

ANNO 2014/2015

Seduta XXVII: mercoledì 17 dicembre 2014 - pomeridiana

SOMMARIO

1.	Osservazioni di deputato	2544
2.	Preventivo 2015 (seguito)	2544
	- Messaggio del 23 settembre 2014 n. 6987	
	- Rapporto di maggioranza del 9 dicembre 2014 n. 6987R1; relatore: Fabio Bacchetta-Cattori	
	- Rapporto di minoranza 1 del 9 dicembre 2014 n. 6987R2; relatori: Pelin Kandemir Bordoli e Daniele Caverzasio	
	- Rapporto di minoranza 2 del 9 dicembre 2014 n. 6987R3; relatore: Marco Chiesa	
3.	Chiusura della seduta e rinvio	2566

PRESIDENZA: Gianrico Corti, Presidente

Alle ore 14:15 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 89 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

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

Si è scusato per l'assenza:

Sanvido

1. OSSERVAZIONI DI DEPUTATO

PEDRONI A. - È notizia di ieri che in Pakistan un attentato perpetrato in una scuola ha mietuto numerose piccole vittime; ciò mentre noi ci apprestiamo a festeggiare la nascita di un bambino avvenuta moltissimi anni or sono. Chiedo cortesemente ai colleghi di alzarsi in piedi e osservare un minuto di silenzio in loro ricordo.

Il Presidente, accogliendo la proposta del deputato, invita l'aula a rispettare un minuto di silenzio in ricordo delle piccole vittime pachistane.

2. PREVENTIVO 2015 (sequito)

Messaggio del 23 settembre 2014 n. 6987

Dipartimento delle finanze e dell'economia (DFE)

È aperta la discussione di dettaglio sul Dipartimento delle finanze e dell'economia.

AGUSTONI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - L'art. 34ter della Costituzione della Repubblica e Cantone Ticino [RL 1.1.1.1], approvato in votazione popolare solo qualche mese fa¹, al cpv. 1 prevede che «*di principio, il preventivo e il consuntivo di gestione corrente devono essere presentati in equilibrio*». Il cpv. 2 dell'art. 31 della legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato [RL 2.5.1.1] allenta la portata di tale norma prevedendo che «*tenuto conto della situazione economica, il preventivo del conto di gestione corrente può presentare un disavanzo di esercizio, ma non superiore al 4% dei ricavi correnti [...]*». L'art. 31d prevede poi che «*nel caso di un disavanzo del conto di compensazione che eccede il 9% dei ricavi correnti, [...] il Consiglio di Stato presenta al Gran Consiglio un piano di riequilibrio finanziario che permetta di riequilibrare il conto entro un periodo di quattro anni*». Due anni or sono il Gran Consiglio aveva approvato a larga maggioranza il decreto legislativo concernente il programma di risanamento finanziario (Roadmap 2013-2014)², che prevedeva il pareggio di bilancio nel 2015; nel gennaio dell'anno scorso lo stesso Gran Consiglio aveva approvato – con la medesima larga maggioranza – il decreto legislativo concernente l'adozione di un piano di azione conformemente agli obiettivi posti dalla Roadmap³. L'art. 3 di quest'ultimo prevedeva che «*il Consiglio di Stato sottopone al Parlamento i risultati degli approfondimenti eseguiti*»:

¹ Vedi votazione popolare del 18 maggio 2014 concernente l'introduzione dei principi di gestione finanziaria e del freno ai disavanzi pubblici nella Costituzione cantonale del 14 dicembre 1997.

² [Messaggio n. 6697](#): Preventivo 2013, 15.10.2012. Vedi verbali del Gran Consiglio, [seduta XXXVIII](#), 20.12.2012, pp. 3824-3829.

³ [Messaggio n. 6875](#): Rapporto concernente il piano di azione per la concretizzazione del decreto legislativo urgente concernente il programma di risanamento finanziario del 20 dicembre 2012, 13.11.2013. Vedi verbali del Gran Consiglio, [seduta XXXV](#), 27.01.2014.

- *con dei messaggi specifici, se comportano delle misure che rientrano negli ambiti di competenza esclusiva del Parlamento;*
- *con uno o più aggiornamenti dell'intero programma d'azione, da effettuare nell'ambito della presentazione dei prossimi preventivi e consuntivi».*

Nel messaggio sul Preventivo 2015 *«il Consiglio di Stato non nasconde le difficoltà avute nel cercare di concretizzare delle consistenti misure di revisione dei compiti. Ciò nonostante, il Preventivo 2015 ne contiene alcune significative:*

- *revisione della legge concernente il rilancio dell'occupazione e il sostegno ai disoccupati [...] sono proposte delle misure che consentono di contenere le uscite di 0.5 milioni nel 2015 [...]»,* revisione che però è stata stralciata sia dal rapporto di maggioranza sia da quello di minoranza;
- *«borse di studio [...] permettendo di conseguire un contenimento della spesa pari a 0.4 milioni per il 2015 e di circa 1 milione di franchi a partire dal 2016 [...];*
- *nuova tassa di collegamento [...]. Il nuovo introito è pari a 12 milioni di franchi».*

Il bilancio di questo esercizio, a mio avviso, appare desolante. La revisione dei compiti di uno Stato che ha spese correnti per 3.259 milioni di franchi si riduce a minori compiti, che probabilmente però saranno mantenuti, di circa 1.5 milioni di franchi, pari allo 0.046% delle spese correnti, e di maggiori compiti per circa 12 milioni di franchi, pari allo 0.37% delle spese correnti. L'esercizio Roadmap riferito ai compiti dello Stato, dopo due anni di lavoro, si conclude dunque con l'adozione di tre misure le quali, se considerate unitamente, rappresentano lo 0.41% della spesa corrente e oltretutto con un rapporto di 90% a favore di maggiori compiti e 10% a favore di minori compiti. Con simili premesse mi permetto di nutrire qualche dubbio sulla possibilità di concretizzare e rispettare gli obiettivi fissati dalla Costituzione e dalla legge citata.

Mantenendo questo ritmo da crociera, a "colpi" di deficit del 4% come quello dell'anno corrente, ben difficilmente nel 2016 riusciremo a contenere il conto di compensazione entro il 9%. Come avrebbe scritto Edgar Faure, Primo ministro all'epoca della Quarta Repubblica francese, l'immobilismo è in marcia e nulla sembra poterlo fermare.

Stante ciò, chiedo al Consiglio di Stato se ha già iniziato ad abbozzare il piano di riequilibrio finanziario previsto dall'art. 31d della legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato e, se del caso, con quali contenuti e con quali ragionievoli tempistiche.

Passiamo al tema dell'impatto previsto dalla recente sentenza del TRAM che ritiene priva di base legale la decurtazione del 3% del salario dei dipendenti pubblici per il primo anno di servizio. Considerate le possibili implicazioni finanziarie di tale decisione, chiedo al Consiglio di Stato se questa valutazione è già stata effettuata – alla luce del fatto che stando ai media tale tema è approdato a dicembre sui banchi del Consiglio di Stato – e se la cifra di cui si parla, 15 milioni di franchi, sia attendibile. Inoltre, gradirei conoscere l'approccio che si intende adottare nei confronti dei dipendenti potenzialmente riguardati dal contenuto della sentenza e se altri provvedimenti penalizzanti nei loro confronti potrebbero essere rimessi in discussione (mi riferisco ai docenti, i quali partono con due classi salariali in meno).

Quanto all'accertamento fiscale, il messaggio dichiara che in seno all'Amministrazione fiscale cantonale è avvenuto un potenziamento nell'organico di 15 unità a tempo pieno, di cui 9 transitorie da assorbire a partire dal 2019: ciò significa che usciranno o che saranno definitivamente integrate nell'Amministrazione cantonale? Stando al messaggio le nuove unità si ripagheranno ampiamente perché, grazie a un recupero dei ritardi e al miglioramento della qualità dell'accertamento fiscale, consentirebbero di aumentare le

entrate di 4.5 milioni di franchi. In occasione della discussione sul Consuntivo 2013⁴ avevo chiesto se prima di procedere a un ampliamento dell'Amministrazione cantonale non sarebbe stato meglio modificare, almeno in parte, le priorità dell'accertamento fiscale, concentrando lo sforzo sui grandi contribuenti con scarsi legami con il territorio e rinunciando a sproporzionati sforzi di accertamento su contribuenti che sono perlopiù esenti pagando poche decine di franchi di imposta. In quella sede avevo inoltre richiamato una mozione⁵ del collega Lorenzo Bassi del 4 novembre 2013 che proponeva l'introduzione di una forma di tassazione provvisoria. Un'idea che è stata rilanciata dal collega Rinaldo Gobbi con una mozione⁶ datata 2 giugno 2014. Entrambi gli atti parlamentari, nonostante il tempo trascorso dalla loro presentazione, non sono ancora stati evasi. Colgo l'occasione per chiedere se, accanto al potenziamento dell'organico, vi siano attualmente all'esame del DFE delle modifiche alla prassi nell'accertamento orientate a un maggiore pragmatismo e se si intende introdurre il principio dell'imposizione provvisoria.

