne consegue che fino a queste età lo Stato non permette al giovane di coprire lunghe distanze in modo indipendente e con mezzi propri. Allo stesso tempo, la frequentazione della scuola impone ai giovani di coprire tali distanze, magari spostandosi giornalmente da un capo all'altro del Cantone. Lo Stato impone quindi o un aiuto per gli spostamenti quotidiani da parte della famiglia o il ben più comune utilizzo dei mezzi pubblici. Il prezzo di tali mezzi di trasporto continua a salire. Perché allora non concedere, per esempio, viaggi gratuiti, in certe fasce orarie, ai giovani in formazione? A noi basterebbe anche questo. Inoltre, di fronte a uno Stato che continua a spingere per incentivare la salvaguardia ambientale, si sprema le meningi per sgravare le strade dal traffico negli orari di punta e vuole prevenire gli incidenti che coinvolgono i giovani, la proposta ci sembra inserirsi nella giusta direzione.

Si dirà che proporre qualcosa di gratuito non è giusto, che non è giusto concedere lo stesso servizio al figlio del ricco e al figlio del povero: ma è già così oggi per tanti altri servizi. Si pensi poi alla mancanza di sinergie tra le aziende di trasporto pubblico locali, nella comanda delle componenti e dei bus. Si pensi ai vari comitati direttivi, ai vari consigli di amministrazione (CdA), ognuno retribuito per ognuna di queste entità. Si pensi ai pesanti sussidi versati annualmente per i giovani in formazione, che commisurati alla gestione attuale dei mezzi pubblici si reputano spesso non efficienti. E con la discussione di questa iniziativa, accolta o bocciata che sia, ci auguriamo si possa anche dare il via a una maggiore efficienza nella gestione di questo importante servizio, imponendo riorganizzazioni, sinergie, riduzioni delle spese amministrative e di gestione. Intervenire in tal senso permetterebbe di finanziare una buona parte della proposta e di estenderla anche agli anziani.

Inoltre, data la situazione economica del Cantone, non solo abbiamo ritirato la precedente iniziativa perché elaborata e quindi troppo rigida, ma abbiamo addirittura dato piena disponibilità (e la diamo tutt'ora) a un'eventuale limitazione della proposta a determinate fasce orarie o all'abbassamento dell'età massima dai diciotto ai sedici anni. Abbiamo inoltre richiesto che l'iniziativa, se accolta, debba passare da un breve periodo di prova per testarne le conseguenze e potrà essere pienamente concretizzata solo quando le finanze cantonali lo permetteranno. Abbiamo la totale volontà, quindi, di tutelare le finanze cantonali. Tutte queste cose comunque dovranno essere decise quando, se accettata la proposta generica, si dovrà discutere la modifica proposta dal Governo. Alla luce di tutto ciò, comunque vada la votazione di oggi, mi auguro che questa discussione possa sortire ripensamenti concreti.

VITTA C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Al di là degli intenti di fondo, che presentano aspetti positivi, ci sono almeno tre solide ragioni per opporsi all'iniziativa per la gratuità dei trasporti pubblici fino al compimento dei diciotto anni d'età. Gli iniziativaisti

hanno annacquato la proposta e ciò, secondo loro, dovrebbe consentire una finalizzazione degli obiettivi, ma è chiaro che ciò serve a evitare critiche su un provvedimento "a pioggia", che beneficia sia chi dispone di scarsi mezzi economici, sia chi è benestante.

La prima ragione è d'ordine etico-politico e riguarda il precetto secondo cui, prima di chiedere o ricevere un aiuto da parte dello Stato, ciascuno di noi deve chiamare in causa la propria responsabilità personale, che dovrebbe essere commisurata alle proprie possibilità. Ciò vale anche per compiti primari dello Stato, quali la scuola: anche l'allievo deve fare la sua parte perché si possa compiere la sua formazione. Introducendo la gratuità dei trasporti pubblici ai minori, li si induce a credere che tutto sia dovuto e che lo Stato sia in grado di assicurare qualsiasi prestazione gratuitamente. L'effetto diseducativo di una tale misura supererebbe di gran lunga l'intento educativo di promuovere l'uso dei mezzi pubblici, uno dei pochi aspetti positivi che le si possono riconoscere. Inoltre, non è provato che la gratuità produrrebbe tale effetto: senza un'adeguata offerta, per esempio, per quanto riguarda la fascia oraria, essa non promuoverebbe alcunché.

La seconda ragione per cui l'iniziativa è da respingere sta nel fatto che da parte di enti pubblici o parapubblici vi sono già molti contributi che, pur comportando un coinvolgimento finanziario anche dei beneficiari, promuovono l'uso dei mezzi pubblici. Oltre a quelli citati nel rapporto di maggioranza, ricordo che gli allievi di scuola media, sia pure con una partecipazione da parte della famiglia, possono ricevere l'abbonamento Arcobaleno, che possono utilizzare anche fuori dagli orari scolastici, ovviamente all'interno della rispettiva zona tariffale. Giova inoltre ricordare che le tariffe applicate oggi in Ticino sono contenute, se pensiamo che il grado di copertura dei costi è uno dei più bassi della Svizzera.

La terza ragione per la quale non è possibile sostenere l'iniziativa sta nelle sue ricadute finanziarie. Anche senza riferirsi alle valutazioni del Governo (che stima il costo dell'iniziativa in circa 25 milioni di franchi l'anno) non è difficile concludere che l'iniziativa, in seguito all'aumento della domanda, provocherebbe maggiori costi rispetto a quelli sostenuti attualmente da Cantone e Comuni. La proposta, quindi, non solo farebbe diminuire i ricavi, ma produrrebbe anche maggiori costi. Dal profilo strettamente economico-finanziario ci si potrebbe chiedere se sia sostenibile lo sviluppo di un prodotto che crea maggiori costi e minori ricavi. Sarebbe sostenibile se l'aumento dei costi fosse compensato da altri ricavi. In questo momento, lo Stato non è in grado di effettuare queste compensazioni. Esempi sulle conseguenze prodottesi quando si sono lasciati aumentare i costi, sapendo che i ricavi diminuivano, ce ne sono a sufficienza. Approvare quest'oggi l'iniziativa in discussione significherebbe gettare le basi per un futuro aumento del coefficiente d'imposta cantonale, cosa che il nostro gruppo parlamentare non vuole.

Il giudizio sugli intenti, sui contenuti e sulle ricadute dell'iniziativa non può essere modificato dagli esempi e dagli studi citati nel rapporto di minoranza, tesi ad avvalorare le proprie ragioni. Tali esempi e studi fanno perlopiù riferimento a situazioni di carattere urbano, straniero, ben diverse dalla realtà del Cantone Ticino.

Per le ragioni esposte, il nostro gruppo parlamentare sosterrà il rapporto di maggioranza e la posizione del Governo e invita a respingere l'iniziativa.

DADÒ F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Non ho intenzione di dilungarmi più del necessario sull'iniziativa in oggetto: non è nient'altro che una presa in giro, non solo delle istituzioni, ma soprattutto dei cittadini di questo Paese. Per qualcuno, il

rispetto della parola data è un optional, e appena glielo si fa notare, fa la vittima sulla stampa domenicale. Un'iniziativa quasi identica a questa è già stata ritirata una volta dalla Commissione della gestione e delle finanze in cambio di un voto positivo a un Preventivo che faceva acqua da tutte le parti e che rischiava di essere bocciato, salvo poi ricomparire alla chetichella qualche settimana dopo, come se nulla fosse accaduto.

Così come gli antichi consoli romani distribuivano monetine al popolo per compiacerlo e attirarne il favore, ecco che periodicamente, nel nostro Cantone, c'è chi cerca di pavoneggiarsi facendo il generoso, naturalmente con i soldi degli altri: un modo di fare che chiunque abbia senso di responsabilità di Governo non può accettare e che inevitabilmente porterà presto problemi, in particolare ai Consiglieri di Stato Gobbi e Zali, che vedranno bloccati i loro progetti quando noi e diversi di voi, stanchi di questo atteggiamento da "Paese dei balocchi" inizieremo a incrociare le braccia e a starcene a guardare.

Ci sono diversi buoni motivi per respingere l'iniziativa. Speriamo che il suo movimento, signor Zali, riacquisti presto la Trebisonda e inizi a guidare seriamente questo Paese, come il popolo vi ha chiesto di fare nel 2011, cosa quanto mai necessaria visto il momento d'incertezza economica e sociale che vive il Cantone. Le finanze pubbliche, che i cittadini ci hanno chiesto di amministrare con oculatezza, registrano da diversi anni un pesante deficit, situazione sulla quale discuteremo tra alcune settimane in quest'aula e che non lascia intendere nulla di buono per il prossimo futuro. Bisogna inoltre tenere conto dei deficit dei Comuni, che per alcuni – come potrebbe illustrarci, per Lugano, il collega Foletti oggi assente – sono molto profondi, tanto da dover chiedere condoni milionari per riuscire a far fronte agli impegni, non da ultimo quelli sociali e di assistenza ai più bisognosi, cosa più importante della gratuità dei trasporti. Non siamo nella condizione di poter distribuire prebende natalizie, quanto nella difficile situazione di dover risparmiare il più possibile in molteplici settori, alcuni dei quali molto importanti e sensibili, proprio per poter garantire di riuscire, anche nei prossimi anni, ad aiutare chi fa fatica ad arrivare alla fine del mese.

Accettare l'iniziativa comporterebbe oneri finanziari per Cantone e Comuni dell'ordine di decine di milioni e non cambierebbe gli aspetti che necessitano di essere migliorati, ovvero la diminuzione delle immissioni nocive e la fluidità del traffico. Trattandosi di minorenni, infatti, nella migliore delle ipotesi si toglierebbero dalla strada solamente un po' di scooter, motorini e biciclette. Al contrario di quanto si vorrebbe furbescamente far credere, la proposta, attraverso la gratuità, non incentiva affatto i giovani a prendere i mezzi pubblici, ma semmai li diseduca, regalando loro una prestazione già molto sussidiata, alimentando e istituzionalizzando un senso di irresponsabilità sociale che contraddice pericolosamente uno dei principi cardine della nostra società. Se oggi dovesse passare tale principio, si aprirebbe il varco all'estensione del diritto all'abbonamento gratuito agli anziani, ai portatori di handicap, ai lavoratori: tutte categorie meritevoli, come e più dei giovani.

Nelle discussioni commissionali abbiamo chiesto invano ai promotori di ritirare questa iniziativa che possiamo definire una "goliardica proposta", nel nome di una serietà di Governo che un partito tanto votato dovrebbe finalmente dimostrare di avere.

È necessario fare la massima chiarezza. Va infatti detto che con questa iniziativa del partito di maggioranza relativa si sta attentando nuovamente al portafoglio dei ticinesi. Chiediamo pertanto al signor Zali di spiegare adesso, in quest'aula, quali saranno i tagli strutturali che intende fare per quanto riguarda il Dipartimento del territorio e quante imposte e tasse dovranno pagare i ticinesi per coprire i costi milionari dell'iniziativa del suo partito.

Qualora non riuscisse a spremere a sufficienza il suo Dipartimento, potrà chiamare in causa il Consigliere di Stato Gobbi per sapere quanti radar pensa di acquistare per contribuire a pagare passeggiate gratuite ai nostri infanti. Se questa iniziativa dovesse essere accettata non ci assumeremo più nessuna responsabilità sulle finanze pubbliche, a partire dal Preventivo.

LEPORI C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - La proposta di offrire gratuitamente i trasporti pubblici alla cittadinanza, o a parte di essa, è un tema ricorrente, non solo da noi ma in tutto il mondo, ed è spesso sostenuta dalla sinistra e dai giovani. Oggi c'è una piccola manifestazione qui di fronte, in piazza Governo, a sostegno della proposta. Per esempio, già nel 2007, Graziano Pestoni e Bill Arigoni chiedevano una diversa mobilità, trasporti collettivi gratuiti, forte limitazione del traffico individuale nei centri urbani¹. Tale mozione, purtroppo, non è mai stata discussa, mentre un'iniziativa² del collega Canal che chiedeva il trasporto pubblico gratuito per tutte le persone in formazione, in età AVS e beneficiarie di rendite d'invalidità, è stata discussa e bocciata nel 2009. Allora il collega Pestoni, a nome del gruppo PS, riconosceva l'importanza di sostenere il trasporto pubblico, in particolare, per ovviare ai gravi danni alla salute e ai relativi pesanti costi per la società dovuti al traffico individuale motorizzato. L'Ufficio federale di statistica, per il 2009, stimava tali costi in 8.5 miliardi di franchi, mentre per il traffico pubblico i costi esterni erano stimati in 0.5 miliardi, quindi con un fattore di oltre sedici volte. Il collega Pestoni, a suo tempo, era contrario all'iniziativa Canal, ma affermava che se essa fosse stata limitata ai giovani sarebbe stata più accettabile. Ero intervenuto anch'io, allora, – al tempo non c'erano regole strette e tutti potevano intervenire liberamente – ricordando che non esiste un diritto alla mobilità e tanto meno un diritto assoluto alla mobilità gratuita e che dal punto di vista dell'impatto ambientale restare a casa o muoversi a piedi o in bicicletta è sempre meglio che muoversi con i mezzi pubblici, che a sua volta è meglio che muoversi con i mezzi privati. C'è quindi una scala d'impatto ambientale di cui sarebbe giusto tenere conto.

Ora abbiamo una proposta limitata ai giovani fino ai diciotto anni, che quindi soddisfa le premesse che avevamo posto nel 2009. Dobbiamo quindi farci due domande: se sia ragionevole offrire questo servizio – e c'è chi ha spiegato che non è ragionevole – e se i costi siano sopportabili o no. Sulla questione di principio, ricordo che per il PS non ci sono problemi ad affrontare costi, anche consistenti, se si è convinti che il servizio abbia la sua ragione di essere. Ciò potrebbe essere un criterio valido per tutti, anche se altri mettono prima sulla bilancia il peso finanziario negativo. Sempre per i costi, qualcuno ha parlato di trenta milioni di franchi, ma nel 2009 ho osservato che la parte limitata ai giovani raggiungeva circa i dieci milioni. Si può quindi solo confermare che le cifre di cui si parla sono stime.

Nel merito: è ragionevole servire questo servizio gratuitamente ai nostri giovani? La mobilità non è un fattore positivo in sé, è qualcosa che va anche misurato e diminuito, nei limiti del possibile. I giovani però, per la formazione, per il tempo libero e in genere per vivere nella nostra società, devono potersi muovere. Non è vero che esistono giovani

¹ Mozione: Per una diversa mobilità (trasporti collettivi gratuiti - forte limitazione del traffico individuale nei centri urbani, Graziano Pestoni e Giuseppe Arigoni, 22.10.2007.

² Iniziativa parlamentare generica: Elaborazione di una legge che permetta a tutte le persone in formazione, cioè studenti e apprendisti, nonché a tutte le persone in età AVS e anche a quelle in AI, di beneficiare del trasporto pubblico gratuito in tutto il Cantone o almeno di beneficiare di un abbonamento Arcobaleno gratuito, Luciano Canal e cofirmatari, 18.09.2007.

ricchi e giovani poveri: esistono famiglie ricche e famiglie povere. Le famiglie ricche pagano le imposte e se dovranno pagare più imposte le pagheranno. Il giovane in formazione, di per sé, o non ha nessun reddito o ha un reddito minimo come apprendista ed è quindi giusto permettergli libertà di movimento senza che debba chiedere ai genitori di finanziargliela.

Dal punto di vista della promozione del mezzo pubblico, nonostante la volontà più volte dichiarata, gli investimenti in tale settore – anche se in crescita e con un miglioramento continuo del servizio – non sono ancora ottimali, e ogni tanto anche i servizi di trasporto pubblico sono colpiti da misure di risparmio. Parallelamente a quest'iniziativa ci dev'essere dunque il potenziamento del servizio, così come uno sforzo per limitare il traffico motorizzato individuale, per il quale siamo, come Cantone, ai vertici della Svizzera con quasi un'auto per ogni persona in grado di guidare; ricordiamo inoltre che Lugano è citata come una delle città dalla maggiore motorizzazione.

Abbiamo lo strumento adatto a limitare il traffico motorizzato individuale: i programmi di agglomerato, i quali, secondo le indicazioni della Confederazione, mirano proprio a organizzare il territorio in modo che i trasporti tra luogo di residenza e luogo di lavoro o di formazione possano essere minimizzati e realizzati lungo gli assi di trasporto pubblico.

È inoltre positiva, e quasi determinante, la richiesta di un periodo di valutazione che permetterebbe di raccogliere dati empirici sui costi, sull'utenza e sui vantaggi di questa offerta e di verificarne il reale impatto, consentendo di rafforzare in modo mirato la politica a favore del trasporto pubblico.

Un'ultima osservazione sui costi: la legge sui trasporti pubblici prevede che il Cantone possa adottare facilitazioni tariffali finalizzate all'acquisizione di utenti regolari. È chiaro che la gratuità non è una facilitazione in tal senso, però per esempio l'art. 18a, introdotto dieci anni or sono, dice che il Consiglio di Stato può decidere facilitazioni che possono andare fino alla gratuità dei trasporti pubblici in caso d'inquinamento molto forte: la gratuità è quindi già prevista dalla legge. Si tratterebbe di estendere questo concetto anche alla fascia giovanile.