Nell'edizione di dicembre 2014 della rivista "Punti di vista" pubblicata da "Avenir suisse" l'economista Marco Salvi ha sviluppato alcune riflessioni sugli effetti della Riforma dell'imposizione delle imprese 3 (Rll 3), definita come «*la sfida fiscale del secolo*». Secondo quanto indicato dal dr. Salvi, a dipendenza degli scenari finora prospettati, per il Ticino nel breve termine vi sarebbero minori entrate comprese tra 96 milioni di franchi (riduzione selettiva delle aliquote e aumento della parte dei Cantoni al gettito dell'imposta federale diretta) e 221 milioni di franchi (aliquota unica al 15.3% in tutti i Cantoni); tali perdite di reddito sarebbero solo parzialmente compensate dalla prevista revisione della legge federale concernente la perequazione finanziaria e la compensazione degli oneri [LPFC; RS 613.2], la quale porterebbe in Ticino circa 50 milioni di franchi supplementari. Si tratta di scenari verosimili? Quali strategie, e con quale tempistica, intende perseguire il Consiglio di Stato per fare fronte a questa situazione?

In un Cantone come il Ticino, confrontato con un vicino in profonda crisi economica e sociale, la promozione economica assume un'importanza decisiva per evitare che il nostro territorio diventi il ricettacolo di progetti imprenditoriali privi di qualsiasi valore aggiunto per il nostro Cantone. È chiaro che lo Stato può sostenere un'iniziativa imprenditoriale solo se quest'ultima ha una ricaduta positiva sul nostro territorio in materia occupazionale, fiscale e se gli effetti negativi sull'ambiente possono essere contenuti entro limiti accettabili. Due legislature or sono, e più precisamente il 17 settembre 2007, il collega Gianni Guidicelli si è fatto promotore di un'iniziativa parlamentare generica⁷ che chiedeva di vincolare gli aiuti previsti dalla legge per l'innovazione economica [L-Inn; RL 11.3.3.1] all'adesione ai contratti collettivi di lavoro (CCI) o perlomeno di destinare gli aiuti solo alle aziende i cui salari sono stati ratificati dalla Commissione tripartita in materia di libera circolazione delle persone e all'impegno ad assumere, a parità di qualifica professionale, la manodopera presente sul mercato del lavoro interno. Il Gran Consiglio, una legislatura fa (24 marzo 2010) ha ampiamente accolto l'iniziativa di cui sopra chiedendo al Consiglio di Stato di preparare un testo conforme che tenesse conto degli aspetti legati alla formazione e alla sostenibilità ambientale.

Nonostante ciò, l'art. 4 cpv. 2 L-Inn è rimasto immutato e prevede tuttora che «*possono*

⁴ Vedi verbali del Gran Consiglio, [seduta VIII](#), 24.06.2014, pp. 556-558.

⁵ [Mozione](#): *Richiesta di "liberazione degli incarti sospesi"*, Lorenzo Bassi, 04.11.2013.

⁶ [Mozione](#): *Introduzione della tassazione provvisoria*, Rinaldo Gobbi, 02.06.2014.

⁷ [Iniziativa parlamentare generica](#): *Modifica della legge per l'innovazione economica (L-Inn) del 25 giugno 1997*, Gianni Guidicelli, 17.09.2007.

beneficiare dell'aiuto le aziende con stabilimenti d'impresa nel Cantone che rispettano le condizioni di salario e di lavoro usuali nell'impiego di manodopera».

La proposta di L-Inn messa in consultazione negli scorsi mesi – al di là di alcune declamazioni di principio sullo sviluppo sostenibile, sull'uso parsimonioso del suolo e sulla responsabilità sociale delle imprese – prevede unicamente, all'art. 6, che nel valutare l'opportunità di applicare le misure per singoli progetti e nel commisurare l'intensità degli incentivi si considera l'impatto complessivo di un investimento sul tessuto economico cantonale: l'impressione è che la strada intrapresa sia quasi diametralmente opposta a quella voluta dal Gran Consiglio, nel senso che da un approccio restrittivo e ancorato a una precisa base legale (soprattutto in materia di salari) si andrebbe verso un approccio assai flessibile, che lascerebbe all'Amministrazione un ampio margine di apprezzamento.

Si tratta di un interrogativo che, peraltro, è stato sollevato lo scorso 12 dicembre 2014⁸ dai colleghi Sergio Savoia e Gianni Guidicelli i quali, prendendo le mosse da loro precedenti atti parlamentari, hanno interrogato il Consiglio di Stato sul sistema bonus/malus previsto dall'attuale L-Inn.

Vorrei dunque sapere dal Consiglio di Stato quali criteri pensa di applicare, soprattutto in materia di salari e di sostenibilità ambientale, ritenuto che l'art 4 della nuova L-Inn attribuisce a esso stesso l'applicazione della legge e che tale modifica d'approccio potrebbe avere consistenti ricadute sulle finanze pubbliche.

In conclusione, vi sono già indicazioni circa l'eventuale contributo della Banca nazionale svizzera (BNS) alle nostre finanze cantionali?

GAROBIO M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Questo è l'ultimo Preventivo della corrente legislatura e anche della Consigliera di Stato Laura Sadis, rispetto alla quale abbiamo avuto spesso posizioni distanti, ma che comunque teniamo a ringraziare per l'impegno a favore dello Stato: un Preventivo che prosegue nel solco dei precedenti messaggi presentati dal Governo sui conti cantonali e conferma la difficile situazione finanziaria del nostro Cantone dovuta sia a cause interne sia esterne. L'evoluzione economica non favorevole, le difficoltà del settore bancario e finanziario, le nuove spese, quali ad esempio il finanziamento delle strutture ospedaliere private per circa 100 milioni di franchi, impattano negativamente sui conti dello Stato e implicano anche conseguenze importanti sulla situazione finanziaria dei cittadini.

Per queste ragioni riteniamo sia corretto ricordare in ambito di preventivi che, in un simile contesto, lo Stato deve assumere due ruoli principali: sostenere le fasce di cittadini più toccate e indebolite dalla crisi economica e mantenere un solido ruolo nella promozione di politiche e investimenti importanti per il presente e il futuro del nostro Cantone.

A fronte dei dati indicati nei conti previsionali se ne deduce che, durante la legislatura, non sono emerse delle politiche incisive in grado di affrontare efficacemente il difficile periodo economico che stiamo vivendo.

Recentemente si sono conclusi i lavori per la valutazione delle misure cantonali per il rilancio dell'occupazione e la revisione parziale della legge sul rilancio dell'occupazione e sul sostegno ai disoccupati [L-rilocc; RL 10.1.4.1]. La valutazione delle misure principali permetterà di comprendere se i posti di lavoro, i quali beneficiano delle misure per il rilancio dell'occupazione, sono stabili e duraturi, soprattutto se gli incentivi hanno favorito la creazione o meno di nuovi impieghi. Conoscere l'efficacia dell'insieme degli strumenti

⁸ [Interrogazione n. 216.14](#): Sistema bonus/malus per la valutazione dei progetti aziendali: occorre maggiore chiarezza, Sergio Savoia e Gianni Guidicelli, 12.12.2014.

della L-rilocc è fondamentale per decidere se sia il caso di perfezionarli, sia nei contenuti sia nei meccanismi di applicazione.

Come già evidenziato nel nostro rapporto, considerata l'importanza del tema, riteniamo che il risparmio previsto dal Consiglio di Stato nel Preventivo in seguito alla revisione della legge, di 470 mila franchi, debba essere reinvestito nell'attuazione di nuove misure a favore dell'occupazione.

Nel frattempo si è chiusa anche la consultazione riguardante la nuova L-Inn e la costituzione dell'Agenzia per il marketing territoriale del Cantone Ticino. A breve immaginiamo che il Consiglio di Stato presenterà il relativo messaggio.

Valutiamo in modo molto positivo il fatto che nella proposta di legge si faccia finalmente esplicitamente riferimento al concetto di sviluppo sostenibile, all'uso ponderato delle risorse cantonali, in primis il suolo, e al concetto di responsabilità sociale delle imprese. Si tratta di elementi che dovranno costituire le condizioni minime al fine di poter beneficiare delle agevolazioni L-Inn e dovrebbero permetterci di evitare sprechi di denaro pubblico in operazioni senza prospettiva.

Sappiamo bene che mettere a punto misure efficaci nella direzione del rilancio dell'occupazione e nell'innovazione economica non è facile e che in questo ambito è necessario essere particolarmente rigorosi nella scelta dei provvedimenti. È però un dovere prioritario della politica agire celermente in tali campi onde evitare un ulteriore peggioramento della situazione, in particolare per le persone meno abbienti.

C'è un terzo tema che merita di essere affrontato al più presto: la RII 3, che rischia di avere un forte impatto sulle casse federali ma anche su quelle cantonali. Su questo punto vorremmo sapere dal Consiglio di Stato se ci sono previsioni per il Cantone e a che punto sono i lavori a livello federale.

PRONZINI M., INTERVENTO A NOME DEL MPS-PC - Il DFE, il Dipartimento per antonomasia, dovrebbe occuparsi dello sviluppo economico del Paese. D'altra parte è nell'ambito economico che avviene la creazione e la prima redistribuzione della ricchezza prodotta dal lavoro (e non dalle macchine o dallo pseudo padronato). Se analizziamo la situazione degli ultimi anni e le prospettive per il futuro non si può non concludere che il risultato è fallimentare, sia per quanto concerne la forma sia la sostanza. Circa la forma – e mi riferisco esplicitamente al caso del Fox Town – segnalo l'atteggiamento della Direzione del DFE e del Consiglio di Stato, che non differisce dalla peggiore politica leghista, giustamente criticata dalla signora Sadis. In particolare, la legge federale sul lavoro nell'industria, nell'artigianato e nel commercio [LL; RS 822.11] vieta il lavoro domenicale nel settore della vendita demandando al Dipartimento l'applicazione e il controllo sul rispetto della stessa. È sotto gli occhi di tutti che dal 2012, momento in cui il tema è tornato al centro del dibattito, il Dipartimento in tale ambito adotta una politica che segue l'assunto "forte con i deboli e debole con i forti". Se il DFE ha le sue responsabilità, lo stesso dicasi per tutti i deputati, i quali in modo vergognoso hanno chiuso gli occhi sulla violazione della LL. Poi ci si chiede come mai il Ticino e le sue istituzioni, al di là delle Alpi, non godano di credibilità.

Circa la sostanza, oggi è in atto una drammatica liberalizzazione del mercato del lavoro in Ticino, una situazione che per molti versi riporta agli albori del capitalismo, quando gli abusi sui lavoratori costituivano la regola. A causa del dumping salariale i salari nel nostro Cantone non raggiungono i tremila franchi mensili, il tasso di disoccupazione è alto e non vengono promosse attività economiche con solide prospettive. Bisogna riconoscere il ruolo considerevole e in controtendenza, frutto di una delle lotte sindacali e popolari più

importanti, del Centro di competenze⁹, che all'inizio di giugno abbiamo votato senza opposizioni.

Un ultimo elemento che vorrei sottolineare concerne l'imposizione di una trasformazione dei salariati in indipendenti da parte del padronato per scaricare le proprie responsabilità. La panacea del DFE e del Consiglio di Stato in proposito, che sembra risolva tutti i mali, sono i contratti normali di lavoro. Da qui discende il tentativo di tagliare tutti i salari a tremila franchi: oggi in Ticino vi sono tra i 12 e i 14 contratti normali di lavoro che allineano i salari a un massimo di circa tremila franchi, salari imposti sempre più ai lavoratori tramite questo dumping di Stato. D'altra parte, bisogna riconoscere che, senza nulla togliere a questi settori decretati da un contratto normale di lavoro, si tratta di settori non centrali, perché le pressioni sui salariati avvengono anche in settori centrali dell'economia cantonale che non vengono però analizzati.

In conclusione, vorrei ricordare due aspetti puntuali: la ridicola modifica sulle imposte dei frontalieri, una proposta che non ha nessun capo né coda, essendo utile unicamente ai fini della campagna elettorale, e l'azione di sabotaggio dell'iniziativa popolare legislativa generica dell'MPS *Basta con il dumping salariale in Ticino* (FU 82/2011), la quale viene bloccata per evitare una discussione popolare sul tema.

Il quadro della situazione dunque è drammatico per i lavoratori e la politica del Consiglio di Stato, del DFE e delle forze maggioritarie del Paese è fallimentare su tutta la linea.

SADIS L., DIRETTRICE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA -

Maurizio Agustoni ricorda che, con l'accordo dei cittadini, è stato approvato il concetto di freno ai deficit, che aiuterà a portare le finanze cantonali all'equilibrio nel medio termine. Egli ha menzionato uno degli obiettivi della Roadmap: il pareggio di bilancio da conseguire nel 2015. In proposito il Consiglio di Stato è sempre stato molto chiaro: nel documento che conta per valutare le finanze del Cantone, ovvero le Linee direttive e il Piano finanziario, il Governo ha spiegato che tale obiettivo sarà molto difficile da raggiungere. I motivi per cui ci troviamo in questa situazione sono da ascrivere al fatto che: dal 2012 abbiamo avuto un centinaio di milioni di franchi in più di spesa per il finanziamento delle cliniche private; sono venuti a mancare più di 70 milioni di franchi da parte della BNS, milioni sui quali in precedenza potevamo contare; abbiamo un impegno per i 2 miliardi di franchi di debito dovuti al disequilibrio che aveva la Cassa pensioni dei dipendenti dello Stato, la quale va risanata; vi sono stati incrementi di spesa per il personale in determinati settori, causati anche da modifiche intervenute a livello federale. Il Consiglio di Stato non ha mai assicurato che nel 2015 saremmo arrivati al pareggio. Inoltre non va dimenticato che sul fronte delle entrate sono mancati circa 100 milioni di franchi da parte delle banche, un aspetto non secondario in un momento come questo dove le spese per il sociale si sono dilatate (basti pensare all'evoluzione dell'assistenza sociale). A nome del Governo rimando dunque al mittente l'accusa di essere stati inattivi.

Per quanto concerne la Roadmap, come convenuto nel messaggio è contenuta una sintesi e un aggiornamento. Abbiamo creato appositamente per i deputati un sito internet

⁹ Vedi [messaggio n. 6911](#): Approvazione della Convenzione del 12 novembre 2013 per la costituzione della "Fondazione Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria" presso le Officine FFS di Bellinzona, approvazione dello statuto della Fondazione e dell'adesione alla stessa nonché stanziamento del credito per la partecipazione di fr. 20'000.- al capitale di fondazione, stanziamento di un sussidio a fondo perso di fr. 2'125'000.- a favore della costituenda Fondazione per il periodo dal 2014 al 2018, 18.02.2014. Verbali del Gran Consiglio, [Seduta III](#), 02.06.2014, pp. 206-219.

contenente tutti i documenti e le sintesi elaborati nell'ambito della Roadmap. Ciò con una trasparenza totale e un parallelismo perfetto di azione su progetti di breve e ampio respiro tra il Governo e il Parlamento. Menziono a questo proposito alcune revisioni dei compiti: la revisione della legge sui sussidi di cassa malati, una prima versione della quale è stata bocciata dai cittadini e una seconda, che avrebbe potuto essere più ambiziosa (ma si vedrà il prossimo anno quali ulteriori sensati ed equilibrati interventi si potranno attuare); la rivisitazione del delicato ambito della disoccupazione, dove si è voluto verificare l'efficacia delle misure messe in campo. Un lavoro questo che è stato presentato nel messaggio del giugno di quest'anno¹⁰ dando la possibilità alla Commissione della gestione e delle finanze di esaminarlo. È poi stata eseguita la revisione della legge sulle borse di studio¹¹ e sono state svolte verifiche comparate con altre realtà ad esempio della Sezione della logistica, cosa che ha permesso di concludere che è possibile lavorare anche con minori risorse.

Quanto alla sentenza del Tribunale amministrativo cantonale concernente la decurtazione salariale del 3%, si tratta di un tema presente sul tavolo del Consiglio di Stato da qualche settimana per un'attenta valutazione della portata giuridica: premettendo che è molto difficile quantificarne l'impatto in termini finanziari, la nostra valutazione indicativa varia dai 5 ai 10 milioni di franchi. La sentenza è datata del 2014, dunque, in base anche alle nuove normative del modello contabile che abbiamo adottato non molto tempo fa, occorre fare un accantonamento per questo rischio già nei conti dello stesso anno.

Quanto all'accertamento fiscale, è stato eseguito un potenziamento di 15 unità, delle quali è stato specificato l'ambito, di cui 9 effettivamente transitorie, nel senso che si tratta di un periodo ponte in attesa che tutti i progetti informatici siano implementati. Senza questi strumenti che facilitano il lavoro di chi è chiamato a valutare le dichiarazioni fiscali e a emettere le tassazioni la mole continua a crescere. La richiesta avanzata dalla sottoscritta nell'autunno 2013 era stata posta con un rapporto specifico all'attenzione del Consiglio di Stato; ciò alla luce del fatto che cominciava a essere visibile il fatto che si stava perdendo quel recupero che era stato raggiunto negli anni precedenti. L'accoglimento di questa richiesta, valutata criticamente dai miei colleghi, è avvenuto dopo diversi mesi e dunque il potenziamento si è reso ancora più necessario.

Passo ora al tema della RII 3, sul quale rimando, in particolare per quanto concerne l'impatto per la Confederazione e per i Cantoni, al documento elaborato dal Consiglio federale, attualmente in consultazione. Si tratta di scenari verosimili ma dal documento citato si capisce come quantificare oggi gli effetti della riforma sia difficile. Il DFE segue l'evoluzione del tema; venerdì scorso vi è stata la Conferenza dei Direttori cantonali delle finanze (CDF) nel corso della quale si è discusso questo scheletro di risposta alla consultazione. A mio avviso dovremo sicuramente pianificare una politica fiscale che riduca l'aliquota ordinaria dell'imposta sull'utile. Si tratta di un tema collegato a quello della revisione delle stime immobiliari, anch'esso sul tavolo del Consiglio di Stato dallo scorso mese di maggio.