Trattandosi di un'iniziativa generica, ci aspettiamo che le modifiche di legge e le proposte di attuazione prevedano misure anche atte a limitare il temuto "effetto inaffiatio". Non si chiede di offrire un abbonamento generale FFS a ogni giovane, ma di offrire il trasporto pubblico locale. Le misure atte a diminuire questo effetto potrebbero essere l'obbligo di farne richiesta, l'obbligo di pagare una tassa minima per ricevere l'abbonamento, la limitazione alle zone in cui la persona vive, eventualmente facilitando l'ampliamento all'abbonamento Arcobaleno generale. Lo studio richiesto ci permetterà di conoscere esattamente la realtà del trasporto pubblico nel mondo giovanile e di decidere se e come continuare la sperimentazione.

Ritengo invece poco fortunato l'accenno, nel rapporto di minoranza, al far capo alla tassa sui posteggi, detta "tassa di collegamento", considerando che in Preventivo tale tassa è già elencata fra le entrate e che quindi non può rappresentare un'entrata supplementare.

Raccomando di accettare questo esperimento – perché di esperimento si tratta – offrendo, in misura ancora da chiarire nei dettagli, la possibilità di un trasporto pubblico gratuito ai giovani sostenendo il rapporto di minoranza.

BACCHETTA E., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO VERDI - Una cosa mette tutti d'accordo in questo Cantone: c'è troppo traffico. Nella situazione attuale ogni provvedimento che possa ridurre i problemi di traffico nel prossimo futuro non è solo utile ma necessario. Non saranno nuove infrastrutture a risolvere i nostri problemi. I costi eccessivi, le questioni politiche, i limiti del nostro territorio già asfissiato dal cemento e dal catrame e infine i tempi lunghissimi sono ostacoli che rendono le soluzioni basate su nuove strutture poco praticabili. La nostra mentalità e i nostri comportamenti possono invece cambiare da subito. Diminuire il numero di automobili in circolazione può essere fatto da domani sulla base delle scelte dei ticinesi in ambito di mobilità. Si sente dire che è proprio a causa della nostra mentalità che i trasporti pubblici non funzionano. Siamo sicuri che sia così? Due settimane or sono il Cantone ha fatto un bilancio della campagna "Ozono". Essa permette, nei mesi di luglio e di agosto, di comprare l'abbonamento mensile Arcobaleno a metà prezzo. I toni del comunicato stampa erano trionfalistici: "L'evoluzione delle vendite si conferma positiva anno dopo anno". Ecco che abbiamo la conferma dai fatti, e non dalle stime o dalle ipotesi, che la riduzione delle tariffe avvicina i ticinesi al mezzo pubblico. Ancora più interessante è sapere perché il Cantone si impegna da tredici anni in questa azione. In risposta a una mia interrogazione³ sulla possibilità di prolungare la campagna "Ozono" anche a inizio estate e a fine primavera così mi ha risposto il Consiglio di Stato: *«Lo scopo della campagna "Ozono" è favorire un aumento costante degli abbonamenti annuali e mensili in circolazione con la fidelizzazione dei nuovi utenti; effetto peraltro confermato dai dati di vendita, che evidenziano un aumento progressivo e costante del numero di abbonamenti negli ultimi dieci anni, nel periodo 2002-2012»*. In altre parole, grazie alle tariffe ridotte abbiamo nuovi utenti che iniziano a usare il trasporto pubblico. Lo fanno dapprima solo durante i mesi estivi coperti dall'offerta dell'abbonamento a metà prezzo, ma poi si fidelizzano e continuano a utilizzare il trasporto pubblico nel resto dell'anno.

Sappiamo quindi che le riduzioni delle tariffe in Ticino comportano un effettivo aumento degli utenti. Ciò rappresenta uno dei motivi che mi fa votare con convinzione a favore della gratuità dei mezzi pubblici per i giovani. Tale misura permetterà di avvicinare molti giovani utenti che impareranno a conoscere e apprezzare il trasporto pubblico e che domani saranno motivati a utilizzarlo anche se costerà qualcosa. D'altronde, la campagna "Ozono" dimostra questa verità da più di dieci anni: abbassare le tariffe fidelizza l'utenza. Il Ticino oggi è proprio nella situazione in cui la misura in discussione potrebbe produrre il massimo dei risultati. Oggi possiamo infatti contare su una buona linea ferroviaria regionale, con corse frequenti e cadenzate, e si stanno realizzando reti locali di trasporto pubblico su gomma. Combinare un buon volume di prestazioni con le tariffe agevolate per i giovani è la base migliore per il futuro. Per anni siamo stati un Cantone che si basava quasi esclusivamente sull'uso massiccio dell'automobile e per tale motivo oggi ci troviamo alla paralisi viaria. Domani potremmo invece essere un Cantone dove il mezzo privato e il mezzo pubblico s'integrano armoniosamente a vantaggio di tutti: strade meno intasate, meno ingorghi e aria più pulita.

La situazione viaria ticinese attuale ha un costo che non si misura solo in ore di coda al volante: la paralisi nuoce a tutto e a tutti: all'economia, al lavoro, all'ambiente e alla nostra salute. A fronte di questi costi, spesso nascosti o perlomeno difficili da evidenziare e contabilizzare, i costi per la gratuità dei mezzi pubblici per i giovani impallidiscono. Allo stato attuale non abbiamo nessuna idea di quanto realisticamente ci potrebbe costare

³ [Interrogazione n. 212.13](#): *L'aria del Ticino è malata: a quando misure più incisive?* Elena Bacchetta per il gruppo dei Verdi, 16.09.2013.

l'iniziativa: le cifre del Consiglio di Stato sono molto discutibili, così come lo è il metodo di calcolo utilizzato. Si parla di un aumento dell'utenza del 20-30%: ma come può essere possibile ciò se già ora buona parte dei giovani utilizza mezzi pubblici e se casi simili in Europa hanno portato ad aumenti di utenza dieci volte inferiori? Il Consiglio di Stato ammette di non sapere come si muovono i giovani. Siamo quindi di fronte a cifre che non si basano né su fatti né su stime convincenti. La fragilità delle stime sul mancato introito è affrontata in maniera convincente dal rapporto di minoranza, al quale rimandiamo integralmente.

Ma basterebbe anche solo guardare agli esempi dove l'offerta di mezzi pubblici gratuita è stata introdotta, come la città estone Tallin, dove l'aumento dell'utenza in seguito all'introduzione della gratuità dei mezzi pubblici si attesta all'1-2% e dove la gratuità era concessa a tutti gli utenti, non solo ai giovani. Il 20-30% che stima il Governo, ripreso pedissequamente dal rapporto di maggioranza, risulta veramente improbabile, tanto che sorge il sospetto che si sia voluto fare una stima dei costi esagerata per sostenere l'impraticabilità finanziaria della proposta.

Vorrei infine spendere qualche parola sulla scelta di biglietti, abbonamenti e offerte per mezzi pubblici proposta oggi in Ticino. Pur riconoscendo gli sforzi e i risultati ottenuti grazie a tariffe interessanti, si è creato un sistema veramente troppo complicato, che crea confusione. Anche il rapporto di maggioranza lo mette in evidenza elencando ben sei tipi diversi di offerte e di titoli di trasporto a cui i giovani possono avere accesso. Oltre a ciò, diversi Comuni rimborsano una parte del costo dell'abbonamento. Concedere il trasporto gratuito ai giovani permetterebbe, oltre che di sensibilizzare e di avvicinare tale categoria, anche di semplificare un sistema di offerte promozionali troppo complesso, che spesso confonde gli utenti, e che genera costi rilevanti.

L'iniziativa lancia un messaggio politico molto forte: se il Gran Consiglio l'approverà, il Ticino non solo darà un segnale forte in favore dei mezzi pubblici, ma potrà vantarsi di essere pioniere nella mobilità, non solo in Svizzera, ma a livello internazionale, e sono sicura che molte altre città e regioni seguiranno il nostro esempio.

Il gruppo dei Verdi vota dunque con convinzione questa iniziativa e invita il resto del Parlamento a fare altrettanto.

MELLINI E. N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Il nostro gruppo sostiene il rapporto di maggioranza che invita a respingere l'iniziativa parlamentare in oggetto. Le ragioni del no, riassunte alla fine del rapporto, sono di per sé più che convincenti, ma un paio di ulteriori riflessioni di carattere più generale si impongono.

Con le casse che piangono ormai da anni proprio a causa di un'eccessiva liberalità nel concedere sussidi e sovvenzioni, che hanno gonfiato in modo abnorme le spese, proporre oggi anche una gratuità dei mezzi pubblici che aggraverebbe il bilancio annuale del Cantone di ulteriori 23 milioni di franchi sembra al gruppo UDC veramente assurdo. Da anni auspichiamo, purtroppo invano, che il Consiglio di Stato, con l'avallo del Gran Consiglio, adotti finalmente una politica orientata a un rigoroso taglio delle spese non indispensabili. Va da sé che se è necessario tagliare spese di cui si può fare a meno, allo stesso tempo non si devono crearne delle nuove. A parte la non sostenibilità di tale politica di eccessiva prodigalità dimostrata dai costanti deficit che hanno caratterizzato i conti del Cantone negli ultimi decenni, essa ha anche un effetto perverso nei confronti di quella parte dei cittadini che tendono ad adagiarsi in una situazione nella quale tutto è dovuto e nella quale la responsabilità individuale è diventata un optional superfluo e scomodo.

Invitiamo il Gran Consiglio a sostenere il rapporto di maggioranza e quindi a respingere l'iniziativa, che riteniamo inopportuna, costosa e diseducativa.

PRONZINI M., INTERVENTO A NOME DEL MPS-PC - Voterò a favore della proposta: se vogliamo iniziare a risolvere i preoccupanti problemi legati al traffico su gomma, bisogna intervenire sia potenziando l'offerta, sia riducendo il costo degli abbonamenti; mi sembra abbastanza chiaro.

È interessante notare le polemiche che vi sono state da parte dei capogruppo PPD+GG e PLR: si rimprovera chi ha presentato la proposta di venir meno a un patto sacro, quello di ridurre i costi e le spese dello Stato. Ciò dimostra, a mio modo di vedere, che il tema del debito pubblico corrisponde a un aspetto ideologico al quale neppure chi in parte sostiene questa proposta crede. Tale argomento è utilizzato quando si tratta di fare tagli e ridurre le spese per le esigenze sociali. D'altra parte è così in Ticino, è così in Svizzera, è così anche a livello internazionale. Dobbiamo rovesciare la logica: dobbiamo prima riflettere su quali sono le esigenze sociali – e a mio modesto parere garantire la gratuità, o quasi, dei trasporti a una parte della popolazione è un aspetto importante – e poi cercare le risorse. Il collega Lepori l'ha detto tra le righe, e io sottolineo che bisogna aumentare le imposte per chi i soldi ce li ha – e in questo Cantone sono molti – quindi soprattutto agli alti redditi e alle aziende.

È interessante anche l'ipocrisia di PPD+GG e PLR: un mese fa, senza alcun problema, si sono alzate un po' le imposte a una parte consistente di salariati, i lavoratori non residenti in Svizzera, mentre oggi si grida allo scandalo perché se dovesse passare la proposta c'è il rischio di dover andare a cercare i soldi da qualche parte. Io penso che ciò non sia un problema perché i soldi ci sono. Iniziamo a votare a favore della proposta, poi affronteremo il problema – ammesso che tale sia – di reperire i soldi necessari.

MORISOLI S. - Oggi dobbiamo affrontare diversi temi che in apparenza sembrerebbero essere della sola Lega dei ticinesi, per cui opporvisi potrebbe apparire come un pregiudizio nei confronti di tale partito: ciò non è però vero; c'è semmai da rammaricarsi per il fatto che la Lega stia cambiando: la preferivo quando era più genuina, quando sapevi che si batteva per frenare la spesa e contro il rialzo di qualsiasi tassa e imposta. Essere al Governo non è facile e anche la Lega sta facendo i conti con questo onere e non solo con questo onore. Premetto quindi che il mio ragionamento non è contro la Lega. Come l'iniziativista ha sottolineato, l'iniziativa non è né di destra né di sinistra, e io aggiungo che "non sta né in cielo né in terra", nella mia interpretazione del ruolo dello Stato e dei suoi compiti. Ma vi rendete conto che a ogni seduta del Gran Consiglio parliamo di compiti dello Stato, di revisione dei compiti, da anni e decenni, e che appena si presenta l'occasione si propone un compito in più? La gratuità rappresenta un tranello: lo Stato non può offrire nulla gratuitamente: per offrire la cosa anche del più piccolo valore, i soldi necessari li deve prendere da qualcun altro. Abbiamo sentito che per la sinistra i soldi ci sono sempre, basta andarli a prendere da chi ne ha molti. Beati loro che la pensano così: non hanno ancora capito che i soldi vanno a farsi tassare dove sono tassati meno e quindi non siamo noi a decidere come andare a prenderli. Il punto, caro collega Pronzini, non è l'onere finanziario e nemmeno la generosità verso la prossima generazione; è che bisogna smetterla di far intervenire lo Stato per ogni bisogno che sembra svilupparsi nella società. Perché dico "sembra svilupparsi"? Probabilmente non avrò il voto dei giovani, se mi ascoltano, ma i giovani di oggi in quella fascia d'età, da quando esiste il Cantone, non

sono mai stati tanto ricchi! Basta guardare come girano, cosa usano, cosa fanno al sabato e alla domenica, come impiegano i soldi nei finesettimana. Non gli mancano certo i soldi per pagarsi il biglietto del bus. Non è necessario regalare loro niente in più.

Oltretutto, qualcuno è già arrivato prima dell'iniziativa. Molti Comuni sussidiano da anni in modo mirato i trasporti pubblici e l'abbonamento Arcobaleno dando anche cospicui sussidi alle famiglie più bisognose. Motivo per cui non addossiamo allo Stato compiti inutili che non portano da nessuna parte nemmeno chi utilizza gli autobus. È questo il dramma: non è il tragitto o il costo del viaggio sul bus, è che diseduciamo i nostri ragazzi. Tutto ha un costo e un prezzo. Non voglio tornare indietro di trent'anni, ma mi piace una frase che fu pronunciata da Ronald Reagan: *«Una cosa gratuita ha il valore del suo prezzo, cioè zero»*, ovvero, se una cosa è gratuita il suo valore rischia di essere zero perché nessuno si accorge di quanto vale.

In conclusione, sarei più prudente oggi in quest'aula a voler diventare – oltre che già essere i pionieri del sociale – pionieri dell'ambiente e della mobilità in Svizzera. Essere pionieri nel sociale ci costa molto e facciamo molta fatica a mantenere tale ruolo. Prima di essere pionieri anche negli altri due campi magari possiamo aspettare qualche anno.

STEIGER S. - Prima ancora di fare valutazioni di carattere finanziario, il quesito centrale da porsi è se sia sostenibile prevedere che un certo servizio possa non avere un costo. La risposta per me è chiara. Dire ai nostri giovani: "Per voi quel servizio, al quale fate capo liberamente, vi è dovuto" è per me un messaggio poco serio, perché fa passare l'idea che quel servizio non abbia un costo per la collettività o, per usare le parole del rapporto di maggioranza, *«che quel servizio possa essere percepito come di poco valore»*. Anche prima dei diciotto anni si sceglie liberamente di far capo al trasporto pubblico, non vi si è obbligati come lascia intendere il rapporto di minoranza. Il fatto di non disporre ancora di una licenza di condurre non è sufficiente a ribaltare tale evidenza. Certo, si hanno meno possibilità rispetto a chi può guidare, ed è giusto incoraggiare le nuove generazioni a usare i trasporti pubblici, ma passare da una politica tariffaria (che va già notevolmente incontro ai giovani) a una politica del regalo, per me non è sostenibile.

È giusto che le istituzioni tendano la mano quando c'è una situazione di reale e concreto bisogno; è giusto che parte dei costi sia presa a carico dalla collettività, ma non è corretto che la scelta di un singolo non sia accompagnata da un prezzo da pagare e che il costo sia ribaltato interamente sulla collettività. È un regalo due volte illusorio: è gratuito solo per modo di dire (visto che il costo grava sulla collettività) e fa credere ai beneficiari della misura che il trasporto pubblico sia un mero e semplice diritto.

Per tali ragioni, anche prescindendo dai costi che si creerebbero, dalla situazione economico-finanziaria del Cantone, dagli investimenti previsti per potenziare i trasporti pubblici, dico no alla proposta: non è ancora Natale.

RÜCKERT A. - Il 14 maggio 2012, con il collega Guerra abbiamo presentato un'iniziativa parlamentare elaborata⁴ per la modifica della legge sui trasporti pubblici che chiedeva la gratuità dei mezzi di trasporto pubblico per i giovani fino al compimento dei 25 anni. Tale proposta oggi è definita una presa in giro nei confronti dei cittadini e delle istituzioni, un pavoneggiarsi con i soldi degli altri, un modo di fare che non si può accettare. Peccato che l'iniziativa, a suo tempo, è stata sottoscritta da altri 27 deputati appartenenti a quasi tutti gli schieramenti, tra i quali anche il collega Dadò. Essa è stata discussa in Commissione, dove ha incontrato un certo consenso. Nel dicembre del 2013 l'abbiamo ritirata e ripresentata in forma generica, in modo da lasciare il maggiore margine di manovra possibile alla Commissione della gestione e delle finanze per trovare un'intesa su un principio sul quale c'era un certo consenso. Tale consenso è dato anche dal fatto che, come ha rilevato il collega Lepori, il tema è ritornato periodicamente su questi banchi. Ricordo inoltre che nel 2012, quando abbiamo presentato l'iniziativa elaborata, la situazione delle casse cantonali non era certamente molto migliore rispetto a quella odierna.

Ribadisco dunque l'opportunità della proposta per le ragioni già evidenziate dal collega Guerra, ricordando che il problema del traffico esiste, che la sua limitazione tramite l'incentivo all'uso dei mezzi di trasporto pubblici per i giovani è possibile e che la forma generica dell'atto è intesa al raggiungimento di un accordo. Oggi però sento solo discorsi elettoralistici e avversi alla proposta, anche da parte di chi il tema lo aveva, almeno in parte, sostenuto. Peccato.

Ringrazio il collega Savoia per l'allestimento del rapporto di minoranza, che invito a sostenere. Esso sviluppa argomentazioni utili e, coerentemente con lo spirito dell'iniziativa, lascia ancora molte vie percorribili per raggiungerne gli obiettivi.

JELMINI L. - Discutiamo di un'iniziativa certamente accattivante: come si può dire di no a una proposta di regalare ai giovani la possibilità di viaggiare gratuitamente sui bus? Si vuole inoltre sensibilizzare in merito all'uso dei trasporti pubblici, altro obiettivo interessante. Eppure, approfonditi tutti gli aspetti, la proposta risulta improponibile, sia per questioni finanziarie, come molti hanno sottolineato – mi auguro che il collega Foletti sappia convincere i suoi colleghi di partito, visto che in questi giorni è alla disperata ricerca di finanziatori per Lugano – sia perché non raggiunge gli scopi che si prefigge. Perché, dunque, concedere l'uso gratuito dei mezzi pubblici ai giovani? Secondo gli attivisti, perché essi non possono ottenere la licenza di condurre e quindi muoversi in piena libertà, pur dovendo spostarsi a causa della scuola, del lavoro e di altri motivi. Si sostiene cioè che se i mezzi non sono gratuiti, essi non possono muoversi liberamente, e che se invece non dovessero pagare, potrebbero muoversi liberamente: questa me la devono spiegare! S'invoca inoltre la coscienza ambientale, il voler incentivare l'uso dei mezzi pubblici. Ma come s'intende farlo? Regalando abbonamenti a chi oggi viaggia con i mezzi di trasporto pubblici, e tra i giovani ce ne sono tanti. Dell'intervento della collega Bacchetta mi sfugge quindi qualcosa, anche perché ha polemizzato col Consiglio di Stato, reo di fornire dati scorretti prevedendo che ci sarà un 20% di nuovi utenti fra i giovani. Voi dite che saranno di meno e che quindi i costi saranno minori. Ciò, allo stesso modo, significa che l'utilità di

⁴ [Iniziativa parlamentare elaborata](#): Modifica dell'art. 18 della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (Gratuità per giovani fino ai 25 anni), Michele Guerra, Amanda Rückert e cofirmatari, 12.03.2012.

regalarlo è minore, soprattutto a chi oggi paga l'abbonamento e contribuisce al servizio pubblico.

Fa specie infine constatare che per sostenere la proposta gli amici della Lega dei ticinesi presentano paragoni con città straniere: si cita persino la Romania. Ma come, amici leghisti, adesso andiamo a imparare dagli stranieri come si fanno queste cose? La Lega non è più quella di una volta! Si dice che promuovere l'uso gratuito dei trasporti pubblici permette di raggiungere due obiettivi principali: rendere il sistema dei trasporti più accessibile a chi ha un reddito basso – cosa che quest'iniziativa non promuove, perché regala l'abbonamento a tutti, anche alle famiglie benestanti che non ne hanno bisogno – e decongestionare drasticamente il traffico, avere meno inquinamento, e ciò a beneficio della salute pubblica, ma con la proposta in discussione non si riduce il traffico, perché i giovani fino ai 18 anni – l'hanno detto anche gli iniziattivisti – evidentemente non usano l'automobile, e chi già ora non usa i trasporti pubblici perché va in scooter evidentemente non crea traffico. L'iniziativa non potrà quindi mai raggiungere tali obiettivi, anche ammesso che la gratuità porti ad aumentare il numero di utenti, cosa che non si è potuta dimostrare: non a caso oggi si propone di iniziare con un periodo di prova di due anni.

Anche la volontà di sensibilizzare al trasporto pubblico nuovi potenziali utenti, le cui abitudini di mobilità avranno un'incidenza cruciale nello sviluppo della mobilità generale nei prossimi anni non convince. La proposta presenta una sola certezza, quella di costare e parecchio. L'attuazione dell'iniziativa peraltro causerebbe la riduzione dei fondi a favore dei trasporti pubblici, visto che molti utenti che oggi pagano l'abbonamento non lo pagherebbero più. Inoltre, anche chi oggi non usa i mezzi di trasporto e non intende usarli nemmeno gratuitamente, avendone diritto chiederà comunque l'abbonamento gratuito, che allo Stato costerà.

Se vogliamo fare qualcosa per i trasporti pubblici dobbiamo trovare forme più interessanti e soprattutto usare i soldi per creare nuove proposte che rappresentino una vera alternativa ai trasporti privati.

CELIO F. - Premetto che personalmente non sono contrario alla tassa sui posteggi, in quanto sarebbe un modo efficace per ridurre il traffico automobilistico. Viceversa, sono nettamente contrario a prendere questi soldi per poi buttarli dalla finestra. Ne avessimo in sovrabbondanza, come sembra ritenere il collega Pronzini, lo si potrebbe anche fare, almeno a titolo di prova; dato però che la situazione è diversa l'esperimento non è consigliabile. Oltretutto, diffondere una mentalità secondo la quale tutto è dovuto gratuitamente avrebbe un effetto sicuramente diseducativo. Ritengo si tratti di una proposta puramente demagogica e la sua attuazione aprirebbe un contenzioso fra diversi partiti per attribuirsi il merito di averla postulata. A mio modo di vedere si tratta di un'iniziativa "sballata", che deve essere respinta; invito quindi a votare a favore del rapporto di maggioranza.

BIGNASCA A. - Mi sono chiesto: "Cos'è questo fuoco di sbarramento di fronte a un'iniziativa generica?". Non si giustifica un'ostilità tale nei confronti di un'iniziativa generica che, se fosse approvata, inciderebbe sui Preventivi del 2016. Quando si ha la

memoria corta diventa facile fare sparate. Io non vado a scomodare aneddoti riguardanti l'impero romano, mi basta far lavorare la memoria. Qualcuno ha detto che la Lega sparava sui trasporti pubblici, ma una delle prime iniziative in tale ambito è stata fatta dal collega Luciano Canal nel 2007⁵. È stata bocciata per ragioni economiche e per non dare ragione alla Lega, cosa che è ormai diventata lo sport preferito del Gran Consiglio.

Nel merito dell'iniziativa in oggetto, non si può affermare che costa troppo. Chi ha fatto le previsioni di costo? Le compagnie di trasporto, che fra direttori e consiglieri di amministrazione contano più persone di questo Parlamento. Penso proprio che in tale ambito ci sia un risparmio da fare. Ho sentito parlare di oculatezza nella gestione delle spese: in tema di razionalizzazione delle spese abbiamo centralizzato l'acquisto della carta per le fotocopie e delle matite – abbiamo creato addirittura una Sezione della logistica per questo – ma lasciamo che in questo Cantone ci siano sette o otto CdA distinti, ognuno dei quali amministra un tipo di mezzo di trasporto. Lasciamo che tali compagnie, che vivono per l'80% di soldi pubblici, facciano i loro comodi per quanto riguarda gli acquisti di mezzi che costano in media mezzo milione. Vorrei proprio vedere chi di voi avrebbe il coraggio di dire che in tale settore non si può economizzare.

Ricordo inoltre che l'iniziativa originaria è stata ritirata in Commissione della gestione e delle finanze a causa di un ricatto. In quel momento io avevo detto chiaramente che l'iniziativa sarebbe stata ripresentata in forma generica per dare al Parlamento la possibilità di esaminarla con più calma.

Oggi, contro tale iniziativa generica troviamo un'ostilità da guerra internazionale. Per favore, teniamo i piedi per terra, e invece di parlare di regali di Natale, teniamo conto dell'avvenire del Paese. Se bocciamo le proposte perché vengono dalla Lega non andremo lontano.

BRIVIO N. - A impedire l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, a volte, non è tanto il costo degli stessi ma la mancanza di un'offerta all'altezza della richiesta, soprattutto nelle zone periferiche. Chi vi parla è sindaco di un Comune in una zona periferica, dove fra le sette di sera e le sette di mattina non c'è più nessun servizio di trasporto pubblico. Per incentivare l'uso dei mezzi pubblici bisognerebbe lavorare sull'aumento dell'offerta piuttosto che sulla gratuità.

Se poi devo fare una valutazione di bilancio su quanto un Comune come il mio paga per i trasporti pubblici e sui servizi ottenuti in cambio, devo dire che quanto si riceve non corrisponde a quello che si paga. Per ipotesi, un Comune come il mio potrebbe non pagare più niente al fondo cantonale ma usare il relativo importo per fornire un'offerta personalizzata ai giovani del Comune, ma evidentemente ciò non si fa. Quando si cerca di andare incontro alle esigenze dei giovani proponendo di farsi carico dei costi necessari per migliorare l'offerta, ci si vede chiudere la porta in faccia. Ciò, non da parte del Cantone – anche se un intervento del Consiglio di Stato o del Consigliere di Stato competente sarebbe d'aiuto – ma da parte di chi detiene il monopolio del servizio pubblico, che, anche se il Comune è pronto a farsi carico di determinati costi, non vuole aumentare l'offerta perché evidentemente, in un'ottica di meccanismi di grande scala, ciò non è interessante. È in tale senso che bisogna intervenire: lavorare per ottenere un'offerta migliore e non – mi dispiace – dare seguito a un'iniziativa che paradossalmente, togliendo risorse, va a detrimento dell'offerta di servizio pubblico.

⁵ Vedi nota 2.

PEDRONI A. - Oggi ho udito molte voci favorevoli e altrettante contrarie alla gratuità dei mezzi pubblici per i giovani fino al diciottesimo anno di età. Mi piacerebbe sapere che opinione avrebbero i contrari se la loro situazione economica non permettesse loro di usufruire dei mezzi pubblici, perché ci sono famiglie – specialmente nelle valli, dove il reddito è molto basso – che devono fare i conti con tale situazione.

La proposta in discussione rappresenta il miglior sistema per invogliare i nostri giovani a comprendere la praticità dei mezzi pubblici. È ora di smetterla di contestare tutte le agevolazioni che si propongono a favore dei giovani. Si parla tanto del mancato uso dei mezzi pubblici: se questa proposta sarà bocciata sempre meno persone in futuro saranno invogliate a usarli. Tralasciamo di parlare dei sussidi che i mezzi pubblici già ora ricevono dallo Stato e dalla Confederazione. Ricordo che il 16.9% dei giovani sono disoccupati: perché non li aiutiamo dove possiamo? E se in futuro capitasse ai vostri figli di essere in difficoltà?

Ringrazio il relatore di minoranza, Sergio Savoia, e i firmatari per l'ottimo rapporto.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Sono qui oggi come spettatore e ho assistito con molto interesse alla vostra discussione. Una mia presa di posizione personale l'ho espressa di fronte alla Commissione della gestione e delle finanze quando sono stato sentito. Mi allineo semplicemente alla posizione già espressa dal Consiglio di Stato, che in questo particolare momento si ritiene contrario all'iniziativa per motivi eminentemente finanziari. Al deputato Dadò, che mi ha chiamato in causa personalmente, rispondo che quando avrete accolto il principio di questa iniziativa – se lo farete – il Dipartimento studierà le misure di rientro per poterla finanziare.

SAVOIA S., RELATORE DI MINORANZA - Cominciamo dal verbale della seduta del Gran Consiglio del 22 aprile 2009, quando si discusse l'iniziativa Canal, che era molto più ampia di quella su cui votiamo oggi e che proponeva il trasporto pubblico gratuito sia per i giovani sia per gli anziani. Ci fu una bellissima discussione che potete andare a rivedere. Ci fu un voto nominale, di modo che possiamo sapere chi votò cosa. Tra chi votò sì vedo il collega Dadò, il quale poco fa, in uno dei suoi interventi sempre piuttosto pirotecnici, si è scagliato contro l'iniziativa odierna che costerebbe circa la metà rispetto a quella di Canal (che sarebbe costata 34 milioni). È anche interessante vedere – anche perché non sembri che io ce l'abbia con Dadò, cosa non vera – chi si è astenuto: tra essi, in quell'occasione, risultava praticamente tutto il gruppo UDC. I colleghi Chiesa, Mellini, Pinoja e Rusconi si astenevano da un'iniziativa che sarebbe costata 34 milioni. È stato detto che alcuni hanno firmato l'iniziativa Guerra e Rückert precedente e poi hanno firmato anche questa. Mi permetto di lanciare un appello: quando firmate qualcosa, poi sostenetela; e quando votate qualcosa qualche anno prima, ricordatevelo qualche anno dopo, perché è vero che i cittadini hanno la memoria corta, ma non così corta, e non sono tutti cretini.

Veniamo ora alla discussione odierna, a partire da un esempio che mi ha sempre divertito tantissimo, portato oggi dal collega Morisoli – anche lui, se non sbaglio, aveva firmato una delle precedenti iniziative – che quando gli fa comodo usa un argomento molto popolare a destra, ovvero che le cose gratuite non avrebbero valore. È stupefacente che egli appartenga allo stesso gremio di persone che tre settimane or sono si sono stracciate le vesti per il volontariato. Il volontariato si fa gratis: ciò vuol forse dire che non vale niente?

Anche a scuola si va gratis, nel senso che la finanziamo con i soldi delle tasse: qualcuno pensa che le scuole elementari non valgano niente perché non si paga il biglietto d'entrata? Mi direte che lì, però, si pagano le tasse. Vediamo allora come si pagano i trasporti pubblici in questo Cantone. Nel messaggio e nel rapporto troviamo le cifre in questione. In Ticino c'è un'occupazione media del trasporto pubblico del 21%. Per avere la copertura totale dei costi di produzione ci vorrebbe un tasso di occupazione medio dell'87%. Tale tasso medio non è raggiungibile, perché vorrebbe dire avere negli orari di punta la gente sui tetti dei mezzi pubblici come accade in Perù; non penso che sia il modello che vogliamo seguire, anche se nei Paesi in via di sviluppo il trasporto pubblico funziona benissimo perché è molto frequentato. Cosa significa questa discrepanza fra 21% e 87% di occupazione media dei mezzi pubblici? Significa che oggi con i titoli di trasporto si copre circa un quarto del costo di produzione. Ciò significa che gli altri tre quarti sono coperti con la fiscalità. Per quanto riguarda gli studenti la copertura attraverso la fiscalità è ancora maggiore perché in più ci sono gli incentivi, che già abbiamo. In tale situazione non potete presentare l'iniziativa in discussione come l'apocalisse: significa che non avete fatto i calcoli.

Jelmini diceva che i dati relativi agli esperimenti fatti col trasporto pubblico in città estere quali Tallin e Bruxelles, che cito nel rapporto, non sarebbero attendibili. I dati inattendibili sono quelli delle stime fatte dai funzionari del Dipartimento. Ci sono sufficienti esempi nel mondo – basta passare un'oretta su internet per rendersene conto – per capire che la gratuità del trasporto pubblico funziona, ma naturalmente non è una panacea. Ci sono tre elementi che entrano in linea di conto. Il primo è la disponibilità del trasporto pubblico; il secondo elemento importante – lo abbiamo visto di recente con l'introduzione del nuovo sistema Arcobaleno – è la capacità delle persone di utilizzarlo: quante volte vi è capitato d'incontrare un anziano che non capisce come funzionano le macchinette per fare i biglietti? Il terzo elemento è la cosiddetta "appropriazione", cioè quando l'utente si appropria del trasporto pubblico, inizia a usarlo e si fidelizza. La misura tariffale incide su quest'ultimo elemento.