Quanto al promovimento economico, giustamente il deputato Agustoni ricordava che tra non molto il Dipartimento elaborerà la proposta di messaggio per la revisione della L-Inn, la quale è stata posta in consultazione. Mi dispiace constatare che non tutti i partiti (compreso il PPD+GG) hanno partecipato alla procedura di consultazione. Prossimamente auspico che vi sia la possibilità per il Parlamento di discutere di questi aspetti; aspetti di cui ha parlato anche Milena Garobbio poc'anzi, la quale ha menzionato la revisione della

¹⁰ [Messaggio n. 6954](#): *Revisione parziale L-rilocc*, 24.06.2014.

¹¹ [Messaggio n. 6955](#): *Legge sugli aiuti allo studio*, 25.06.2014.

L-rilocc (tema oggetto di analisi da parte della Commissione della gestione e delle finanze) e la rilevanza dello strumento della L-Inn.

La tassazione provvisoria fa parte delle valutazioni che sta effettuando il fisco anche nell'ottica dell'impostazione del sistema informativo.

Circa la BNS, nel corso delle prime due settimane di gennaio 2015 l'istituto comunicherà quali sono i dati principali di chiusura al 31 dicembre 2014 dei suoi conti; a quel punto potremo avere un'indicazione dell'utile della BNS, che ci auguriamo sarà simile a quello dopo i primi tre trimestri del 2014. Ciò permetterebbe di applicare la Convenzione che vige tra la BNS e il Dipartimento federale delle finanze di modo che, se la somma da dividere ammontasse a 1 miliardo di franchi, il Ticino potrebbe ricevere un dividendo di circa 28 milioni di franchi. Un importo che ci permetterebbe di abbattere il deficit di esercizio in oggetto.

Matteo Pronzini ha menzionato il Fox Town: secondo il deputato chiudiamo gli occhi sulla situazione in contrasto con la legge federale. Quando questo tema è arrivato sui nostri banchi è stato difficile da affrontare, al punto che il Governo ha assunto un ruolo da mediatore senza ben sapere quale mediazione dovesse uscire. Si tratta di una situazione molto delicata. Il ruolo della SECO non è sempre stato lineare e facile da interpretare. Chi vi parla invece di chiudere gli occhi ha preferito cercare di trovare una soluzione modificando quelle norme federali che oggi come oggi non permettono di dire che la situazione è in regola. Attualmente la questione non è ancora formalmente risolta e dunque il problema resta.

Circa il dumping salariale, altro tema sollevato dal deputato Pronzini, usiamo tutti i mezzi che abbiamo a disposizione dalla legislazione federale e recentemente la Commissione tripartita ha deciso di proporre ulteriori contratti normali di lavoro con salari minimi proprio per cercare di arginare questo fenomeno.

AGUSTONI M. - Tengo a precisare che quanto ho dichiarato nell'intervento precedente circa la revisione dei compiti dello Stato non intendeva ridicolizzare lo sforzo intrapreso bensì attirare l'attenzione sul fatto che oggi chiudiamo con un deficit del 4%, il che ci permette di non attivare il moltiplicatore cantonale. Se l'anno prossimo dovessimo approvare conti di questo genere avremmo quasi esaurito il conto di compensazione del 9% e dunque dal 2016 i conti dovrebbero essere non solo in pareggio, ma dovrebbero maturare degli attivi. La revisione dei compiti dello Stato dovrà essere svolta in modo importante e a breve termine; una revisione la cui responsabilità è condivisa: dal Consiglio di Stato, che dovrà avanzare proposte, e da parte nostra, che dovremo approvarle.

Circa la L-Inn, la risposta del nostro partito alla consultazione, anche se formalmente non è arrivata, è costituita dall'iniziativa generica del 2007 presentata da Gianni Guidicelli, nella quale si propone che sia indicato in modo chiaro nella L-Inn che solo le aziende che offrono condizioni salariali decenti possono beneficiare di aiuti da parte dello Stato.

PRONZINI M. - Ringrazio la Consigliera di Stato per il suo intervento; rimane tuttavia un problema: la LL, al di là del fatto che si intende procedere con una modifica della stessa, è in vigore e prevede che non si può far lavorare in modo regolare il personale del settore della vendita di domenica. Ricordo che nel 2013 l'apertura di negozi al Fox Town era subordinata al fatto che si trattava delle ultime autorizzazioni, mentre nel 2014 è stata concessa un'ulteriore autorizzazione e uno degli ultimi atti che molto probabilmente avallerà la Direttrice del DFE sarà un'ulteriore proroga nel 2015. Perciò, per tre anni si

darà un'autorizzazione assicurando ogni volta che si tratterà dell'ultima e infrangendo una legge federale.

La discussione di dettaglio sul Dipartimento delle finanze e dell'economia è dichiarata chiusa.

La discussione di dettaglio sui singoli Dipartimenti è terminata.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto di maggioranza sono respinte con 39 voti favorevoli, 47 contrari e 1 astensione.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto di minoranza 1 sono accolte con 41 voti favorevoli, 8 contrari e 39 astensioni.

È aperta la discussione sui decreti legislativi e sui disegni di legge annessi al rapporto di minoranza 1.

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

Disegno di legge sulla tariffa giudiziaria del 30 novembre 2010 (LTG)

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge sono accolti con 76 voti favorevoli, 6 contrari e 5 astensioni.

Disegno di legge sulle imposte e tasse di circolazione dei veicoli a motore del 9 febbraio 1977

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge sono accolti con 78 voti favorevoli, 6 contrari e 3 astensioni.

Disegno di legge sulle tariffe per le operazioni nel Registro fondiario del 16 ottobre 2006

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge sono accolti con 77 voti favorevoli, 6 contrari e 4 astensioni.

Disegno di legge di applicazione della legge federale sull'assicurazione malattie (LCAMal)

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge sono accolti con 80 voti favorevoli, 7 contrari e 1 astensione.

Disegno di legge sull'orientamento scolastico e professionale e sulla formazione professionale e continua del 4 febbraio 1998 (Lorform)

Articolo 36a cpv. 1

*Si propone lo **stralcio** dell'articolo 36a cpv. 1.*

Gli interventi del deputato Christian Vitta e del Consigliere di Stato Manuele Bertoli non possono essere verbalizzati in quanto non sono stati registrati.

KANDEMIR BORDOLI P., CORRELATRICE DI MINORANZA 1 - Tengo a sottolineare che l'oggetto, già dibattuto in seno alla Commissione della gestione e delle finanze e in quest'aula, è importante in quanto sottolinea l'esigenza di rafforzare la formazione, operazione per la quale bisogna disporre dei mezzi necessari. Ricordo che la legge federale sulla formazione professionale [LFPr; RS 412.10] prescrive che i costi della formazione sono a carico delle aziende; qui attraverso il fondo cantonale per la formazione professionale chiediamo in particolare alle aziende che non formano una partecipazione maggiore in un ambito importante. Vi invito a sostenere il disegno di legge annesso al rapporto di minoranza 1.

CELIO F. - Voler penalizzare le aziende che non formano può anche essere legittimo; vorrei tuttavia ricordare che la formazione non è solo nell'interesse delle aziende bensì dell'intera collettività. Quella dunque di prelevare una somma dalle imposte non è una proposta fuori luogo.

BERTOLI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELL'EDUCAZIONE, DELLA CULTURA E DELLO SPORT - Il deputato Celio avrebbe pienamente ragione se non fossimo in un periodo in cui dobbiamo trovare la quadratura del cerchio finanziario. Il risultato finale potrebbe essere una riduzione delle risorse finanziarie messe a disposizione delle aziende formatrici; è meglio chiedere di più alle aziende che non formano o chiedere sacrifici a quelle che già si assumono l'onere della formazione? Personalmente non ho dubbi in proposito.

Messo ai voti, il nuovo art. 36a cpv. 1 è respinto con 40 voti favorevoli, 47 contrari e 1 astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge scaturito dal dibattito parlamentare sono accolti con 77 voti favorevoli, 9 contrari e 1 astensione.

Disegno di legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994

- Emendamento del gruppo PPD+GG

Articolo 30 cpv. 1 lett. a)

Si propone lo stralcio.

Articolo 35

Invariato.

Articolo 35a

Si propone lo stralcio.

Articolo 35b

Si propone lo stralcio.

Articolo 35c

Si propone lo stralcio.

II. Norma transitoria

Il Consiglio di Stato presenta al Gran Consiglio, durante il 2015, previa un'apposita consultazione dei diretti interessati, un messaggio e il relativo disegno di modifica della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994, concernente le disposizioni sulla tassa di collegamento di cui al principio dell'art. 35. Il Consiglio di Stato è autorizzato a compiere tutti gli atti preparatori necessari conseguenti, segnatamente il conteggio dei parcheggi privati potenzialmente oggetto della tassa di collegamento.

III.

Invariato.

VITTA C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Il gruppo PLR sostiene l'emendamento, il quale approva il principio della tassa di collegamento e la relativa norma transitoria. Abbinato a esso vi è un altro emendamento¹² sul risparmio dei beni e servizi che ha lo scopo di compensare l'importo che verrebbe a mancare se il primo dovesse essere accolto. Non entro nel merito del tema in quanto è già stato oggetto di discussione nell'ambito del Preventivo 2015.