Non abbiamo proposto un periodo di prova perché non ci sono dati. È il Dipartimento a dire che non ci sono abbastanza dati anagrafici che permetterebbero di stabilire un comportamento per categoria di età; tali dati sono disponibili solo per gli abbonamenti annuali ma non per gli altri titoli di trasporto. Il Governo ha quindi fatto una stima. Se avete letto il rapporto di minoranza vedrete che tale stima è stata fatta come segue: il 60% degli abbonati annuali sono studenti, ma siccome non si sapeva quanti fossero i giovani per le classi mensili si è utilizzata la stessa percentuale. Tale percentuale è stata utilizzata anche per gli altri casi (giornaliere, eccetera). Si è fatto finta che ogni volta che si passava a un altro tipo di abbonamento, si moltiplicassero gli utenti. È evidentemente chiaro che la maggioranza degli studenti che decidono di fare un titolo di trasporto scelgono un abbonamento annuale perché è quello più conveniente per loro. Per quale motivo questi stessi studenti dovrebbero rifare il titolo a livello mensile e settimanale quando hanno già l'annuale? Non si può calcolare la medesima percentuale: si tratta di un errore abbastanza grossolano. C'è inoltre un secondo errore, quando si parla dell'aumento dell'utenza. Si è chiesto alle aziende di trasporto di fare una stima di quale sarebbe il maggiore costo se, a causa della misura, ci fosse un aumento dell'utenza. Si propone però – attenzione! – un aumento dal 20% al 30%. Alcuni di voi sono imprenditori: se il vostro contabile alla fine dell'anno vi dice che ci sarà un aumento o una diminuzione di qualunque cosa dal 20% al 30%, voi probabilmente gli fareste notare che sono due percentuali piuttosto diverse. Il caso della città di Tallin ci dice che l'introduzione delle gratuità dei trasporti pubblici causa un aumento di utenza dell'1-2%. Se questa è la realtà, vuol dire che la stima del 20% è

maggiorata di almeno dieci volte. Ciò significa che tutta la parte del costo supplementare causata dall'applicazione dell'iniziativa, che è stata calcolata dai servizi, è completamente campata in aria, o per esprimermi in modo più rispettoso, non ha solide basi scientifiche.

Parlo in modo rispettoso perché imito chi è più bravo di me, in questo caso il Consigliere di Stato Zali il quale, in audizione settimana scorsa – spero di non essere segnalato alla Magistratura per violazione del segreto d'ufficio in questo caso – ha detto: *«Circa la questione sollevata da Savoia relativa alle metodologie di calcolo utilizzate per definire l'impatto dell'iniziativa generica del gruppo Lega [...] posso dire che per ben tre volte ho chiesto ai collaboratori di rifare il calcolo. Il problema è che non disponiamo di dati statistici scientificamente attendibili che ci consentano di determinare quale sarà il costo effettivo dell'atto parlamentare. Questo perché esiste poca trasparenza attorno ai titoli di trasporto»* – frase che sottolineo con tutto il mio entusiasmo – *«Ad esempio non riusciamo nemmeno a stabilire quanti contributi versano i giovani fino a diciotto anni per l'acquisto dei titoli di trasporto. Abbiamo pertanto provato a stimare tale impatto. Non nego che l'esercizio effettuato»* – cioè la stima – *«non mi abbia soddisfatto appieno»* che è un trionfo eufemistico. Le stime che voi vedete non hanno quindi una solida base scientifica: nemmeno il Consigliere di Stato interessato è a suo agio con tali stime, e a ragione. Io le ho guardate con mio figlio, che è molto bravo in matematica, che le ha smontate in dieci minuti; io ci ho messo mezza giornata, ma siamo arrivati alla medesima conclusione.

Gli argomenti di carattere finanziario sono basati sul nulla. L'iniziativa in discussione è generica: c'è tutto il tempo perché il Governo prepari un testo conforme e, passando per le Commissioni, lo porti davanti a voi per vedere che forma deve prendere la proposta. C'è anche tutto il tempo perché questo Parlamento dia un segnale forte a favore del trasporto pubblico e verso una scelta che ci metterebbe all'avanguardia nel nostro Paese e che ci allineerebbe con realtà più avanzate di noi. Non importa che si parli della Romania o della Svezia, l'importante è che tali Paesi hanno fatto esperienze, ne hanno tratto conseguenze, e noi dovremmo tenerne conto.

Il collega Vitta ha parlato di "finanziamenti a pioggia". Non fatemi di nuovo tirare fuori la storia degli impianti sciistici, poi mi faccio nemici, perdo voti nelle valli: sapete che queste cose mi angosciano e mi tolgono il sonno. Abbiamo finanziato con decine di milioni gli impianti sciistici: più "a pioggia" di così! Si dice che con l'iniziativa finanzieremmo anche il figlio del ricco: cari amici, le natiche del figlio di Mantegazza occupano lo stesso spazio di quelle di mio figlio. Non importa se togliamo dalla strada automobili di ricchi o di poveri, non si tratta di una misura di equità sociale. Vitta parlava di mentalità da "è tutto dovuto": non è tutto dovuto, facciamo questa scelta perché è un vantaggio per la società. Vitta ha detto anche che non risolve tutto: certo che non risolve tutto. Indicatemi uno dei provvedimenti presi dal Gran Consiglio nel corso di questa legislatura che abbia risolto tutto il problema che si cercava di risolvere. Da parte dei contrari mi ha colpito in generale la mancanza di argomenti che non fossero da terrorismo finanziario, basati sul nulla, o altri di tipo un po' ideologico come quello secondo cui tutto quello che è gratuito non varrebbe nulla; allora non capisco le vesti stracciate sul dibattito in merito al volontariato.

Vi invito quindi ad accettare questa proposta, che non ci rovinerà e con la quale mandiamo un segnale importante agli studenti, ai giovani, a tutto il Paese, per quello che riguarda il trasporto pubblico. La vedo strettamente connessa con gli sforzi, finalmente coraggiosi, che sta facendo il Dipartimento per promuovere una vera cultura del trasporto pubblico nel nostro Cantone prima che sia troppo tardi.

CHIESA M., RELATORE DI MAGGIORANZA - Ringrazio il collega Savoia per aver ricordato la nostra astensione del 2009, che dimostra come il gruppo UDC non è contrario a priori alle iniziative della "odiata Lega", come la chiama il collega Bignasca. In questo mio intervento in qualità di relatore di una risicata maggioranza commissionale non intendo commentare o difendere le cifre fornite dal Dipartimento del Consigliere di Stato Zali. Se mettessimo in dubbio la professionalità e l'accuratezza con la quale i funzionari hanno preparato le stime entreremmo in un ragionamento aprioristico circolare che ci allontanerebbe dall'obiettivo di questa mozione, che chiede di mettere a disposizione gratuitamente i mezzi pubblici alle ragazze e ai ragazzi sotto i diciotto anni d'età. In economia non esistono "pasti gratis", qualcuno dovrà pur pagare il libero accesso ai bus e ai treni. Non bisogna cercare di far credere che tali iniziative abbiano un piccolo impatto sui nostri conti pubblici: attuare l'iniziativa in discussione costerebbe e molto.

Parlando di finanze, non mi piace l'atteggiamento pusillanime di chi lancia il sasso e poi nasconde la mano, ossia di chi propone di approvare la mozione e poi di congelarla in attesa di tempi migliori. Con il meccanismo del freno ai disavanzi, che prevede il riequilibrio tra entrate e uscite, un deficit per il 2015 di 120 milioni e un debito pubblico prossimo ai due miliardi, di spazio per applicare questo genere di iniziative non ce n'è o, per meglio dire, ce ne sarebbe solamente se fossimo disposti ad aumentare le imposte a tutti i cittadini, introdurre nuove tasse e balzelli, aumentare i radar e i moltiplicatori comunali. Applicare l'iniziativa costerebbe molto e per ovviare a questa lapalissiana verità i promotori del "tutto gratis", nel rapporto di minoranza, ventilano l'idea di utilizzare i dodici milioni d'introiti che genererebbe la nuova tassa di collegamento. Peccato però che a stroncare in partenza l'idea sia proprio il Consigliere di Stato leghista, che ha spiegato come tali nuove entrate siano già destinate al potenziamento del trasporto pubblico che si renderà necessario nei prossimi anni. Non si può spendere due volte gli stessi soldi. Sembra ora stagliarsi all'orizzonte la possibilità di raddoppiare la tassa di collegamento.

Penso che questo dibattito attorno alla gratuità non sia buona cosa e che anche i sostenitori di tale richiesta dovrebbero mettersi d'accordo sulle vere finalità di questo esercizio. Se l'obiettivo è diminuire il traffico sulle nostre strade favorendo il trasporto pubblico e aumentando la sicurezza dei giovani, l'esempio citato dal rapporto di minoranza non sostiene tale prospettiva. Nella città estone di Tallin, che ha introdotto il trasporto pubblico gratuito, l'aumento dell'utenza è stato solamente dell'1-2%: un po' poco per raggiungere i nobili scopi di cui sopra. Se, al contrario, pensiamo che la domanda crescerà in maniera robusta (del 20-30%) non possiamo negare, essendo qui tutti intellettualmente onesti, che l'iniziativa costerà, tra perdita di introiti e aumento dei costi, i molti milioni ipotizzati dal Governo.

Il mio intervento non sarebbe completo se non citassi, almeno per sommi capi, quanto già si fa per il trasporto pubblico e soprattutto quanto s'investe per renderlo finanziariamente accessibile ai giovani e alle loro famiglie. Ricordo quindi l'abbonamento Arcobaleno, con cui i giovani fino ai venticinque anni viaggiano dodici mesi pagandone solo sette; l'abbonamento Appresfondo per apprendisti, per il quale il fondo cantonale per la formazione professionale finanzia il 50% del prezzo di un abbonamento annuale Arcobaleno; la Carta multicorse grazie alla quale si pagano cinque biglietti singoli e si hanno sei corse; la Carta junior con la quale i giovani dai sei ai sedici anni accompagnati da un genitore o un nonno viaggiano tutto l'anno in tutta la Svizzera per soli trenta franchi, e ancora l'abbonamento Binario 7 e la Apecard. Insomma, la volontà di alleggerire il costo del trasporto pubblico è conclamata e gli sforzi finanziari di Cantone e Comuni in tal senso non possono essere messi in dubbio.

Non dobbiamo lanciare un messaggio sbagliato per mezzo di una politica sbagliata: non dobbiamo sostenere la solita politica dell'innaffiatoio, alla quale tutti si dicono contrari ma che di fatto riappare senza pudore sui nostri banchi con atti parlamentari come questo. I servizi costano perché hanno un valore e se vogliamo un servizio di valore dobbiamo essere pronti a pagarne il prezzo. Vanno benissimo gli aiuti, soprattutto a chi è in difficoltà, va benissimo che lo Stato sia attento al welfare e al benessere dei propri cittadini, ma gli aiuti erogati anche a chi non ne necessita, magari per scopi elettoralistici, non vanno affatto bene. I figli dei benestanti, di chi i soldi li ha (per dirla alla maniera socialista), possono permettersi di pagare il trasporto pubblico ed è giusto che lo paghino, non che qualcun altro lo paghi per loro.

Concludo ricordando un'espressione in voga qualche mese fa in questa aula: "Roadmap", la via verso il risanamento dei conti pubblici. Quali incoerenze affiorano da due partiti di Governo, Lega e PS, che hanno sempre difeso a spada tratta tale salutare indirizzo!

Chiedo a questo Parlamento di evitare di fare una politica dell'innaffiatoio e di sostenere il rapporto di maggioranza.

DADÒ F. - Cari colleghi Rückert e Savoia, sì, è vero, in un momento di goliardica incoscienza, quando avevamo ben 600 milioni in meno di debito, ho votato un'iniziativa di questo tenore. L'ho fatto con il compianto amico Michele Barra, il quale, quando poco tempo dopo è diventato Consigliere di Stato, mi ha aperto gli occhi al riguardo. Penso che sia legittimo cambiare idea. D'altra parte, caro Sergio, anche tu hai cambiato idea sulla libera circolazione delle persone, sull'Unione europea e anche sull'appartenenza politica.

MORISOLI S. - Caro collega Savoia, ti ringrazio per lo spunto che ci permette di aprire un dibattito politico e non solo tecnocratico, come nella maggior parte dei casi. Mi ricordo perfettamente il dibattito sul volontariato, nel quale distinguevo tre categorie di dare e avere. "Dare per avere", dove do qualcosa e ottengo qualcosa; "dare per obbligo", è quello che dobbiamo fare a favore dello Stato, quando per esempio siamo chiamati a prestare servizio militare, di protezione civile o a pagare le imposte. Il terzo caso, che riguarda il volontariato, è il "dare per il dare": la gratuità, dare senza ricevere niente in cambio, esattamente l'opposto di quanto si vorrebbe fare concedendo la gratuità dei trasporti pubblici. La differenza di senso è abissale: il volontariato dà senza ricevere nulla, mentre lo Stato vorrebbe dare gratis, ma deve per forza prendere da qualcun altro per farlo. Dopo aver citato Reagan, voglio citare anche Margaret Thatcher, la quale diceva che il socialismo non è che non funzioni perché non è un'ideologia giusta, ma semplicemente perché i soldi degli altri finiscono in fretta.

BIGNASCA A. - Vorrei chiedere al collega Chiesa, deputato di lungo corso, di spiegarmi in che modo l'approvazione, oggi, di un'iniziativa generica potrà influire sul Preventivo 2015 e sul moltiplicatore cantonale nel 2015. Magari sono io che capisco poco, ma mi sembra che certe cose siano dovute a un atteggiamento da guerra al terrorismo.

JELMINI L. - Si dice che quando un avvocato invoca la buona fede del suo cliente vuol dire che non ha più argomenti; la Lega fa una cosa analoga: quando non ha più argomenti dice che ce l'hanno tutti con lei. Per quanto riguarda l'intervento del collega Pedroni, sono d'accordissimo sul fatto di dare a chi ha bisogno, e sottolineo "a chi ha bisogno", non a chi non ne ha.

Trovo fosse interessante l'intervento del relatore di minoranza che ha citato i tre elementi importanti circa i trasporti: numero dei mezzi a disposizione, facilità di utilizzazione e fidelizzazione. Proprio su quest'ultimo punto Savoia ha dato un'indicazione molto interessante: ben il 60% di tutti gli utenti sono giovani, studenti, eccetera. Possiamo quindi immaginare che già oggi l'80-90% dei giovani utilizzi il trasporto pubblico, pagandolo, o verosimilmente facendolo pagare alla famiglia. Allora perché privare lo Stato di tale entrata che può servire agli altri due elementi di cui sopra?

Sulla questione del più o meno 20%, effettivamente il Dipartimento dovrà chiarire, ma se – come dice il relatore del rapporto di minoranza – stiamo parlando dell'1-2% d'incremento, noi perderemmo il 60% delle entrate da parte di chi oggi paga i mezzi di trasporto pubblico, per avere un incremento degli utilizzi centesimale.

Sono particolarmente deluso dal fatto che il Consigliere di Stato non sia intervenuto: mi aspettavo qualche parola in più da parte di chi è responsabile del dossier ed è consapevole delle conseguenze che l'iniziativa avrebbe sul suo Dipartimento. Avrebbe potuto parlarci dell'importanza dei mezzi di trasporto pubblico, di quello che si fa oggi e di tutto quello che bisognerà fare domani. Limitarsi a dire che ne ha già parlato e invitare ad andare a vedere il suo intervento mi sembra decisamente deludente.

SAVOIA S. - Cambiare idea è legittimo. Però, di solito, quando uno cambia idea lo dice. Quando ho cambiato idea sui bilaterali l'ho detto e lo stesso vale riguardo all'affiliazione partitica: non ho cercato di tacere la cosa. Comunque ognuno dovrà rispondere agli elettori del proprio comportamento fra qualche mese.

Ritorno sulla teoria del "pasto gratis", che piace molto al mio amico e collega Chiesa. Il "pasto gratis" non esiste: teoria correttissima, però bisogna portarla fino in fondo. Non esiste un "pasto gratis" neanche quando si parla di costi non visibili. Quando utilizziamo le strade senza pagare costi, o pagando solo la vignetta, stiamo facendo "pasti gratis", infatti stiamo scaricando 50 milioni di costi sulle casse cantonali tutti gli anni. Paghiamo tutti la stessa cifra per la vignetta, indipendentemente dal fatto che percorriamo dieci o centomila chilometri all'anno e indipendentemente dal fatto che siamo ricchi o poveri. Non capisco quindi perché questo tipo di ragionamento lo si faccia valere solo quando si parla di trasporto pubblico.

Sulla questione del dare qualcosa gratis: mi dispiace, ma il collega Morisoli non deve aver capito bene di cosa stiamo parlando. Non diamo niente gratis, perché già diamo quasi completamente gratis tutto il trasporto pubblico, visto che le entrate dei titoli di trasporto coprono solo un quarto dei sui costi; il resto lo paghiamo noi, ma non agli utenti, alle compagnie di trasporto tramite accordi che sono tutt'altro che trasparenti. Se vogliamo quindi parlare di socialismo nell'accezione negativa di cui fa uso Morisoli, siamo già in tale regime perché diamo in maniera poco trasparente soldi a gente che ne fa un uso altrettanto poco trasparente.

Circa l'intervento del collega Jelmini, mi soffermo soltanto sul suo ultimo appunto: abbiamo detto che le entrate dei titoli di trasporto coprono un quarto del totale dei costi. Il 60% degli abbonamenti annuali sono staccati da studenti, non il 60% di tutti i titoli di trasporto; si tratta quindi di una quota di copertura dei costi più piccola di quanto pensi Jelmini. Bisogna

guardare le cifre un po' più da vicino. Probabilmente, essendo il rapporto firmato da me, Jelmini ha trovato di meglio da fare che leggerlo attentamente.