¹² Vedi p. [2565](#).

BACCHETTA-CATTORI F., RELATORE DI MAGGIORANZA - In occasione della discussione concernente il rapporto di maggioranza, tenutasi ieri, non abbiamo affrontato l'emendamento in oggetto, che è opportuno illustrare ora. Il gruppo PPD+GG ritiene prematura la modifica della legge sui trasporti pubblici [RL 7.4.1.1] così come proposta dal Consiglio di Stato nel messaggio concernente il Preventivo 2015. Il principio proposto dal nuovo art. 35 è corretto; tale articolo contiene già dal 1995 una tassa di collegamento¹³, ma è rivolta ai grandi generatori di traffico: ad oggi, essa non è mai stata concretizzata. Ora si tratta di procedere a un aggiornamento in base alle esigenze del traffico e rispettivamente del trasporto pubblico e privato. Tuttavia, il mio gruppo ritiene opportuno che il Consiglio di Stato presenti un messaggio apposito e dettagliato che entri maggiormente nel merito degli aspetti giuridici, economici e ambientali conseguenti all'applicazione di questo principio. Inoltre, a nostro avviso gli ambienti economici direttamente interessati devono essere consultati, ma non è ancora avvenuto. Restano ancora aperti diversi interrogativi: perché non introdurre un sistema di bonus/malus? Perché non valutare di tassare anche il pubblico e non solo il privato? Se quella in discussione è una misura ambientale più che finanziaria non è necessario votarla nel contesto di un preventivo. Se il vero obiettivo di questa tassa è migliorare il nostro ambiente, la mobilità e la gestione del traffico, essa non va intesa come una misura finanziaria ma prioritariamente ambientale. In tal caso chiediamo che il Consiglio di Stato proceda a esaminare ulteriormente la misura in discussione. La finalità del nostro emendamento è volta alla presentazione di una misura ambientale da votare in un contesto più opportuno e dopo che si saranno svolti tutti i chiarimenti necessari. A quel momento il gruppo PPD+GG sarà pronto a sostenere questa misura.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - La tassa di collegamento esiste già, non è un nuovo balzello di questo Esecutivo, né di chi vi parla: è già oggi legge dello Stato. Ha infatti una base legale formale nella legge sul trasporto pubblico adottata dal Gran Consiglio nel 1994. La Lega dei ticinesi non era allora partito di Governo; a promuoverla furono quelli che vengono chiamati i partiti storici, e tra le firme che compaiono sul rapporto della Commissione della gestione e delle finanze spiccano quelle di Marina Masoni e di Gabriele Gendotti. Ciononostante, la tassa di collegamento non è mai stata concretizzata, il Consiglio di Stato non avendo mai emanato il regolamento di applicazione. Oggi, si vuole mettere in vigore quanto deciso vent'anni or sono, ovvero nient'altro che fare pagare ai grandi generatori di traffico una parte del costo del trasporto pubblico, concretizzando il principio di causalità "chi inquina, paga", con una proposta che si presenta come un aggiornamento della base legale elaborata dal Gran Consiglio appunto nel 1994.

Da allora, la situazione del traffico veicolare si è degradata pesantemente: rispetto all'epoca, contiamo oggi circa 80 mila veicoli in più circolanti quotidianamente, senza contare quelli dei lavoratori distaccati e dei "padroncini", che da soli equivalgono ad altri tremila lavoratori a tempo pieno, con i relativi mezzi di trasporto. Il collasso del traffico in ampi comparti del Cantone – Mendrisiotto in primis, ma anche nel Luganese e, in particolare, nel Malcantone – è un dato di fatto che non necessita di ulteriori prove. Negli ultimi vent'anni è cambiato anche il trasporto pubblico ticinese o, meglio, ha iniziato a cambiare. Il servizio TILO, per citare un fiore all'occhiello del nostro sistema, dalla sua

¹³ Messaggio n. 4162: *Adozione della legge sui trasporti pubblici*, 28.09.1993. Seduta VII, martedì 06.12.1994, pp. 502-516.

introduzione ha raddoppiato il numero di passeggeri trasportati. Molto altro sarà realizzato nei prossimi anni. Il trasporto su gomma nell'agglomerato di Bellinzona e il collegamento ferroviario Stabio-Mendrisio-Albate Camerlata sono stati inaugurati questa settimana: due passi nella direzione giusta, che però, da soli, costano al Cantone quasi 5 milioni di franchi all'anno. Ma nei prossimi 10 anni avremo il tunnel di base del Monte Ceneri e la rete tram-treno del Luganese, due opere che permetteranno un salto di qualità enorme al trasporto pubblico cantonale. La spesa è aumentata di pari passo con l'offerta. Nel 1995, il costo per il Cantone era di 6 milioni di franchi, anche perché la Confederazione partecipava in misura maggiore; oggi ammonta a 57 milioni di franchi e nel 2020 sarà vicino a 80 milioni di franchi, cifre che danno la misura del problema morale che dobbiamo affrontare: un trasporto pubblico performante costa, e molto.

I contenuti aggiornati della tassa di collegamento sono i seguenti. La prima novità è l'estensione del concetto di grande generatore di traffico, non più limitato ai soli centri commerciali, ma allargato anche ai grandi datori di lavoro, una novità di fondamentale importanza, perché mette fine al tabù, ancora largamente diffuso, della gratuità del posteggio sul posto di lavoro. Uno dei dati emersi dal recente sondaggio promosso dal Dipartimento del territorio alle dogane è proprio quello della gratuità del posteggio per i pendolari frontalieri: a Mendrisio, il 90% degli intervistati dispone di un posteggio direttamente presso l'azienda e, nel 91% dei casi, il posteggio è gratuito; a Stabio è ancora peggio: il 97% degli intervistati dispone di un parcheggio direttamente presso l'azienda e, nel 98% dei casi, il posteggio è gratuito. Risulta dunque evidente che non vi è alcun disincentivo di carattere economico all'utilizzo individuale dell'automobile. E il traffico, di conseguenza, è alla paralisi: se vogliamo meno traffico pendolare, vi devono essere meno posteggi e devono essere a pagamento.

La seconda modifica riguarda l'oggettivazione del concetto di grande generatore di traffico, che viene legato al numero di posteggi messi a disposizione, fissando a cinquanta il numero soglia tra chi è e chi non è assoggettato. Vi è poi la definizione nella legge di una forchetta che stabilisce il minimo e il massimo dell'ammontare della tassa – da 1 franco a 2.50 franchi per posteggio per giorno di utilizzo. Infine si vincola il provento della tassa alle necessità del trasporto pubblico nel suo complesso, e non più al deficit delle singole linee di trasporto.

Perché, dunque, approvare la tassa di collegamento così come proposta? In primo luogo, il trasporto pubblico ha bisogno urgente di nuove risorse finanziarie, se si vuole assicurare la sua crescita in favore della mobilità sostenibile, dell'ambiente e della salute dei ticinesi. Anche il Preventivo 2015 necessita dei suoi proventi, ed è proprio per questo che la stiamo discutendo oggi e non con un messaggio separato. Essa si fonda su due semplici criteri: il numero di posteggi a partire dal quale si è assoggettati e il suo importo giornaliero. Si tratta di criteri così semplici da rendere la richiesta di rinvio difficile da comprendere e da conciliare con l'asserita volontà del PPD+GG e del PLR di accettarne il principio.

Cosa succederà se la tassa di collegamento non entrerà in vigore? Verrà sfiorato, con ogni probabilità, il limite per l'applicazione del moltiplicatore cantonale e non avremo fatto nulla per tentare di arginare la valanga di traffico che ci soffoca, né per dare anche il minimo segnale contro l'utilizzo individuale del veicolo privato per recarsi al lavoro. Guardo quindi in volto i deputati PPD+GG e PLR del Mendrisiotto e del Luganese – vedo anche gli esponenti della grande distribuzione, venuti ad accertarsi dalle tribune che i soldati facciano il loro lavoro: peccato che in tribuna non ci siano anche un po' di cittadini di quelle stesse regioni – ricordando loro che, negando risorse al trasporto pubblico, ci saranno conseguenze e la prima vittima sarà la rete bus del Mendrisiotto, di cui il Consiglio di Stato

ha anticipato l'entrata in vigore a dicembre 2015 a condizione che la tassa di collegamento venga approvata.

Ma, vista la prevista evoluzione dei costi a carico del Cantone (più 20 milioni in 6 anni), altri tagli dell'offerta sono dietro l'angolo: la tratta Como-Albate Camerlata-Mendrisio è già stata tagliata una volta per i medesimi motivi di risparmio e ripristinata da questo Governo per una questione di coerenza; le linee autopostali, autobus e ferroviarie che non raggiungono un grado di copertura dei costi tale da assicurare il sostegno della Confederazione rischiano poi di essere tagliate, ad immagine della linea ferroviaria di montagna del San Gottardo e colpite saranno inevitabilmente le regioni periferiche. La gestione del trasporto pubblico dovrà necessariamente diventare di tipo aziendale; le risorse disponibili dovranno essere impiegate dove ha maggiore senso farlo, ovvero dove c'è maggiore domanda.

Non voglio essere frainteso, non sto mettendo pressione su nessuno: contrariamente ad altri, cerco solo di avere una visione che vada oltre l'oggi, oltre gli interessi elettorali immediati, prospetto uno scenario di un futuro prossimo in cui il Cantone non sarà in grado di cogliere l'enorme opportunità di rivoluzionare la propria mobilità, offerta da una nuova e altrettanto rivoluzionaria infrastruttura, perché non avrà a disposizione i mezzi per finanziare il potenziamento del trasporto pubblico che si renderà necessario.

Cosa succede, invece, se la tassa di collegamento entra in vigore così come proposta ora? Il deficit 2015 non obbligherà a discutere l'aumento del moltiplicatore cantonale, le esigenze del trasporto pubblico attuali e dei prossimi anni saranno coperte, essa può iniziare da subito a esplicitare il suo effetto di elemento teso a influenzare determinate dinamiche negative del traffico pendolare, agendo con tutta una serie di altri strumenti – trasporto pubblico, mobilità aziendale, carpooling, park and ride – che il Cantone si sta sforzando di mettere in atto.

In conclusione, considerata la semplicità della soluzione proposta non posso aderire alla richiesta dei gruppi PPD+GG e PLR di rinvio per consultazioni e approfondimenti. Almeno a parole, nessuno, tranne l'UDC, si oppone più al principio della tassa. Di fatto, tre gruppi – Lega, PS e Verdi – l'approvano, mentre altri due chiedono un rinvio di pochi mesi, pur aderendo al principio medesimo – la tassa, del resto, esiste già. In questa situazione, avrei preferito emendamenti più concreti, ma ringrazio comunque le forze politiche che si oppongono per la loro ragionevolezza. Per tranquillità di tutti, per seguire lo spirito, se non la lettera, degli emendamenti, sono il primo ad auspicare un'entrata in vigore cauta della tassa di collegamento. In questo senso, mi impegno, anche a nome del Consiglio di Stato, a fissare al minimo la forchetta prevista dalla legge per un periodo di almeno due anni, onde verificare le conseguenze della sua applicazione. Questo dovrebbe portare a un'entrata di circa 9 milioni di franchi a livello cantonale, in base ad una stima provvisoria di 35 mila posteggi assoggettati. Inoltre, per evitare possibili disparità di trattamento sul piano locale, auspicherei la rinuncia al prelievo di un'addizionale sino a 50 centesimi in favore dei Comuni, dai quali non è per altro giunta alcuna voce a suo sostegno. Auspicherei quindi semplicemente lo stralcio dell'art. 35b cpv. 2 della proposta di legge.

Ciò detto, a tutti coloro che si sono rivolti, o nei prossimi mesi si rivolgeranno, ai propri elettori usando parole come "mobilità sostenibile", "inquinamento", "ambiente", "qualità di vita", "sostegno al trasporto pubblico", "traffico nel Luganese e nel Mendrisiotto", rivolgo l'invito ad approvare la proposta di legge in oggetto. Se invece avranno la meglio argomenti come "la direzione è giusta, ma non va concretizzata in questo modo", "la modifica è prematura", "il momento non è giusto", "occorrono ulteriori consultazioni e approfondimenti", potremo dire di aver perso una buona occasione.

CAVERZASIO D., CORRELATORE DI MINORANZA 1 - Siamo tutti consapevoli che la situazione del traffico del Mendrisiotto, del Malcantone e di altre zone del Ticino è diventata insopportabile. La mobilità si è fatta immobile (un ossimoro tanto caro a qualcuno), con tutte le conseguenze del caso, comprese anche quelle mediche. Numerosi sono coloro che gridano al fuoco in campagna elettorale; altrettanto numerosi sono quelli che parlano di mobilità: ricordo ad esempio che il collega Quadranti, in un atto parlamentare, sosteneva che *«nell'ambito della mobilità aziendale due opzioni paiono possibili: quella degli incentivi ma anche quella dei disincentivi»*¹⁴; Samuele Cavadini, in un articolo apparso su "Opinione liberale" il 5 luglio 2013 dal titolo *Mobilità, serve una nuova strategia*, sosteneva che *«si dovrà inoltre essere più incisivi con chi causa il traffico perché gli effetti hanno pesanti conseguenze anche sulla salute che non si limitano a disturbi all'apparato respiratorio ma possono pure determinare malattie cardiache e tumorali. Chi inquina dunque dovrebbe pagare...»*. Nicola Fattorini per il gruppo PLR Balerna ha presentato il 12 febbraio 2012 in Consiglio comunale una mozione intitolata *Traffico transfrontaliero e mobilità aziendale: in attesa del collegamento Mendrisio-Malpensa incentiviamo il car-pooling*, nella quale si può leggere che *«come in tutti i sistemi di incentivi, è anche necessario creare dei disincentivi economici all'uso dell'auto, quali per esempio la tassa per il parcheggio»*. Di simili dichiarazioni preelettorali ne potrei citare ancora molte. Sono convinto che la ricchezza non si misura solo con fattori economici; è vero che, come diceva mia nonna, "senza danè l'è già na mezza influenza", ma lo è altrettanto che la qualità di vita molto spesso è sacrificata sull'altare dell'economia. Credo di non essere il solo a pensare ciò; qualche tempo fa il Consigliere di Stato Beltraminelli in uno dei suoi famosi "Beltrapost" su Facebook dichiarava che se il benessere si misurasse con il traffico, in Ticino saremmo ricchissimi. Ci rendiamo conto tutti che abbiamo il traffico ma non siamo ricchi. Da momò posso dire che quando piove a Mendrisio si blocca tutto: per fare 2 km di strada ci si impiega 45 minuti. Potremmo sempre applicare la teoria della Roadmap, d'altronde l'avete inventata voi: non fare oggi quello che si può fare domani, ovvero rimandare la questione. Data l'importanza del tema dovremmo agire subito, senza rimandare; sono convinto che se ci fosse stata l'opportunità di chiedere il voto segreto qualcosa sarebbe cambiato. Dobbiamo riappropriarci della nostra facoltà di governare anche sulla viabilità. Sappiamo che non si tratta di un tassello unico che risolverà tutti i problemi, né la panacea di tutti i mali, ma va inserita in una visione d'insieme. Non è un'invenzione di Zali o della Lega; uno studio dell'Università di Ginevra eseguito per il Cantone Vaud e per la stessa città di Ginevra inserisce nelle misure da intraprendere la tassazione dei posteggi in quanto il parcheggio gratuito nel 90% dei casi implica l'uso dell'auto escludendo ogni altra alternativa.

Tra poco avremo la possibilità di scegliere se rimanere immobili, come avviene al traffico per tante ore ogni giorno, oppure cercare di cambiare la situazione; si tratta di una scelta molto semplice.

CHIESA M., RELATORE DI MINORANZA 2 - Non entro nel merito della sostanza della tassa; in quanto membro della Commissione della gestione e delle finanze so che la tassa rappresenta sostanzialmente una misura di natura fiscale avente lo scopo di risolvere una situazione contingente legata ai conti del 2015 del Cantone (una realtà, questa, che trovate scritta nero su bianco non dico dove). Faccio notare al Consigliere di Stato che non

¹⁴ [Interrogazione n. 327.11](#): *Di traffico, mobilità, frontalieri e altro*, Matteo Quadranti, 11.11.2011.

è corretto, né tantomeno opportuno, ricattare il Parlamento dicendo che qualora non si votassero 12 milioni di franchi di tasse la mobilità del Cantone Ticino andrebbe a farsi benedire. Se in Ticino la spesa pubblica ammonta a 3.5 miliardi di franchi e la mobilità pubblica soggiace a 12 milioni di franchi di una tassa di collegamento significa che siamo alla canna del gas (non delle automobili che entrano nel Cantone bensì del Governo).

FOLETTI M. - Ieri avevo posto un interrogativo al quale oggi il Consigliere di Stato, almeno parzialmente, ha dato risposta. Sono preoccupato per ciò che dovranno affrontare i Comuni nei prossimi anni: se è vero che la spesa per il trasporto pubblico passerà da 57 a 80 milioni di franchi e che i Comuni parteciperanno al 25% della copertura dei costi del disavanzo del trasporto pubblico, lo è altrettanto che se non troveremo un altro modo per finanziare queste spese essi dovranno far fronte a un impegno ancora maggiore. Ciò comporterebbe automaticamente l'aumento del moltiplicatore d'imposta a livello comunale e a risentirne sarebbero soprattutto i cittadini e non i grandi generatori di traffico. Un amministratore comunale come il sottoscritto sa benissimo che vi sono grandi generatori di traffico che di imposte ne pagano pochissime. Personalmente preferisco una tassa che colpisca chi genera il traffico piuttosto che un'imposta accresciuta a carico di tutti i cittadini del Cantone.