Un'altra cosa che non è stata capita è che l'1-2% di aumento del trasporto pubblico di cui facciamo conto nel rapporto di minoranza nel caso di Tallin è la parte di aumento totale del trasporto pubblico direttamente attribuibile alla gratuità del trasporto. Il resto dell'aumento, che complessivamente è stato molto più forte (del 10-15%), è da attribuire all'aumento del servizio, dinamica che abbiamo rilevato anche in Ticino, per esempio con l'aumento del servizio sulla rete Tilo. L'aumento del servizio porta a un aumento dell'utenza, ma è altrettanto chiaro che anche una politica tariffaria produce tale effetto. Se così non fosse vorrebbe dire che in questo Paese finora ci siamo sbagliati a offrire abbonamenti che permettono di pagare sette mesi su dodici. Se la politica tariffaria non serve, significa che stiamo mettendo in atto una politica che non serve.

VITTA C. - Le accuse ai funzionari del DT sono ingiuste; il Governo ha presentato i dati in questione con un documento ufficiale: ciò significa che le stime sono state valutate e verificate. A tal proposito sarebbe utile che il Governo desse maggiori informazioni: quelle date alla Commissione della gestione e delle finanze potrebbero interessare anche al resto del Parlamento. Ciò anche perché il collega Savoia ha molto abilmente estrapolato parti di verbale a sostegno della sua tesi tralasciando altre parti che davano un quadro della situazione un po' differente. Ricordo che i funzionari del DT hanno quantificato la misura in circa 25 milioni di franchi. Siamo tutti coscienti che si tratta di una stima.

Non ho mai visto dare un servizio che non costasse nulla e che magari portasse benefici. C'è di più. Nei documenti che ci sono stati forniti dal Dipartimento, si mette in forte dubbio l'efficacia della misura: a fronte di un costo di 25 milioni di franchi il beneficio per il trasporto pubblico sarebbe infatti limitato.

Un altro aspetto da considerare è il dibattito sul prossimo Preventivo: possiamo approvare una tale misura mentre stiamo cercando di rientrare dal deficit? Il Governo, presentando il Preventivo 2015, ci ha detto di aver già "raschiato il fondo del barile". È vero, caro collega Bignasca, che si tratta di un'iniziativa generica, però un voto su un'iniziativa non va banalizzato: se si approva il principio, prima o poi il costo arriva. Con che serietà possiamo adottare misure puntuali, anche su temi sensibili quali la socialità, e chiedere sacrifici a varie categorie della popolazione, se votiamo tranquillamente un principio che comporterà un costo di 20 o 25 milioni ogni anno? Se tale principio dovesse passare, probabilmente non ci sarebbe un'incidenza diretta sul 2015, ma daremmo un segnale sbagliato, facendo credere che oggi i soldi ci sono. Bisogna allora avere il coraggio di ammettere che per attuare l'iniziativa – non nel 2015, ma nel 2016 – sarebbe necessario aumentare il moltiplicatore.

PRONZINI M. - Visto che oggi si ricordano alcune cose del passato, chiederei al collega Vitta di fare attenzione in merito ai documenti commissionali, perché, come votato dalla maggioranza di voi, non possono essere dati a tutti; gli chiedo quindi di mantenersi coerente con la posizione espressa: tassativamente: i documenti sono confidenziali e a disposizione solo dei membri della Commissione.

LEPORI C. - Vorrei replicare all'intervento del collega Vitta, che continua a parlare di un costo di oltre venti milioni di franchi per attuare l'iniziativa. Ripeto: nel 2009 si parlava di 35 milioni, compresi gli anziani e le persone in AI; rifacendo i calcoli su tale base, per l'iniziativa odierna si arriva a un massimo di dieci milioni.

Per quanto riguarda gli impatti a livello di Preventivo, noi ci siamo opposti ai sacrifici a carico delle famiglie affidatarie mentre ci siamo detti favorevoli alla possibilità di avere un'imposta sui posteggi delle ditte che li mettono gratuitamente a disposizione dei dipendenti. Ci sono differenze su come affrontare questi problemi, sul tipo di sacrifici e su chi siano le persone alle quali si possono chiedere: non è il caso di tirare in ballo il concetto del Preventivo come se a quel livello fosse tutto chiaro e concordato.

BIGNASCA A. - A me risulta essere intervenuto due volte il collega Jelmini, che è membro del CdA della società Trasporti pubblici del Luganese (TPL), una delle tre ditte che ha fornito le cifre sulle quali si basa la stima di trenta milioni.

JELMINI L. - Non mi sembra che le aziende di trasporto pubblico pagheranno di più o di meno a dipendenza che passi o no l'iniziativa, perché comunque i soldi sono dello Stato. È un'informazione che dò volentieri ad Attilio Bignasca, che forse non conosce il sistema.

CELIO F. - Il collega Pronzini, giustamente, ha fatto notare che i verbali delle Commissioni, di regola, sono riservati ai membri che ne fanno parte. Credo che anche chi non fa parte della Commissione abbia diritto di sentire la posizione che il Consiglio di Stato ha espresso in tale sede.

STEIGER S. - Invito anch'io il Consiglio di Stato a prendere posizione perché stiamo parlando di una misura che ha un impatto finanziario notevole e, a mio modo di vedere, non è possibile non sentire in aula il parere del Consigliere di Stato competente.

SAVOIA S., RELATORE DI MINORANZA - Voglio tranquillizzare il collega Vitta: non ho parlato male dei funzionari, ma ho detto che hanno prodotto stime sulla base di dati che non hanno solidità. Hanno dovuto fare ipotesi per produrre le stime; queste ipotesi sono purtroppo poco solide, ma era probabilmente il meglio che potevano fare con quello che avevano. Ciò però non significa che possiamo prendere quelle stime come se fossero oro colato. Se metto in dubbio il risultato dell'esercizio, non sto ancora mettendo in dubbio la buona fede dei funzionari. Il Parlamento deve mettere in discussione i dati forniti dal Governo, altrimenti cosa siamo qui a fare? Non credo che dobbiamo prendere per buona qualsiasi cosa arrivi perché è stata preparata da bravi funzionari.

Inoltre, non ho mai detto che attuare l'iniziativa non costerebbe nulla. Secondo la stima del Governo costerebbe una cifra attorno ai 25 milioni, ma in realtà potrebbe costare molto meno, la metà o un quarto di tale cifra, e in tal caso le cose cambierebbero. Non sappiamo bene quanto costerebbe ed è questo il motivo per cui accettare l'iniziativa generica oggi, con l'impegno da parte del Governo di presentare un testo conforme in tempi adeguati, sarebbe una scelta prudente che ci permetterebbe poi di discutere su basi più concrete.

CHIESA M., RELATORE DI MAGGIORANZA - È difficile convincere qualcuno sulla bontà delle stime, in quanto non sono, di per sé, che ipotesi. Tuttavia non è possibile affermare, come ha fatto il collega Bignasca, che l'iniziativa non avrà nessun impatto finanziario nel 2015, tant'è vero che nel rapporto di minoranza firmato dallo stesso Bignasca si suggerisce al Governo di utilizzare i proventi della tassazione sui posteggi sui grandi attrattori per il finanziamento dei costi supplementari generati per i due anni di prova. La verità è che in questo modo si sta spalancando la porta a 15, 20 o 30 milioni di franchi di nuove spese. Il collega parla di centomila franchi al massimo di spesa supplementare al mese, 1.2 milioni di franchi all'anno, ma questa ipotesi non ha nessun fondamento concreto: sono cifre campate in aria.

Non ce l'ho con il Consigliere di Stato Zali e vorrei essere il meno indelicato possibile, ma devo dire che ci sono funzionari che, mettendoci la faccia già con il suo predecessore Barra, sono venuti davanti alla Commissione a spiegarci i motivi per cui l'iniziativa ha un costo di 23 milioni di franchi, ovvero perché si perdono gli abbonamenti per i minori di diciotto anni, di cui si ha un registro, per un ammontare di sette milioni di franchi e perché c'è un potenziamento dell'offerta. Il fatto che il Consigliere di Stato non si esprima, rimandando il tema al mittente riferendosi alla Commissione della gestione e delle finanze, non gli fa onore, soprattutto nei confronti dei suoi funzionari i quali sono minati nella loro credibilità e nella loro professionalità.

FOLETTI M. - Forse qualche collega si sarà accorto che, unico leghista, non ho firmato l'iniziativa del collega Guerra. E ritengo che oggi abbiamo parzialmente mancato una ghiotta occasione per parlare di trasporto pubblico, non solo in riferimento alla gratuità o meno del servizio per i giovani o gli anziani. Eppure il nostro Cantone dovrebbe occuparsi in maniera seria di un utilizzo più efficace del trasporto pubblico. Ricordo che per i Comuni i contributi maggiormente cresciuti negli ultimi anni sono appunto quelli legati a questo servizio. Occorre quindi una seria riflessione su come ottimizzare le spese del Cantone e dei Comuni per renderlo più efficace.

In questo senso, nel maggio 2010 avevo presentato una mozione per introdurre una serie di nuovi titoli di trasporto – l'avevo chiamato "Arcobaleno light" –, con l'obiettivo di cercare di spostare l'utenza dalle ore di punta alle ore di "morbida", come dicono i tecnici. Il Consiglio di Stato, un anno dopo, mi aveva risposto che la proposta era prematura, benché meritevole di approfondimento, aggiungendo che il Governo si sarebbe impegnato a *«promuovere, tramite i rappresentanti del Cantone nella commissione della gestione della comunità tariffale, la valutazione di misure tariffali specifiche per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico durante le ore di minor carico»*.

Nel frattempo, le FFS hanno adottato un abbonamento del tutto analogo, con persone, come gli studenti che devono recarsi in Svizzera interna, che possono utilizzare i loro servizi soltanto in determinati orari. Mi chiedo allora e chiedo al Consiglio di Stato se non sia il caso di riesaminare queste proposte, le quali permetterebbero di diminuire il numero di veicoli sulle strade, di incentivare l'uso dei trasporti pubblici non aumentandone i costi, dovuti, come detto, essenzialmente al loro uso durante le ore di punta – si veda il caso Tilo, che ha dovuto allungare i treni, oppure le imprese di trasporto che devono raddoppiare i loro mezzi.

Ripeto: oggi si è persa un'occasione per fare una discussione seria sul trasporto pubblico, rimpiazzata da una bagarre sulla gratuità, che nulla ha a che vedere con l'effettivo problema di questo servizio. Per questa ragione voterò no.

LURATI S. - Voterò un sì convinto alla proposta, in quanto va nella direzione di un'iniziativa popolare⁶ congelata a suo tempo che chiedeva la gratuità del trasporto pubblico per tutti gli apprendisti che frequentavano le scuole e di corsi di formazione. Oltretutto, se la proposta dovesse essere accettata, questo fondo sarà sgravato di circa 1.8 milioni di franchi, somma che dovrebbe essere correttamente messa a disposizione della formazione.

AGUSTONI M. - In primo luogo faccio una dichiarazione di conflitto d'interessi, visto che ho una figlia di meno di diciotto anni e quindi approfitterei dell'iniziativa. In secondo luogo, mi sembra di aver capito che le valutazioni portate a favore o contro l'iniziativa oscillino tra gli estremi dell'inutilità, in quanto non sarebbe utilizzata da nessuno, e dell'insostenibilità, nella misura in cui sarebbe utilizzata da molte persone e quindi verrebbe a costare troppo, con l'unica certezza che i fondi necessari sarebbero sottratti a un eventuale potenziamento del trasporto pubblico. Ho avuto – e ho tutt'ora, come del resto il mio capogruppo – la tentazione di votare sì nella logica del "tanto peggio tanto meglio" che a volte può servire per risvegliarsi da uno stato di incoscienza finanziaria e capire che le risorse non sono infinite. Dato però che una simile verifica non la pagherei con i miei soldi ma con quelli dei cittadini voterò contro.

STORNI B. - Sosterrò anch'io in modo convinto l'esperimento proposto di gratuità dei trasporti pubblici in quanto, a prescindere dalla discussione inerente i costi, in Ticino vi sono ancora una miriade di aziende di trasporto, ognuna con il proprio consiglio di amministrazione, ognuna con il proprio capo del personale, ognuna con la propria officina, che meriterebbero una riorganizzazione, in misura di portare a un risparmio superiore ai costi dell'operazione prevista. Realizziamola, dunque, e parallelamente diamo avvio a una riorganizzazione del settore del trasporto pubblico ticinese.

SEITZ G. - Se la discussione è durata più di due ore significa che l'iniziativa ha avuto il merito di porre sul tappeto un problema concreto e oggettivo – e devo dire che il collega Savoia si è dimostrato un avvocato difensore efficace e ben preparato. Checché se ne dica il problema del trasporto pubblico è legato a quello dell'inquinamento, e la misura proposta costituisce un piccolo passo nella giusta direzione da intraprendere.

⁶ Iniziativa popolare elaborata: *Per il riconoscimento delle spese di viaggio agli apprendisti*, 07.03.2007.

DEL DON O. - Vorrei innanzitutto stigmatizzare un dibattito durante il quale è emerso di tutto, ivi compresa una molteplicità di questioni personali che nulla c'entrano con il tema in oggetto. In secondo luogo confermo il voto negativo, mio personale e del mio gruppo, all'iniziativa. Infine chiedo, a nome del gruppo UDC, che la votazione avvenga per appello nominale e che sia concessa una sospensione di cinque minuti.

PELLANDA G. - Voterò no all'iniziativa per tanti motivi, ma soprattutto per due ragioni. Innanzitutto perché sono convinto di non fare alcun torto ai nostri apprendisti, i quali per recarsi a scuola hanno la possibilità di disporre di titoli di trasporto a metà prezzo, l'altra metà essendo coperta dal citato fondo – inoltre la maggior parte dei datori di lavoro paga l'ulteriore metà. In secondo luogo, c'è una questione di disparità di trattamento tra chi può disporre di mezzi pubblici in abbondanza e chi invece, come nelle valli, dopo una certa ora non ne può più beneficiare. Per il momento ritengo dunque inopportuna un'iniziativa che potrebbe sì portare benefici, ma questi non sarebbero uguali per tutti.

RAMSAUER P. - Oltre alle motivazioni avanzate da molti colleghi, voterò no all'iniziativa in quanto con il sistema prefigurato i nostri giovani, invece di utilizzare i loro soldi per pagarsi l'abbonamento, potrebbero sperperarli più e peggio di quanto già non facciano. All'insegna del motto "prima il dovere poi il piacere" ritengo dunque che per il momento sia bene lasciare le cose come stanno.

BASSI L. - Sono stato convinto dai colleghi Jelmini e Foletti perché, pur essendo rappresentanti della TPL, hanno manifestato la loro posizione in maniera disinteressata.

DADÒ F. - Dopo quanto sentito, o meglio non sentito, da parte del Consigliere di Stato chiedo una sospensione di cinque minuti per riunire il gruppo.

La seduta è sospesa dalle ore 15:25 alle ore 15:40.

DADÒ F. - Il gruppo PPD+GG ha brevemente discusso la propria posizione e gradirebbe che il Consigliere di Stato Zali uscisse dal suo silenzio davvero inconsueto a proposito di un'iniziativa che, per quanto ci risulta, il Governo e il Dipartimento da lui diretto invitano a respingere. Vorremmo insomma che tutti i colleghi potessero perlomeno conoscere quanto da lui esposto davanti alla Commissione della gestione e delle finanze. E qualora non desiderasse farlo, chiediamo che a darne conto fosse il Presidente del Consiglio di Stato.

BERTOLI M., PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI STATO - Intervengo nel dibattito perché sollecitato e constatato il fatto che anche il collega Claudio Zali è d'accordo. La proposta, come è a tutti chiaro, è inserita in un'iniziativa generica, il che implica ora un semplice voto

di principio per poi seguire un eventuale successivo iter che ne definirebbe tutti gli aspetti legislativi e finanziari, tant'è che oggi, ad esempio, non è richiesta la maggioranza di 46 voti che la Costituzione prevede per i provvedimenti che aggravano i conti dello Stato, maggioranza che invece sarà richiesta alla fine della procedura di elaborazione. È tuttavia chiaro che il Governo esprime la propria contrarietà all'iniziativa, per le ragioni esposte quasi integralmente nel rapporto di maggioranza, ossia innanzitutto quella relativa alla sua sopportabilità finanziaria, ritenuta naturalmente la possibilità del Parlamento di determinarsi autonomamente circa le richieste che gli sono sottoposte e il loro peso finanziario. Non posso però non sottolineare quanto un voto a favore del progetto metterebbe un'ipoteca piuttosto pesante non sul Preventivo 2015 ma su quelli che seguiranno in ordine al proseguo del risanamento finanziario, che non è possibile ottenere né con i miracoli né con i giochi di prestigio ma rinunciando a spese, grazie a nuovi introiti oppure combinando queste due soluzioni. E tutti sanno quanto già oggi sia difficile presentare preventivi accettabili senza rinunciare a servizi importanti in termini di socialità, gestione del territorio, politica economica, sicurezza, eccetera. Tale è il contesto nell'ambito del quale l'iniziativa deve essere valutata e confido che il Parlamento dia prova di buon giudizio.