SAVOIA S. - Non sono molte le occasioni in cui il Parlamento fa politica; quella in corso è una di queste. Il Consigliere di Stato avrà usato un'espressione colorita poco fa, ma in qualità di membro della Commissione della gestione e delle finanze ho presenziato all'arrivo di quella che viene definita l'economia, come se di essa non facessero parte anche i numerosi piccoli imprenditori che perdono somme ingenti perché ci mettono il doppio del tempo per arrivare da qualsiasi parte, come se non comprendesse i costi sanitari che i cittadini ticinesi devono pagare a causa dell'inquinamento e come se non rappresentasse un Paese che finalmente funziona mettendo al centro gli interessi dei cittadini e non quelli dei grandi conglomerati. Ha più importanza la DISTI (Distributori ticinesi) o i cittadini ticinesi? Questa è la domanda a cui dobbiamo rispondere oggi. Quello che è certo è che la DISTI gode di udienza da parte di certi rappresentanti politici che siedono in quest'aula; udienza che non si rassegna a perdere. L'economia deve capire che sta segando il ramo su cui è seduta, così come lo sta facendo il turismo lottando contro il Parco del Piano di Magadino. Cosa verranno a vedere in futuro i turisti che vogliamo attirare? I semisvincoli e i parcheggi? Oppure vorrebbero visitare quel poco di territorio che siamo riusciti a salvare? Si tratta di una battaglia che i Verdi portano avanti da molto tempo. Sono felice che un Consigliere di Stato – e non lo abbiamo neppure dovuto eleggere noi – dica finalmente pane al pane e vino al vino e prende atto, a nome dei cittadini ticinesi, del disastro che sta accadendo al nostro Cantone.

Sono consapevole del fatto che alla fine prevarrà la disciplina di partito; ricordo però ai colleghi che sono stati eletti per rappresentare dei cittadini, molti dei quali sono esposti alle malattie, al rumore e al traffico a causa di una scelta che si sarebbe dovuta operare nel 1995 e che forse riusciremo a eseguire oggi. Scelta che, lo ribadisco, pone da una parte gli interessi di un settore dell'economia che si è avvantaggiato in tutti i modi di questa crescita economica e dall'altra gli interessi dei cittadini che hanno pagato il conto.

In chiusura osservo che il collega Chiesa si sta sbagliando di grosso, cosa della quale mi dispiaccio.

VITTA C. - Senza entrare nel merito delle provocazioni avanzate oggi in aula, desidero ricordare che l'emendamento proposto chiede semplicemente di eseguire quanto è stato svolto in tanti altri settori, ovvero partire da un principio, aprire una consultazione e poi approdare in aula per la discussione.

Se tale tassa dispiegasse tutti gli effetti benefici di cui abbiamo sentito parlare oggi, come mai il Dipartimento competente non l'ha mai applicata da quando è stata approvata dal Parlamento, nel 1994? Ora, alla vigilia delle elezioni, questa tassa d'incanto assume una valenza ambientale e finanziaria quasi fondamentale per i destini del nostro Cantone.

Concludo facendo osservare a Savoia che la tassa, alla fine, sarà applicata ai cittadini, gli stessi che lui vuole difendere. Anche il PLR intende difendere i cittadini attraverso la richiesta di una procedura di consultazione che permetta di portare in Parlamento un progetto di legge il più possibile condiviso.

CAIMI C. L. - Il sottoscritto non è candidato alle elezioni che si terranno il 19 aprile, dunque quanto dirò non è dettato da motivi elettorali. Nei dodici anni di permanenza in Gran Consiglio mi sono adoperato per difendere le prerogative e la dignità del Parlamento. Bacchetta-Cattori ha già esternato quanto vi era da dire sulla tassa di collegamento, per cui non aggiungo altro. Invece, riguardo alla dignità dei parlamentari, che non possono essere considerati alla stregua di soldatini che obbediscono a qualcuno, è giusto, pro memoria futura, esprimere qualche osservazione. Nessuno di noi ritiene di essere un soldatino alla mercé di qualcuno che ordina il da farsi. Faccio notare al Consigliere di Stato che siamo qui per cercare di trovare soluzioni; un Cantone come il nostro non ha bisogno di altre e nuove rotture di fiducia nei rapporti tra istituzioni o parte di esse. Claudio Zali non può pensare di applicare qui gli stessi ragionamenti che metteva in atto nella Magistratura: in Parlamento non vi sono soldatini. In Commissione della gestione e delle finanze ascoltando l'opinione dei rappresentanti che abbiamo invitato circa questa proposta mi sono fatto un'idea personale, così come i colleghi, e abbiamo agito di conseguenza. Il Ticino ha bisogno di tutto fuorché di ulteriori divisioni su temi enfaticizzati all'infinito. La verità è che l'acqua ci arriva alle narici e non sappiamo più come venirne fuori e il Governo non è in grado di proporre soluzioni valide. Se vogliamo trovare soluzioni dobbiamo cercare di mediare e non continuare a litigare su una tassa di 12 milioni di franchi, arrivando a concludere che chi è favorevole a essa è un santo e chi invece non lo è può andare all'inferno.

CAVADINI S. - Vorrei puntualizzare che il dibattito sta assumendo le tinte descritte poc'anzi da Caimi: chi è contrario alla proposta governativa è il soldato di qualcun altro. Chiarisco che il sottoscritto non è il soldato di nessuno, alla pari di tutti gli altri miei colleghi che sostengono l'emendamento e dunque la richiesta di aprire una consultazione che porterà a una proposta maggiormente ragionata. Vi è da chiedersi come mai solo oggi ci si accorge del problema del traffico: dov'era il Dipartimento prima? Forse pensava che il numero dei frontalieri, e dunque il traffico generato da essi, sarebbe diminuito? A dispetto di chi auspicava di limitarli, in questi anni i frontalieri sono aumentati. Se, come diceva il collega Fabio Bacchetta-Cattori, il problema di cui stiamo discutendo è di natura ambientale l'emendamento ha ragione di essere. Il sottoscritto, mi rivolgo al collega Caverzasio, è coerente con quanto sostenuto in passato, anzi, aggiungo che il Dipartimento dovrebbe cercare di contenere il traffico laddove ha origine, ad esempio

prevedendo la realizzazione di park and ride oltre frontiera impiegando i proventi delle imposte alla fonte.

Sostengo l'emendamento perché chinandosi a riflettere maggiormente per qualche mese sul tema troveremo una soluzione più incisiva.

SEITZ G. - Per rendere l'idea della situazione del traffico con cui siamo confrontati basta pensare che dal San Gottardo passano 17'700 automobili al giorno, mentre ad Agno, quando la media è bassa, sono ben 25 mila. Il Malcantone non è qua a far politica; il Malcantone, confrontato con un degrado preoccupante, desidera mandare un forte messaggio perché vuole una qualità di vita migliore.

Il Consigliere di Stato Zali sarà stato maleducato, ma gli va dato atto di aver sollevato la questione; un altro magari al suo posto avrebbe fatto finta di niente.

DEL DON O. - Intervengo per smentire che chi non sostiene la tassa è brutto e cattivo. Vorrei inoltre rettificare alcune sciocchezze che sono state pronunciate in quest'aula. In primo luogo i Verdi, i quali vogliono insegnare a comportarsi correttamente per tutelare i cittadini, dovrebbero considerare maggiormente le loro azioni inerenti alla libera circolazione delle persone e la liberalizzazione delle frontiere. In qualche modo l'attuale situazione del traffico è stata causata anche da loro.

In secondo luogo, Caverzasio è andato anche oltre quando ha esposto la tesi taumaturgica che chi inquina paga: dunque basta pagare per poter inquinare. Non è sicuramente questa la soluzione per risolvere il problema dell'inquinamento, che peraltro non cambierà visto che si tratta di un traffico generato da lavoratori. La tassa in discussione rappresenta un cerottino con il quale potremmo illuderci di risolvere il problema.

KANDEMIR BORDOLI P., CORRELATRICE DI MINORANZA 1 - Ritengo, senza supporre di insegnare niente a nessuno, che il dibattito va rimesso sui corretti binari. Diversi interventi hanno sottolineato l'utilità della misura in oggetto; il Consigliere di Stato ha ben illustrato le ragioni che oggi lo portano a proporre la tassa di collegamento. Egli ha inoltre presentato una proposta ragionevole di compromesso, accogliendo gli scetticismi e i dubbi espressi dal PLR e dal PPD+GG. In particolare esso prevede l'applicazione della tassa di un franco con un periodo di prova di due anni, durante i quali tutte le organizzazioni competenti sarebbero coinvolte in vista della preparazione di un regolamento rispettivamente di una proposta che possa trovare il consenso di tutti. Coloro che sostengono la tassa di collegamento così come era stata proposta dal Consigliere di Stato sono disposti ad accogliere questo compromesso.

Al contrario non possiamo sostenere l'emendamento del gruppo PPD+GG in quanto propone di accettare un principio che è già stato inserito nella legge dal 1994. La sottoscritta è stupefatta del fatto che il Gran Consiglio approvi lo spirito delle iniziative senza poi concretizzarle, iniziative che permetterebbero di disporre dei mezzi per potenziare il trasporto pubblico e per cercare di risolvere i problemi del traffico. Questo è un gioco che conosciamo bene, che a dipendenza dei momenti viene usato maggiormente da un partito piuttosto che da un altro. Un gioco che però non possiamo più permetterci di fare: è arrivato il momento di passare all'azione concreta, applicando un principio che è stato accolto nel 1994.

Con le considerazioni espresse, invito l'aula ad accogliere il decreto così come previsto dal rapporto di minoranza 1.

BANG H. - Al sottoscritto, in quanto rappresentante della sinistra, fa quasi specie parlare di economia e imprenditoria, ma all'interno di questo consesso sono uno dei pochi imprenditori che ha alle proprie dipendenze persone che devono essere pagate. A mio giudizio dovremmo scindere le grandi imprese stanziali con centinaia di dipendenti e i grossi centri generatori di traffico dalle migliaia di aziende di artigiani e di piccole imprese ticinesi. I cittadini che desiderano recarsi presso i centri generatori di traffico, considerato che la mobilità è praticamente collassata, dovranno addossarsi i costi che ne derivano in termini di tempo. Ora, i dipendenti e gli artigiani delle piccole imprese devono spostarsi per andare dai clienti, ma questi ultimi non credo paghino volentieri di più per sopperire al tempo perso nel traffico. Questo è un elemento che vorrei venisse preso seriamente in considerazione dal Parlamento.

DELCÒ PETRALLI M. - La principale motivazione propugnata a sostegno dell'emendamento è permettere una consultazione dei settori interessati dalla tassa in oggetto. Ma oggi è stato chiarito che essi sono già stati sentiti in Commissione della gestione e delle finanze: hanno esposto una proposta alternativa? Oppure la consultazione che si vuole svolgere si concluderà comunque nell'opposizione a questa misura? Se così fosse l'emendamento costituirebbe unicamente una scusa per evitare l'adozione della tassa.

STORNI B. - Il collega Vitta sostiene che la tassa la pagheranno i cittadini; a questo proposito osservo che le ricadute che deriveranno da essa ricadranno sui cittadini sotto forma di una migliore offerta di trasporto pubblico. Ciò comporta strade meno intasate e aria più pulita: si tratta dunque di una tassa di incentivazione che rimane nella mobilità e non una semplice tassa che il cittadino paga e che rimane nelle casse del Cantone. Quest'ultimo deve attivarla perché la Confederazione, nell'ambito delle varie misure di risparmio, promosse tra l'altro dal partito di Vitta, ha scaricato il trasporto pubblico ai Cantoni, i quali da qualche parte devono andare a cercare i mezzi per farvi fronte. Alla luce di ciò tassare i parcheggi con una tassa non è la fine del mondo.

LURATI S. - Non dispongo della sfera di cristallo per sapere quanto possa essere risolutiva la tassa in oggetto; d'altronde, se non proviamo ad applicarla non potremo saperlo. Quello che è certo è che in particolare nel comparto di Mendrisio stiamo spendendo milioni di franchi per rifare uno svincolo; milioni di franchi che saranno gettati al vento se la mole del traffico rimarrà allo stato attuale, o peggio aumenterà. Sono preoccupato da questa sorta di ipocrisia latente, emersa nel corso del dibattito odierno, come se il traffico di cui si parla fosse cresciuto autonomamente: ebbene, ricordo che se non vi fossero stati tutta una serie di insediamenti a basso valore aggiunto voluti dai Comuni di quei comparti che hanno svenduto parti del territorio solo per pochi soldi di imposta oggi la situazione non sarebbe tale. Situazione che, di fatto, consegue da una scelta pianificatoria. Da qualche parte bisogna cominciare a chiamare alla cassa i grossi

generatori di traffico, e mi riferisco in particolare alle grandi catene di distribuzione ma anche agli insediamenti industriali che pagano salari da fame.

Invito dunque a cominciare dall'applicazione di questa tassa; poi valuteremo quali altri passi saranno necessari.

CELIO F. - Unitamente al collega Caimi sono uno dei deputati che siede in quest'aula da più tempo; per difendere la dignità delle istituzioni trovo inutile prolungare all'infinito il dibattito, nel corso del quale sono state ripetute le ragioni di una parte e quelle dell'altra. Ritengo dunque che dovremmo passare alla votazione. Oltretutto stiamo dibattendo nell'ambito dei conti preventivi di una tassa pari a circa 10 milioni di franchi; senza voler minimizzare tale importo, ricordo che alcuni colleghi hanno menzionato la RII 3 che rischia di pesare sul Cantone almeno dieci volte di più. Eppure ciò non ha suscitato particolare interesse.

Invito pertanto a procedere con il voto: in tutti i casi non morirà nessuno, qualsiasi sarà il risultato.

GOBBI R. - Il collega Celio mi ha preceduto: le posizioni sull'oggetto sono chiare ed è inutile disquisire su chi è bravo e chi non lo è. L'emendamento chiede di procedere a una consultazione con i diretti interessati per discutere delle modalità di applicazione della tassa di collegamento. Se essa dovesse essere applicata così come proposta si limiterà ad aiutare a risolvere un problema finanziario ma dal punto di vista ambientale non avrà alcun impatto. Gli ambienti che rappresento, da bravo soldato, stanno elaborando un documento contenente proposte concrete volte a risolvere il problema nella sua interezza.

DE ROSA R. - Premetto che, non essendo membro della Commissione della gestione e delle finanze, non ho avuto il privilegio né tantomeno l'onore di approfondire il tema. Oggi ho sentito dire che questa tassa si applicherebbe agli attori che generano cento movimenti giorno (dunque 50 posteggi) e che essa non varierà a dipendenza del luogo né che distinguerà il tipo di attore. Dunque gli attori saranno il grande centro commerciale e la grande distribuzione da un lato e l'artigianato e la piccola media impresa dall'altro. Sarebbe invece auspicabile rispettare il principio della legge approvata nel 1994: colpire i grandi generatori di traffico, principio sul quale vi è un ampio consenso. Inoltre, oggi i congestionamenti di traffico avvengono soprattutto in determinate parti del Cantone: ad esempio la Leventina, che non è confrontata con problemi di traffico causati dai grandi generatori di traffico, bensì subisce il traffico parassitario di transito, verrebbe penalizzata doppiamente da questa tassa.

STORNI B. - Faccio notare a De Rosa e a Gobbi che la tassa non finisce nelle casse del Cantone, bensì servirà per far fronte al deficit del trasporto pubblico anche nelle regioni periferiche, il quale sarebbe il primo a essere tagliato se il Cantone non disponesse di questi mezzi.

La discussione sull'emendamento è dichiarata chiusa.

Ai sensi dell'art. 72 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, su richiesta di Francesco Maggi per il gruppo dei Verdi, la votazione sull'emendamento proposto dal gruppo PPD+GG avviene per appello nominale.

Si pronunciano in favore le signore e i signori deputati:

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

Si oppongono:

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

L'emendamento proposto dal gruppo PPD+GG è quindi accolto con 46 voti favorevoli e 42 contrari.

MAGGI F. - Alla luce del risultato appena scaturito dalla votazione sull'emendamento del PPD+GG annuncio che il gruppo Verdi ritira l'appoggio al Preventivo 2015.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge sui trasporti pubblici scaturito dalle deliberazioni parlamentari sono accolti con 45 voti favorevoli, 25 contrari e 17 astensioni.

Disegno di legge concernente l'istituzione dell'azienda cantonale dei rifiuti del 24 marzo 2004 (LACR)

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge sono respinti con 31 voti favorevoli, 54 contrari e 2 astensioni.

Disegno di legge tributaria del 21 giugno 1994

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge sono accolti con 71 voti favorevoli, 14 contrari e 2 astensioni.

Decreto legislativo concernente il Preventivo 2015

- Emendamento del gruppo PLR

*Si propone di **ridurre la voce "bene e servizi" di 12 milioni di franchi e di sciogliere il fondo per strade nazionali di 2.66 milioni di franchi.***

- Emendamenti di Matteo Pronzini

1. Posizione 295 - Area di gestione sanitaria

- **aumento delle uscite da fr. 306'344'000 a fr. 309'044'000** alla posizione 36340014 (contributo cantonale per ospedalizzazione nel Cantone)

2. Posizione 839 - Ufficio dell'ispettorato del lavoro:

- **aumento delle uscite totali da fr. 2'196'410 a fr. 4'392'820**

3. Posizione 843 - Sezione del lavoro / Ufficio misure attive / misure cantonali

- **aumento delle uscite da fr. 1'220'000 a fr. 20'000'000** alla posizione 36370039 (contributi cantonali straordinari ai disoccupati)

4. Posizione 921 - Sezione delle risorse umane

- **aumento delle uscite da fr. 1'118'700 a fr. 3'500'000** alla posizione 30100012 (stipendi e indennità apprendisti)

VITTA C. - L'emendamento del gruppo PLR è stato presentato per portare un risparmio della voce "beni e servizi" e lo scioglimento del fondo delle riserve delle strade nazionali con l'obiettivo di non alterare il risultato di esercizio finale dopo l'iter che abbiamo conosciuto durante l'ultima ora di dibattito.

CAVERZASIO D. - Alla luce del risultato della votazione inerente alla tassa di collegamento, chiedo un'interruzione affinché il mio gruppo possa riunirsi per discutere dell'emendamento in oggetto.

Il Presidente accoglie la richiesta e dichiara chiusa la seduta.

3. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 17:00 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Gianrico Corti

Il Segretario, Gionata P. Buzzini