VITTA C. - Nel corso della nostra riunione di gruppo abbiamo deciso di confermare il voto negativo all'iniziativa e di segnalare come anche da parte nostra il silenzio del Governo non poteva certamente essere considerato un buon segnale soprattutto con riferimento all'impostazione generale delle discussioni inerenti il Preventivo 2015. Ne approfitto allora per ringraziare il Presidente che ha ribadito le posizioni del Consiglio di Stato nel merito della proposta e della politica di risanamento, non senza tuttavia rilevare come una parte del Parlamento sembra non rendersi conto della gravità della situazione finanziaria: se l'iniziativa dovesse essere approvata, come detto dal Presidente, essa rappresenterebbe un'ipoteca sui preventivi degli anni a venire e costituirebbe, a nostro giudizio, davvero un cattivo segnale per quanto riguarda la presa a carico delle attuali difficoltà finanziarie, un atto che non potrebbe non avere un'incidenza sui lavori riguardanti il Preventivo 2015.

La discussione è dichiarata chiusa.

Ai sensi dell'art. 72 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, su richiesta del gruppo UDC, la votazione sulle conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze avviene per appello nominale.

Si pronunciano in favore le signore e i signori deputati:

Agustoni - Bacchetta-Cattori - Badaracco - Bassi - Beretta Piccoli L. - Bordoni - Brivio - Caimi - Canepa - Caprara - Celio - Chiesa - Dadò - Del Bufalo - Del Don - Dominé - Filippini - Foletti - Galusero - Garzoli - Ghisolfi - Gianora - Giudici - Gobbi - Guidicelli - Jelmini - Mellini - Morisoli - Orsi - Pagani - Pagnamenta - Passalia - Pedrazzini - Pellanda - Pinoja - Polli - Quadranti - Schnellmann - Solcà - Steiger - Viscardi - Vitta

Si oppongono:

Bacchetta - Badasci - Balemi - Bang - Beretta-Piccoli F. - Bignasca A. - Bignasca M. - Campana - Canevascini - Cavalli - Caverzasio - Cereghetti - Cozzaglio - Crivelli Barella - Delcò Petralli - Fraschina - Garobbio - Guerra - Kandemir Bordoli - Lepori - Lurati I. - Lurati S. - Maggi - Malacrida - Minotti - Ortelli - Paparelli - Pedroni - Ponzio-Corneo - Pronzini - Rückert - Sanvido - Savoia - Seitz - Storni

Si astengono:

Denti - Ramsauer

Con 42 voti favorevoli, 35 contrari e 2 astensioni le conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze sono accolte.
L'iniziativa è pertanto respinta.

2. APPROVAZIONE DEL PROGETTO INTEGRALE (SELVICOLTURA E PREMUNIZIONI) NEL COMPRESORIO BOSCHIVO DI POZZÖU - VALLE DI RONCO NEI COMUNI DI GIORNICO, PERSONICO E BODIO, E STANZIAMENTO DI UN SUSSIDIO COMPLESSIVO CANTONALE E FEDERALE DI FR. 3'253'600.-

Messaggio del 26 agosto 2014 n. 6979

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.

Ai sensi dell'art. 5 cpv. 3 della legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato, per l'approvazione del presente credito è richiesta la maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio.

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

È aperta la discussione di entrata in materia.

CELIO F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Porto l'adesione del gruppo PLR al messaggio in oggetto, complimentandomi con il collega Pellanda per aver insistito affinché il tema fosse effettivamente dibattuto dal Gran Consiglio, sia pure in forma ridotta, e non adottato nell'anonimato della procedura scritta. È giusto infatti sottolineare l'importanza di questo tipo di interventi a protezione del territorio che consentono di

prevenire smottamenti e altre conseguenze negative che, in loro assenza, possono purtroppo verificarsi, come abbiamo registrato di recente nei casi di Bombinasco e di Davesco e più recentemente ancora con l'interruzione del collegamento stradale del Monte Ceneri avvenuto ieri. Nel merito poi dell'intervento previsto nella bassa Leventina, che tra l'altro ne completa un altro in atto da qualche anno nell'alta valle, va detto che non è solo a vantaggio dei Comuni o dei patriziati locali, i quali in ogni modo vi contribuiscono finanziariamente con uno sforzo non indifferente che va riconosciuto, ma è di interesse generale in quanto va a protezione della viabilità, in particolare dell'autostrada. Per questo motivo il gruppo PLR lo vota con convinzione e confida che il Parlamento faccia altrettanto.

MINOTTI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Porto la completa e convinta adesione a questo importante messaggio, che riguarda un progetto integrale di selvicoltura e premunizione nei Comuni di Giornico, Personico e Bodio. È prevista la cura di 162 ettari di bosco con lo scopo di migliorare la sicurezza del territorio in caso di fenomeni pericolosi come frane, alluvioni, valanghe, e premunire a livello tecnico la zona di stacco della valanga alpe Fopp. Gli interventi, soprattutto di rinnovazione e dirado, mirano a garantire la continuità della funzione protettiva del bosco a favore della sicurezza dell'autostrada A2, ubicata ai piedi del versante, della zona industriale di Bodio e Giornico e delle infrastrutture di trasporto d'energia e di comunicazione. Da non trascurare l'importante indotto generato per le ditte del settore operanti nella zona che in generale occupano solo personale indigeno e formano apprendisti. Ringrazio i patriziati di Giornico, Personico e Bodio quali promotori del progetto e per la presa a carico dei costi residui degli interventi e per l'importante iniziativa che dimostra attaccamento al territorio e alla cosa pubblica.

BANG H., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Con particolare piacere posso affermare che oggi diamo voce al bosco ticinese che da svariati decenni, in modo molto silenzioso, caratterizza i tratti del nostro paesaggio e che tramite le proprie funzioni esercita un prezioso servizio alla comunità. Il 52% della superficie del territorio ticinese è ricoperto da bosco, pari al 12% della superficie boschiva della Confederazione, il che ci rende il Cantone più boscoso della Svizzera. Il suo accrescimento annuo è di 600 mila m³, dato che ai più dice poco ma che equivale alla crescita, ogni secondo, 24 ore al giorno, per tutto l'anno, di un cubo di legno di 26 centimetri di lato. Durante un seduta di Gran Consiglio di cinque ore, il bosco ticinese produce un cubo di sette metri di lato di legname. Nel corso di una forte precipitazione, un albero di media-grande dimensione trattiene sulla propria chioma fino a 300 litri d'acqua. Si pensi a quanta acqua non è mai arrivata al suolo durante le scorse settimane. Senza una copertura boschiva così vasta a che quota sarebbe arrivato il lago Maggiore? Uno studio della Confederazione di qualche anno fa ha quantificato in oltre sei miliardi di franchi il beneficio annuo per la prestazione di "protezione" dei boschi svizzeri. Tale è l'investimento annuo equivalente che la comunità dovrebbe investire per avere lo stesso livello di sicurezza.

L'art. 20 della legge forestale federale fissa il principio che la foresta deve essere gestita in modo da adempiere alle proprie funzioni durevolmente e senza restrizioni (continuità), allineandosi quindi al concetto di sviluppo sostenibile. La definizione e la valutazione dell'importanza delle funzioni svolte dalle foreste sono due tra i compiti più importanti e urgenti della pianificazione forestale moderna. La funzione più importante assicurata dai boschi del Ticino è quella protettiva. Una superficie di 56 mila ettari, pari al 40% dell'area forestale, possiede una particolare funzione di protezione, poiché queste foreste proteggono in modo diretto contro i pericoli naturali. La restante superficie contribuisce anch'essa alla protezione, sia pure in misura minore. Da un recente studio effettuato dalla Confederazione risulta che il 17.5% dei boschi di protezione della Svizzera si trova in Ticino. Oggigiorno la copertura forestale, sufficiente dal profilo quantitativo, manifesta deficit dal profilo qualitativo; in particolare si assiste a una progressiva perdita di stabilità del bosco in termini di strutture verticali – insufficiente grado di disetaneità e distribuzione troppo omogenea delle classi di diametro – e orizzontali, per una densità eccessiva.

La rinnovazione naturale del bosco è una premessa fondamentale per garantire la sua continuità e quella delle sue funzioni. In particolare, nel bosco resinoso sopra i 1'200 m.s.m., specialmente per quello che riguarda l'abete bianco e rosso, la rinnovazione naturale è spesso molto difficoltosa, se non compromessa, a causa dell'eccessiva pressione degli ungulati. Per garantire nel tempo l'azione protettiva di questi boschi vi sarebbe la necessità di effettuare interventi di gestione su circa 16'500 ettari nel ventennio 2007-2027, con un intervento annuo su circa 800 ettari, mentre attualmente stiamo trattando una media di circa 400 ettari. Per quanto concerne la questione della selvaggina, un obiettivo del Piano forestale cantonale è che gli effettivi di ungulati siano gestiti regionalmente secondo criteri quantitativi e qualitativi, in modo da non compromettere la rinnovazione e la continuità dei boschi di montagna e delle loro funzioni. La pressione della selvaggina è un problema per la rinnovazione e, di conseguenza, la Sezione forestale sta elaborando un concetto selvicoltura-selvaggina, la cui presentazione è attesa da tanto tempo dai proprietari boschivi. Segnaliamo con piacere che ultimamente il Dipartimento ha preso in mano questo annoso problema e lo invitiamo a continuare sulla via intrapresa, affinché le spese per le protezioni da selvaggina, ancora presenti in questo messaggio, spariscano definitivamente, con la soluzione del problema.

Concludo ringraziando il relatore della Commissione delle bonifiche fondiari, collega Canepa, e ricordando che il bosco non ha bisogno dell'uomo ma è l'uomo che ha bisogno di lui e della sua protezione.

CANEPA L., RELATORE - Di regola questo tipo di richieste di credito passa in Parlamento quasi inosservato, senza particolari interventi, ma semplicemente con il rapporto commissionale che ne evidenzia la correttezza e la necessità. Quando la Commissione delle bonifiche fondiari ha firmato e licenziato il rapporto vi è stata un'interessante discussione attorno all'importanza degli interventi selvicolturali, di premunizione e protezione del bosco a favore della sicurezza in senso generale. Erano trascorsi pochi giorni dalla disgrazia di Bombinasco, che con il tema trattato ha evidentemente una stretta relazione. Purtroppo nel frattempo, oltre a frane e scoscendimenti che hanno causato fortunatamente solo danni materiali, si è consumato un secondo tragico evento a Davesco. In pochi giorni quattro giovani, anzi giovanissime, vite sono state portate via, anche se con modalità diverse, dalle forze della natura. Prima di ritornare con alcune riflessioni su questo delicato tema legato al territorio e alla sua manutenzione (in fondo lo scopo del mio intervento è proprio questo) riprendo molto brevemente il contenuto del

messaggio e del rapporto che siamo chiamati ad approvare oggi.

L'area considerata nel progetto si situa nei comuni di Giornico, Personico e Bodio e si estende dal fondovalle a circa 350 m.s.m, fin poco sotto la cima di Fopp a quota 2'150 m.s.m.. Il bosco occupa una superficie di 268 ettari di proprietà dei patriziati di Giornico, Personico e Bodio. Il patriziato di Giornico funge da ente esecutore, quale maggior proprietario della zona. Lo scopo principale degli interventi è di ridurre il rischio di eventi naturali pericolosi su un comparto di territorio sensibile. Le misure, soprattutto di rinnovazione e dirado, mirano a garantire la continuità della funzione protettiva del bosco a favore della sicurezza dell'autostrada A2, ubicata al piede del versante, della zona industriale di Bodio e Giornico e delle infrastrutture di trasporto d'energia. Valanghe, frane, colate di detriti e caduta sassi sono i pericoli naturali che minacciano il fondovalle del comparto boschivo considerato. I principali eventi che hanno già toccato la zona in questione sono le valanghe del 1915 e del 1975, che hanno superato il sedime della futura autostrada. Nel 2003 la colata del riale della valle di Ronco ha causato l'interruzione completa della A2. Oltre all'autostrada, anche se in misura minore, possono essere minacciati da pericoli naturali le infrastrutture di approvvigionamento elettrico (AET e Swissgrid) e la zona industriale di Giornico e Bodio.

In grandi linee il progetto propone a livello selvicolturale interventi nel bosco di protezione; si prevedono tagli di ringiovanimento e, nelle zone più critiche, per guadagnare qualche anno si provvederà con piantagioni mirate, con relative protezioni dalla selvaggina. È anche previsto di proseguire con gli interventi negli alvei dei corsi d'acqua di versante e sulle loro sponde, con lo scopo di allontanare il legname e gli alberi pericolanti che potrebbero aggravare di molto le conseguenze delle piene. A livello tecnico, particolare attenzione sarà data alla sistemazione della rete di sentieri per accedere ai boschi più discosti durante i lavori e per i controlli dell'efficacia che sono importanti per calibrare eventuali futuri interventi. Per la parte premunizione contro le valanghe si interverrà con ripari valangari e piantagioni. Il costo totale è preventivato in circa quattro milioni di franchi e il sussidio forestale complessivo di Cantone e Confederazione risulta pari all'80%, quindi 3.2 milioni di franchi, mentre, considerato il ricavo della vendita del legname, il costo a carico del patriziato di Giornico ammonta a 584 mila franchi. Grazie alla convenzione che sarà stipulata con i beneficiari degli interventi (durabilità della funzione di protezione del bosco), fra cui l'Ufficio federale delle strade (USTRA), i Comuni di Giornico e Bodio, l'AET e Swissgrid, il costo residuo sarebbe coperto in maniera massiccia, se non completamente, sull'arco dei quindici anni previsti per l'esecuzione delle opere.

Detto questo, riguardo alla richiesta di credito in oggetto ritorno al tema più generale che ha investito, proprio di questi tempi, causa piogge persistenti e abbondanti, il nostro territorio e per certi versi la sua fragilità. Si può affermare, per evitare inutili e ingiustificati allarmismi, che il nostro Cantone è in generale sicuro per quanto riguarda i pericoli naturali. Disponiamo di un sistema di controllo adeguato e una strategia d'investimento sufficiente, sicuramente nella media nazionale se non addirittura al di sopra. Questo purtroppo non può escludere casi isolati anche tragici, che si sono verificati in passato e potranno verificarsi in futuro. Il nostro compito è di agire a prevenzione con opere strutturali, come ad esempio quelle del messaggio in oggetto, con misure pianificatorie, ma anche evitando edificazioni scriteriate.

Un aspetto di prevenzione e protezione è certamente il bosco, il suo ruolo e la sua importanza. A questo proposito è interessante rilevare in quali circostanze è nato il Servizio forestale e quando ci si è resi conto di questa necessità. L'Ottocento ticinese è stato caratterizzato dal taglio e dissodamento indiscriminato dei boschi, proseguito fin dopo la metà del secolo. Le conseguenze dello sfrenato sfruttamento delle foreste si manifestarono con particolare gravità dopo la metà dell'Ottocento. Nel 1860 l'altopiano di Campo Vallemaggia iniziò a slittare verso valle per l'erosione causata dalla flottazione di legname; nel 1863 una valanga distrusse metà del villaggio di Bedretto uccidendo 33 abitanti; l'evento più grave avvenne nel 1868, quando le alluvioni di settembre causarono in tutto il Cantone danni per 6.5 milioni di franchi di allora e uccisero ben 55 persone. Questi eventi, in particolare quello del 1868, convinsero finalmente nel 1870 il Gran Consiglio ad adottare e applicare una nuova legge forestale. Nel 1876, applicando un nuovo articolo costituzionale del 1874, la Confederazione assunse infine la vigilanza su tutte le foreste di montagna della Svizzera, contribuendo con sussidi alla loro ricostituzione. A partire da quel momento, grazie soprattutto alla partecipazione finanziaria della Confederazione, si iniziarono i primi lavori di sistemazione forestale.

Oggi il Servizio forestale funziona bene e svolge ancora il compito che gli è stato affidato 140 anni or sono a favore e a protezione del nostro territorio. Naturalmente negli anni i mutamenti territoriali sono stati molteplici, dettati dall'aumento demografico, dal benessere, dallo sviluppo e anche dalla cementificazione che non sempre ha tenuto conto a dovere non solo della bellezza, ma anche della sicurezza della nostra regione e della nostra terra. Da trent'anni nella mia professione sono confrontato anche con questi aspetti, mi sento vicino al progresso e all'economia ma sono anche sempre più convinto che il nostro territorio e il nostro ambiente meritano sempre più sensibilità e rispetto.

SANVIDO P. - Concordo con quanto detto finora dai colleghi in ordine alla funzione protettiva del bosco; vorrei tuttavia ricordare che gli interventi selvicolturali e di premunizione generano importanti quantitativi di biomassa che occorre smaltire, ma che attualmente non siamo in grado di valorizzare se non regalandola alle centrali d'oltre San Gottardo. Sottolineo dunque ancora una volta che è necessario stimolare la domanda con la creazione di centrali a legna, in linea con quanto contenuto nel Piano energetico cantonale. Esorto i colleghi membri della Commissione della gestione e delle finanze a bocciare l'intenzione del Governo di spegnere le sue centrali a legna al Centro logistico di Camorino. Con queste considerazioni, voto con convinzione a favore della richiesta di credito in oggetto.

PELLANDA G. - Nel complimentarmi con il committente, ovvero il patriziato di Giornico, vorrei insistere sull'obiettivo principale di questo genere di interventi: ridurre, se non cancellare, i rischi di eventi naturali dalle conseguenze tragiche come quelli verificatesi a Bombinasco e Davesco. Con questo dibattito la Commissione ha voluto sensibilizzare l'opinione pubblica sull'importanza dell'azione di premunizione per scongiurare i pericoli dovuti a valanghe, frane, detriti, e quant'altro, proprio perché, anche se costosi, sono necessari. Come amministratore locale vorrei anche complimentarmi con il Cantone, i Comuni, i patriziati e i consorzi che sul nostro territorio, annualmente – direi costantemente – si preoccupano di attuare i necessari interventi di premunizione per la salvaguardia della sicurezza delle persone e delle cose: è un titolo d'orgoglio di cui andare

fieri che ci differenzia da altre realtà dove la natura, ribellandosi a quanto di non giusto fa l'uomo, provoca danni e tragedie. Voterò dunque con convinzione il credito richiesto.

GUERRA M. - Voterò un sì convinto al rapporto del collega Canepa e, come deputato della bassa valle e promotore dell'aggregazione di Bassa valle Leventina, vorrei ringraziare il Consiglio di Stato e la Commissione per l'ottimo lavoro svolto.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità dei 65 voti espressi.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti all'unanimità dei 65 voti espressi.

3. MODIFICA DELLA LEGGE SULLE IMPOSTE E TASSE DI CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE DEL 9 FEBBRAIO 1977 PER IL FINANZIAMENTO DI PROVVEDIMENTI A FAVORE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E STANZIAMENTO DI UN CREDITO QUADRO DI FR. 16'000'000.- PER IL PERIODO 2014-2018

Messaggio del 28 maggio 2014 n. 6947

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.

Ai sensi dell'art. 5 cpv. 3 della legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato, per l'approvazione del presente credito è richiesta la maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio.

Conclusioni del rapporto della Commissione speciale dell'energia: adesione all'entrata in materia e approvazione del disegno di legge e del decreto legislativo annessi al rapporto medesimo.

È aperta la discussione di entrata in materia.

GARZOLI G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Siamo di fronte a un nuovo aggravio a carico dei cittadini e, in particolare, di tutti gli automobilisti. La proposta di approvare un credito quadro di sedici milioni per attuare provvedimenti a favore della mobilità sostenibile implica infatti un supplemento applicato all'imposta di circolazione variabile tra l'1% e il 5%. Inoltre anche le eccedenze, per un ammontare di cinque milioni

di franchi, accumulate in passato a causa dell'inadeguatezza della formula di calcolo delle imposte di circolazione sono comprese in questo credito quadro: non è pertanto contemplata alcuna modalità di restituzione di queste tasse pagate in eccesso.

Rilevato questo aspetto, sono però gli obiettivi perseguiti mediante il credito quadro in oggetto a lasciare alquanto perplessi.

La stragrande maggioranza di tale credito (dodici milioni) sarà infatti utilizzata per incentivare l'acquisto di veicoli molto efficienti per la mobilità. I sussidi maggiori andranno alle auto elettriche, per le quali è previsto un cash-bonus sino a diecimila franchi per veicolo. Un incentivo di tale mole appare assolutamente sproporzionato e anche ingiusto, se si pensa che l'importo aumenta con il crescere del costo del veicolo da subsidiare (sino a un massimo di 45 mila franchi). Il tutto a spese degli automobilisti, che in merito ad aumenti di tasse e imposte di circolazione avevano dato un segnale chiaro (non condiviso da chi vi parla) ma lampante in occasione del voto sull'aumento della vignetta autostradale. È importante ricordare che un veicolo elettrico o a basso consumo, pur costando di più, è già oggi più conveniente rispetto agli altri veicoli, in quanto comporta costi minori sia per la manutenzione sia per il combustibile. Oltretutto anche la tassa di circolazione risulta già decisamente più bassa rispetto a quella applicata ai veicoli tradizionali. Viene da chiedersi quindi a che pro incentivarne ulteriormente l'acquisto proponendo un sussidio: sarebbe certamente meglio lasciare che la libera concorrenza svolga il suo ruolo, focalizzando l'attenzione sulle ragioni per cui poche persone si orientano su veicoli altamente efficienti. Da questo profilo le necessità di una ricarica frequente e la resa ancora non ottimale costituiscono il problema di fondo. A chi poi sostiene che con questo sistema contribuiremmo a migliorare l'ambiente occorre ricordare che le auto elettriche sono veicoli il cui tubo di scappamento si trova altrove: vale almeno la pena di sottolineare che non è tutto oro quello che luccica.

Tra gli obiettivi del credito quadro vi è poi anche quello di finanziare una rete capillare di colonne di ricarica per le auto elettriche. Peccato che non si dice che il Ticino ha il numero di colonnine di ricarica elettriche più alto di tutta la Svizzera. È vero che si può sempre migliorare, ma ancora una volta, visto che l'incentivo è finanziato prelevando maggiori risorse dagli automobilisti, non vi sarebbero altre priorità? In effetti ve ne sono: in questa seduta parlamentare abbiamo approvato lo stanziamento di due crediti riguardanti il Piano dei trasporti del Mendrisiotto (seguendo la procedura scritta): essi non basteranno e quindi viene da chiedersi quali misure ulteriori dovremo mettere in atto per migliorare la mobilità in questo distretto e dove reperiremo le risorse per farlo. Di fronte a tali aspetti il presente messaggio risalta per insignificanza e inutilità, e soprattutto per lo spreco di risorse rispetto a obiettivi che le esperienze effettuate in Paesi come la Danimarca dimostrano essere sistematicamente disattesi. In questo contesto andrebbe letta anche l'iniziativa per i trasporti pubblici gratuiti appena respinta: è davvero ora di scendere con i piedi per terra e mettere a fuoco le priorità vere di questo Cantone anche in termini di mobilità.

Appare assolutamente fuori luogo che, confrontati a queste priorità, si proponga un aumento di tasse a carico degli automobilisti per subsidiare in modo scriteriato veicoli efficienti. Soprattutto quando la maggior parte degli studi sostiene inequivocabilmente che i maggiori progressi, anche in termini di emissione di CO₂, saranno raggiunti mediante lo sviluppo tecnologico applicato alle automobili convenzionali. Non si compra il mercato con incentivi all'acquisto di automobili. Vogliamo proprio fare i primi della classe pur non avendo alcuna casa automobilistica in Ticino? Questa proposta, da ogni angolo la si consideri, non comporta alcun vantaggio, tranne forse per gli addetti ai lavori come

InfoVEL, che già riceve un sussidio di 1.4 milioni di franchi di contributi statali (di cui oltre 300 mila sono destinati a salari), o come la ditta Protoscar SA di Rovio, che si occupa di studi sulla mobilità, progettazione e installazione di colonnine di ricarica per auto elettriche, anch'essa già beneficiaria di contributi statali. Fatico alquanto a intravedere un interesse pubblico rispetto a questi finanziamenti, soprattutto con riferimento alla mole degli investimenti già destinati in passato a questi progetti. Per quali risultati?

In Commissione si era perlomeno cercato di diminuire il credito quadro e di livellare il sussidio massimo alla soglia di cinquemila franchi, per trovare una soluzione di compromesso: la maggioranza ha deciso di tirare diritto. Questo atteggiamento, in un momento delicato come quello attuale anche dal profilo finanziario, non può essere seguito dalla maggioranza del gruppo PLR, che voterà contro il rapporto commissionale, respingendo anche gli emendamenti proposti in zona Cesarini per salvare capra e cavoli.

CAVERZASIO D., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - È opportuno partire dalle conclusioni del rapporto della Commissione speciale dell'energia: il Consiglio di Stato, con il messaggio oggetto di questo rapporto, propone una modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore [RL 7.4.2.2] volta a incoraggiare l'ammodernamento del parco veicoli ticinese allo scopo di renderlo meno inquinante, incentivare l'acquisto di veicoli molto efficienti (come richiesto dalla Commissione nel rapporto parziale precedente), stimolare le aziende all'attuazione di piani di mobilità (aspetto essenziale, come posso testimoniare provenendo dal Mendrisiotto, una regione che conosce un traffico molto marcato). Questi obiettivi sono chiaramente condivisi poiché incidono sulla quantità di traffico presente sulle nostre strade nonché sulle emissioni ambientali che lo stesso provoca e si inseriscono in una politica della mobilità e ambientale coordinata, in linea con quanto proposto dal Piano energetico cantonale (PEC) appena approvato.

Quando si è discusso il messaggio n. 6774 furono presentate precise richieste e le modifiche volute dalla Commissione sono state inserite nel messaggio oggi in discussione: mi chiedo cosa si debba volere di più.

È bene ricordare che nel messaggio precedente il credito richiesto era di trenta milioni di franchi, mentre ora è di sedici, di cui cinque milioni sono già disponibili perché frutto di eccedenze legate ai malus prelevati nel passato e vanno ridistribuiti agli automobilisti che si dotano di auto superefficienti, così come chiedeva la Commissione e anche l'UPSA e il TCS.

Non dimentichiamo poi come questo credito e i relativi provvedimenti, che con esso potranno essere attuati porteranno all'ottenimento di importanti contributi da parte dell'Ufficio federale dell'energia nell'ambito della mobilità sostenibile. Grazie a queste misure si concretizza un Cantone Ticino virtuoso: Berna lo riconosce e lo sostiene finanziariamente.

Se qualcuno avesse avuto motivo di reclamare sui contenuti, avrebbe benissimo potuto dirlo in Commissione – a volte è stato fatto – o nel caso fosse rimasto inascoltato avrebbe potuto presentare un rapporto di minoranza e proporre alternative costruttive e non un semplice no. Ora, il messaggio presentato dai Dipartimenti delle istituzioni e del territorio dei Consiglieri di Stato Gobbi e Zali, come scrive la Commissione stessa (della quale fanno parte anche quattro esponenti del PLR) ha tenuto conto di quasi tutte le osservazioni ricevute dalla Commissione.

La realtà è che dopo dieci anni in cui le tasse di circolazione in Ticino sono effettivamente aumentate, dal 1° gennaio 2014 grazie al nuovo sistema bonus-malus il gettito medio per veicolo è in diminuzione. Inoltre questo gettito medio diminuirà automaticamente e ulteriormente nei prossimi anni (anche considerando l'eventuale "addenda" per il cash-bonus) semplicemente perché i Dipartimenti guidati dai Consiglieri di Stato Gobbi e Borradori-Barra-Zali hanno sostituito uno dei tre criteri che determinano l'importo della tassa di circolazione: il peso e la potenza (statisticamente in crescita da anni) sono ora compensate dal famoso "K" che dipende dai consumi (espresso in emissioni di g/CO₂ al km), e non più dalle categorie energetiche, cambiate di anno in anno e poco controllabili. E dato che le case automobilistiche producono auto sempre più efficienti e quindi dai consumi sempre più ridotti, ecco che anche le emissioni di CO₂ si ridurranno sempre più. Ora che si vuole completare l'opera con il messaggio sul cash-bonus, che permetterà anche di finanziare il "piano Zali" per migliorare la mobilità aziendale, qualcuno vuole bocciare la proposta: si tratta forse di aria di campagna elettorale o del peso di presidenti-petrolieri? In un Ticino sempre più inquinato e sommerso dal traffico la politica cantonale finalmente risponde con diverse misure e proposte concrete; è questo che chiediamo alla politica: misure e concretezza. Recandosi verso sud partendo da Lugano si constata che la situazione è insostenibile, sia in numero di veicoli sia in colonne ferme: la qualità della vita e dell'aria è drammatica. Una domanda s'impone nei confronti di chi desidera opporsi al messaggio: dov'è il senso di responsabilità tanto declamato?

JELMINI L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Lo scorso anno, nella seduta del 15 ottobre 2013, avevamo deciso di scorporare il tema dei cosiddetti ecoincentivi dal messaggio che comprendeva la modifica alla legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore. Ci eravamo lasciati con la promessa di riproporre a breve questa parte ed è quanto sta avvenendo oggi. Insomma, malgrado evidenti limiti, la politica in Ticino riesce anche a rispettare le promesse: bene.

Meno bene le modalità di presentazione di questo messaggio da parte del Dipartimento del territorio (DT) e del suo Direttore: non a caso il rapporto commissionale presenta ben cinque firme con riserva mentre quattro colleghi non l'hanno firmato. Insomma, tra riserve e non adesioni il messaggio non esce molto bene dalla discussione in Commissione. Meno bene anche il fatto che ancora una volta il Consigliere di Stato Zali sembra volersi muovere senza confrontare le proprie idee con chi potrebbe dargli utili indicazioni, come per esempio i rappresentanti dell'UPSA, non ascoltati dal DT, ma che la nostra Commissione ha voluto invece sentire.

Il messaggio prevede una modifica di legge e la richiesta di un credito quadro per il finanziamento della mobilità sostenibile le cui finalità sono presentate nel rapporto della Commissione speciale dell'energia; lascio dunque volentieri al relatore del rapporto presentare gli aspetti principali del messaggio. Mi soffermo solo su alcune considerazioni.

Innanzitutto, mi sembra necessario ricordare la relazione di questa proposta con il Piano energetico cantonale (PEC) che abbiamo appena votato a larga maggioranza. Il PEC indica perché e di quanto, dal punto di vista del Cantone, bisogna ridurre il consumo di energia, in particolare quella non rinnovabile. Il messaggio oggi in discussione dice come è possibile tendere all'obiettivo del PEC per quanto concerne la mobilità individuale. È evidente che il PEC senza il cash-bonus rischia di essere alquanto zoppo. Il messaggio propone una modifica di legge e un decreto legislativo. Quest'ultimo però è di competenza

del Consiglio di Stato e il Parlamento deve approvare solo la modifica di legge. Occorre però dire che è stato utile avere avuto a disposizione anche la bozza del decreto che la Commissione ha deciso di migliorare. Ci auguriamo che il Dipartimento riprenda questi miglioramenti.

La modifica di legge istituisce le modalità di finanziamento del credito, ossia dall'1% al 5% di prelievo sull'imposta di circolazione, e definisce gli obiettivi di utilizzo. Ma è utile ricordare che occorrerà prima consumare i cinque milioni di franchi giacenti, come pure il malus versato dai veicoli vecchi super-energivori. Dopodiché, se dovesse servire, sarà attuato il sistema che prevede l'aumento della tassa di circolazione.

In Commissione sono comunque emersi diversi punti critici su cui vorrei soffermarmi.

Per esempio, sono sorti dubbi sul fatto che si finanzia un settore che non ne ha bisogno. È vero che le case automobilistiche offrono prodotti energeticamente sempre migliori (glielo impone la legge sul CO₂ che prevede pesantissime sanzioni), ma questo non è abbastanza se non vi è chi acquista questo tipo di automobili. Affinché possa "esplodere" anche alle nostre latitudini un po' meno sensibili rispetto ad altre, questo mercato ha bisogno d'incentivi.

È anche emerso che il problema è rappresentato dal traffico e che un'automobile elettrica occupa lo stesso spazio di una termica e quindi è evidente che il sistema di trazione e il tipo di carburante non contribuiscono a sgravare le strade dal traffico. Ma proprio per aiutare anche il car-pooling (con veicoli di tutti i tipi, dall'auto del dipendente alla navetta aziendale al bus di raccolta collaboratori) il messaggio prevede iniziative a favore della mobilità aziendale e dunque una riduzione del traffico.

È stato ricordato che occorre investire nel trasporto pubblico e nella mobilità aziendale. Bisogna però sottolineare che questo messaggio mira a migliorare la media dei consumi e delle emissioni delle automobili. E proprio perché vi è tanto traffico occorre puntare a migliorare la qualità dell'aria.

Ma c'è chi ritiene che la vera resistenza all'acquisto di automobili elettriche non sia il prezzo ma il fatto che esse devono far capo a strutture che non vi sono ancora o solo limitatamente e che esse hanno un'autonomia limitata. Lo stesso vale per altre auto. Evidentemente la proposta di questo messaggio è una sfida e occorrerà che sia sostenuta dal Dipartimento e dagli altri enti coinvolti. Atri Paesi, come per esempio la Norvegia o la California, dicono che può funzionare ed è per questo che anche la Confederazione concede finanziamenti.

Non da ultimo, in Commissione ha tenuto banco anche la questione del limite a 40 mila franchi per il valore dell'automobile per la quale è previsto il sussidio. La proposta del Direttore del Dipartimento non convince per nulla e la Commissione ha chiesto d'innalzare il limite fino a 45 mila franchi per non escludere vetture interessanti.

Ultimo aspetto è quello dell'eventuale aggravio a carico degli automobilisti ticinesi. Il dubbio può anche starci visto che la proposta di questo messaggio viene dal Consigliere di Stato che ultimamente sembra volersi distinguere per le nuove tasse che propone. Nella realtà non sembra però essere il caso e il nostro partito non avrebbe comunque accettato una tale possibilità. Infatti, con le modifiche introdotte sulle imposte di circolazione si è passati dal calcolo in base a peso, potenza e categoria energetica al calcolo in base a peso, potenza e consumo ciò che ha permesso di ridurre il gettito medio per veicolo in Ticino (si tratta della neutralità del sistema bonus-malus).

Come già indicato il credito si baserà sui cinque milioni già disponibili risultanti dalle eccedenze del vecchio sistema di bonus-malus e sul supplemento pagato da parecchi anni dai veicoli particolarmente obsoleti dal punto di vista energetico e ambientale.

Solo se gli importi indicati saranno utilizzati potrà essere adeguata l'imposta di circolazione per far fronte ai pagamenti del cash-bonus, ma questo non avverrà nel 2015. Ricordiamoci che il sistema ha una scadenza, ossia il 2018, e che l'eventuale aumento della tassa può essere attuato solo allo scopo di sostenere il cash-bonus. Lo Stato non potrà utilizzarlo diversamente.

A parere della maggioranza del mio gruppo la proposta formulata in questo messaggio può essere sostenuta, in particolare se si vuole aumentare il numero di auto efficienti e pulite rendendole più accessibili e avvicinarci così agli obiettivi del PEC appena approvato e che ci impone di ridurre i consumi di petrolio e le emissioni di CO₂, anche nel settore delle automobili.

STORNI B., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Il Gran Consiglio poco più di un anno fa decise di non sostenere la proposta di cash-bonus contenuta nel messaggio n. 6774 che prevedeva un credito di trenta milioni di franchi, che fu rimandato al Consiglio di Stato. Oggi stiamo discutendo il messaggio n. 6947 una nuova proposta da sedici milioni di franchi nella quale ritroviamo corretti diversi punti che non avevano fatto l'unanimità, in particolare le condizioni per l'ottenimento del sussidio condizionato alla sostituzione di un autoveicolo, eccetto per i giovani fino ai venticinque anni, e il limite del costo a 40 mila franchi poi corretto a 45 mila nel rapporto commissionale, sussidiabile fino al 25%. È stato inoltre aggiunto il capitolo *Mobilità aziendale* che il gruppo PS appoggia appieno.

Rimangono invece le perplessità di principio già espresse a suo tempo sull'efficacia della promozione delle automobili elettriche. Non voglio qui rifare la discussione dello scorso anno sull'utilità ambientale o meno della trazione elettrica, che riteniamo comunque sempre poco efficiente in termini prestazioni-costi, come dimostrato dai progetti VEL1 e VEL2, ma anche da quanto avviene in altri Paesi per rapporto ad altre forme di mobilità e/o di motorizzazione.

Anche le attività del Centro di competenza della mobilità sostenibile (credo sia l'unico in Svizzera) nato dal progetto VEL1 non ha portato molto né alla qualità dell'aria né tanto meno alla mobilità, in particolare proprio a Mendrisio, dove il Centro ha sede. È opportuno andare a vedere gli obiettivi dei vari VEL e InfoVEL e i risultati sul territorio. Ricordo che il rapporto sul VEL2, seppure fra le righe, evidenzia come detto precedentemente l'efficacia molto limitata dei 12.5 milioni di franchi investiti, 900 automobili efficienti e circa 0.2-0.3% di minori consumi di carburante e minori immissioni in Ticino. Oggi col messaggio in questione siamo di nuovo su importi simili – dodici milioni di franchi – per sussidi per autovetture elettriche e gas.

Nel frattempo, al di fuori del nostro Cantone (che voleva essere l'ombelico del mondo nella mobilità elettrica) l'evoluzione tecnologica, spinta anche da una legislazione ambientale europea – ma anche svizzera – più esigente in materia di immissioni inquinanti, ha notevolmente migliorato l'efficienza dei motori a combustione interna, al punto che il mercato oggi offre autovetture a diesel o a benzina con emissioni di CO₂ paragonabili a quelli di autovetture elettriche (si deve anche considerare che la produzione di energia elettrica non è mai a costo zero per quanto attiene al CO₂ e alla produzione delle batterie). Un argomento che mi sembra sia stato recepito anche dal Consiglio di Stato che nel nuovo messaggio ha tolto le autovetture super efficienti a diesel e a benzina dalle categorie sussidiabili in quanto ormai acquistabili a prezzi interessanti. Il nuovo messaggio considera ora sussidiabili solo autovetture elettriche, a gas e ibride plug in, dimostrando comunque alcune pecche che a nostro parere sono il risultato di una visione legata al progetto VEL, laddove ad esempio si prevedono ancora importi esagerati di sussidio per

autovetture elettriche, considerando in modo eccessivo solo la differenza del costo d'acquisto e non i minori costi d'esercizio dei veicoli elettrici o a gas per rapporto a quelli convenzionali. Altro aspetto che dovrebbe far riflettere è la questione delle colonnine di ricarica che con il nuovo messaggio sono aggiornate e ulteriormente densificate quando i programmi VEL precedenti hanno già finanziato e realizzato una delle reti più dense al mondo di stazioni di ricarica pubbliche, purtroppo cronicamente sottooccupate. Probabilmente in Ticino, malgrado gli ingenti incentivi VEL, abbiamo più colonnine di ricarica che auto elettriche.

Come detto precedentemente, negli ultimi anni sono entrate in vigore disposizioni e leggi che esigono la diminuzione delle immissioni inquinanti: da allora, ogni anno, vi è la diminuzione di circa cinque g CO₂/km anche in Svizzera, Paese che è comunque in ritardo per rapporto all'UE poiché abbiamo automobili più pesanti e potenti dovute al maggior benessere conosciuto in Svizzera, mentre il nostro Cantone, con stipendi tra i più bassi della Svizzera, è invece già il migliore, come ha evidenziato una recente classifica del Credito svizzero. Inoltre, il nostro Cantone ha da tempo introdotto incentivi tramite tasse di circolazione molto basse per veicoli efficienti: si arriva a 60 franchi per una modernissima Volkswagen UP elettrica, quando per un bicicletta elettrica da 250 W si pagano pur sempre 20 franchi. È quindi provato che è la legge federale sul CO₂ – che abbassa di circa il 3% le emissioni delle nuove immatricolazioni – ad aver contribuito molto di più a raggiungere questi risultati invece che le varie operazioni VEL.

Concludo ritornando sulla questione delle vetture elettriche e chiedo di non ripetere gli errori del passato quando, malgrado le decine di milioni investiti in VEL1, VEL2 e infoVEL, siamo arrivati a fine 2013 a soli 166 veicoli elettrici in circolazione in Ticino (su oltre 300 mila automobili), dei quali forse un centinaio in mano di privati, contro i 2680 a livello nazionale, dove non ci sono stati sussidi per l'acquisto (da noi arrivavano a 15 mila franchi). Si è trattato quindi di lauti incentivi finanziari dagli effetti ambientali microscopici.

Effettivamente l'auto elettrica ha ancora grossi problemi di sviluppo per i noti limiti legati alle batterie: infatti anche nei Paesi costruttori di autovetture come la Germania hanno dovuto rivedere drasticamente al ribasso l'obiettivo di un milione di auto elettriche entro il 2020.

Ritenute quindi le nostre riserve sull'efficienza di una nuova operazione di sussidio di autovetture elettriche dopo gli scarsi risultati dei precedenti progetti, il gruppo PS, prima di decidere se appoggiare o meno il messaggio in questione, chiede al Consigliere di Stato di rivedere al ribasso gli importi e la modalità di calcolo dei sussidi che raggiungono ancora diecimila franchi per un'autovettura elettrica da 40 mila franchi: si tratta di una cifra che non possiamo accettare. Oltre al problema della scarsa efficienza ambientale citato riteniamo anche socialmente poco opportuno, per un Cantone che da anni si trova a limare e tagliare e non riesce a far quadrare i bilanci al punto da proporre tagli per le famiglie affidatarie, far pagare anche a coloro che l'automobile efficiente non se la possono permettere il generoso e poco efficiente regalo di diecimila franchi a chi ha i mezzi per acquistarsi una Golf elettrica. In altre parole si tratterebbe di un'operazione da Robin Hood ambientale al contrario.

Riteniamo che la riduzione del carico ambientale della mobilità si possa promuovere attivamente con il trasporto pubblico con risultati migliori, un settore che conosce difficoltà a reperire i fondi per il finanziamento dei prossimi importanti potenziamenti che la galleria di base del Ceneri permetterà: essa aiuterà a sgravare le nostre strade e a ridurre le immissioni in modo ben più consistente di quanto si potrebbe ottenere attraverso la misura che stiamo discutendo.

Inoltre, si deve ricordare che l'acquisto di una vettura super efficiente non comporta solo maggiori costi all'acquisto ma genera minori costi d'esercizio e riteniamo che questi risparmi vadano conteggiati nella definizione dell'importo sussidiabile.

Da notare poi come talune marche automobilistiche non fanno grandi differenze di prezzo tra auto efficienti e non, mentre altre calcano la mano su quelle efficienti; pertanto non riteniamo sia compito dello Stato compensare con sussidi eccessivi queste anomalie. In questo senso abbiamo presentato un emendamento la cui accettazione condizionerà, assieme alle risposte del Consigliere di Stato, l'appoggio o meno del gruppo PS al credito quadro per il finanziamento dei provvedimenti a favore della mobilità sostenibile.

MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO VERDI - Come un anno fa, quando discutemmo il messaggio n. 6774⁷ (che sostenni in qualità di relatore di minoranza), anche oggi sostengo il cash-bonus per la promozione dei veicoli super efficienti. È stato già detto che il messaggio in discussione ha subito diverse correzioni rispetto al precedente e il dato più importante da rilevare è il passaggio da trenta a sedici milioni di franchi, di cui cinque sono già a disposizione. Pertanto, se un anno fa si parlava di nemmeno un centesimo sul prezzo di un litro di benzina (calcolando un uso moderato dell'automobile) oggi stiamo parlando di neanche mezzo centesimo al litro e, con un mercato volatile come è quello del petrolio, ritengo che stiamo parlando di cifre estremamente contenute.

Il messaggio in discussione è uno di quelli correlati al PEC ed è l'ultimo ancora non approvato, malgrado il settore della mobilità e dei trasporti incida pesantemente sui consumi energetici: il PEC indicava per il 2008 un consumo del 37% dell'energia del nostro Cantone ma questo dato andrebbe aggiornato e la percentuale dovrebbe essere superiore. Un mese fa abbiamo discusso il PEC che prevede per il settore dei trasporti la riduzione del 25% dei consumi complessivi entro il 2050 e, nel contempo, una forte riduzione dell'importanza dell'energia fossile (un settore che oggi è basato quasi prevalentemente sulla benzina e il diesel mentre nel 2050 la parte dell'energia fossile dovrebbe scendere al 62%), con un fortissimo incremento della mobilità elettrica. Se oggi dovessimo opporci a questo messaggio, pesantemente ridotto nell'importo, il PEC partirebbe zoppo e riuscirebbe difficilmente a raggiungere gli importanti obiettivi menzionati. I trasporti a livello nazionale, malgrado l'aumento di efficienza degli autoveicoli, sono responsabili dal 1990 al 2013 dell'aumento delle emissioni di tonnellate di CO₂ che sono passate da 15.5 milioni annuali a 17.4 milioni e pertanto, malgrado i miglioramenti tanto osannati e quanto detto dai colleghi Garzoli e Storni, la tendenza è opposta a quanto si vorrebbe. Nel medesimo periodo il settore dell'olio combustibile – riscaldamento degli stabili – è sceso da 23 a 19 milioni di tonnellate: quindi questo settore, toccato dalla tassa sul CO₂, da tempo conosce una diminuzione mentre il settore dei trasporti sta andando nella direzione contraria. Pertanto la tecnologia esistente non può salvarci: bisogna cambiare il passo e la tecnologia. A livello nazionale il settore dei trasporti contribuisce al 34% delle emissioni di CO₂ nazionali.

Vi sono almeno sei motivi a sostegno del messaggio.

Il primo è l'innovazione tecnologica: oggi nessuno vorrebbe avere i treni a carbone e penso che fra qualche anno nessuno vorrà più avere automobili con motori a scoppio

⁷ [Messaggio n. 6774](#): *Modifica della legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977 concernente gli ecoincentivi e stanziamento di un credito quadro di fr. 30'000'000, per il periodo 2014-2020, per il finanziamento della mobilità sostenibile*, 09.04.2013.

rumorosi e che inquinano l'aria; quindi il messaggio ha l'intento estremamente interessante di favorire l'innovazione con benefici non solo ambientali ma anche di posti di lavoro.

Il secondo è il rispetto del PEC: senza l'approvazione di questo messaggio sarà difficile rispettare i suoi obiettivi.

Il terzo motivo importantissimo è il clima e il contenimento del CO₂: mi ricollego in particolare al tema dibattuto in precedenza riguardante l'importanza della cura dei boschi per prevenire episodi come quelli di Bombinasco e Davesco-Soragno e mi distanzio parzialmente da quanto detto dal collega Canepa. Se è vero che il nostro territorio è più seguito e curato rispetto per esempio a quello italiano, malgrado qualche eccesso a livello edilizio, se però prendiamo in considerazione le risultanze del progetto di ricerca nazionale sui cambiamenti climatici nelle Alpi elaborato oltre venti anni addietro constatiamo che esso metteva in guardia dalle conseguenze del previsto aumento delle colate di fango causate dai cambiamenti climatici. Vent'anni or sono avremmo potuto intervenire; non avendolo fatto oggi paghiamo pesantemente le conseguenze e gli avvenimenti drammatici previsti rischiano in futuro di aumentare poiché il quinto Rapporto sui cambiamenti climatici appena pubblicato dall'ONU mette in evidenza che gli oceani stanno assorbendo più del 60% della temperatura del pianeta, fenomeno che comporta più vapore acqueo nell'atmosfera e quindi maggiori precipitazioni. Vi è quindi un chiaro collegamento tra inquinamento atmosferico e cambiamenti climatici con effetti distruttivi. Pertanto bisogna impegnarsi maggiormente per ridurre le emissioni di CO₂ anche nel settore dei trasporti.

Il quarto elemento è rappresentato dall'aria e dalla salute: a proposito di questi aspetti non condivido quanto sostenuto dal collega Garzoli poiché se è vero che l'energia per le automobili elettriche è prodotta altrove, è altrettanto vero che l'efficienza del motore elettrico è dell'80% contro quella del 20% circa del motore a scoppio e le automobili elettriche non emettono inquinanti come avviene per le auto con motore a scoppio che li emettono (in particolare le particelle fini e ultra-fini), fatto decisamente grave per la salute di chi abita nelle nostre città.

Il quinto motivo risiede nel nuovo mercato della mobilità elettrica che si aprirebbe per l'AET e le aziende distributrici, soprattutto nell'ottica delle riversioni: procedendo con queste ultime avremo energia di qualità prodotta in modo rinnovabile.

Infine, l'ultimo motivo è rappresentato dalla mobilità aziendale, un tema centrale per il gruppo dei Verdi, come dimostrato dall'inoltro dell'atto parlamentare richiedente l'introduzione del manager del traffico: grazie al Consigliere di Stato Zali si è cambiata direzione. La mobilità aziendale è indispensabile per evitare il collasso delle strade e questo messaggio fornisce un contributo importante in questa direzione.

Per il mio gruppo è importante non favorire l'uso della seconda o della terza auto e per questo motivo i Verdi criticano – come già fatto nel rapporto di minoranza riferito al messaggio dell'anno scorso – la possibilità di dare una sovvenzione di 10 mila franchi per un'auto puramente elettrica e chiedono la riduzione di questo importo a un massimo di ottomila franchi; pertanto il mio gruppo condivide l'emendamento presentato dal PS, pur andando leggermente sotto questa soglia. Siamo favorevoli all'aumento della soglia per il sussidio da 45 a 50 mila franchi poiché in quella fascia di prezzo si collocano parecchie automobili ibride, che hanno un'autonomia illimitata rispetto alle automobili elettriche pure.

In merito al rapporto di minoranza dell'anno scorso due punti meritano di essere menzionati poiché secondo il messaggio in discussione sarebbero parzialmente soddisfatti, mentre la realtà è diversa. Tramite il punto 7 si chiedeva un bonus supplementare per veicoli super efficienti a trazione integrale, proprio per favorire le regioni periferiche; con il punto 10 si chiedeva l'introduzione del bonus-malus anche per i veicoli a due ruote; ricordo inoltre che era stato promesso che, dopo un anno

dall'introduzione del sistema bonus-malus per le quattro ruote, si sarebbe preso in considerazione anche quello per le due ruote: desidero sapere se ciò è stato fatto.

Sulla posizione espressa dal collega Garzoli per una parte del PLR mi sembra che, come in occasione del loro sostegno all'investimento nella centrale a carbone di Lünen, il PLR non sia un partito dei tempi moderni – come l'ho sempre considerato – ma che sia sempre più un partito dei tempi che furono.

Fatte queste considerazioni invito a sostenere il messaggio e il rapporto e in merito agli emendamenti il mio gruppo non sosterrà i due del collega Morisoli mentre voterà a favore di quello proposto dal PS.

La discussione di entrata in materia è sospesa.

4. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 17:05 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Gianrico Corti

Il Segretario generale, Gionata P. Buzzini