

# ANNO 2015/2016

## Seduta XIX: lunedì 14 dicembre 2015 - pomeridiana

### SOMMARIO

|                                                                                                                                                                                                                          |                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 1. Subingresso di deputato .....                                                                                                                                                                                         | <a href="#">2464</a> |
| 2. Sostituzione di membri di Commissioni .....                                                                                                                                                                           | <a href="#">2464</a> |
| 3. Presentazione di messaggi e proposta di attribuzione a Commissioni .....                                                                                                                                              | <a href="#">2465</a> |
| 4. Messaggio ritirato .....                                                                                                                                                                                              | <a href="#">2465</a> |
| 5. Proposta di attribuzione a Commissioni di iniziative parlamentari elaborate .....                                                                                                                                     | <a href="#">2465</a> |
| 6. Modifica di attribuzione a Commissioni di iniziative parlamentari elaborate .....                                                                                                                                     | <a href="#">2466</a> |
| 7. Presentazione di atti parlamentari .....                                                                                                                                                                              | <a href="#">2466</a> |
| 8. Nomina di due assessori giurati.....                                                                                                                                                                                  | <a href="#">2467</a> |
| - <i>Rapporto del 23 novembre 2015 dell'Ufficio presidenziale GC</i>                                                                                                                                                     |                      |
| 9. Elezione di due membri della Commissione di ricorso sulla magistratura e designazione del Presidente .....                                                                                                            | <a href="#">2468</a> |
| - <i>Rapporto del 4 dicembre 2015 dell'Ufficio presidenziale GC</i>                                                                                                                                                      |                      |
| 10. Modifica della legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 -<br>Tassa di collegamento a carico dei generatori di importanti correnti<br>di traffico a parziale copertura dei costi del trasporto pubblico ..... | <a href="#">2468</a> |
| - <a href="#">Messaggio del 4 novembre 2015 n. 7139</a>                                                                                                                                                                  |                      |
| - <a href="#">Rapporto di maggioranza del 1° dicembre 2015 n. 7139R1; 2598</a><br><a href="#">relatore: Sergio Savoia</a>                                                                                                |                      |
| - <a href="#">Rapporto di minoranza 1 del 9 dicembre 2015 n. 7139R2;</a><br><a href="#">relatore: Fiorenzo Dadò</a>                                                                                                      |                      |
| - <a href="#">Rapporto di minoranza 2 del 10 dicembre 2015 n. 7139R3;</a><br><a href="#">relatore: Gabriele Pinoja</a>                                                                                                   |                      |
| 11. Chiusura della seduta e rinvio .....                                                                                                                                                                                 | <a href="#">2499</a> |

**PRESIDENZA:** Luca Pagani, Presidente

Alle ore 14:10 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 87 deputati.

**Sono presenti le signore e i signori deputati:**

Agustoni - Aldi - Ay - Bacchetta-Cattori - Badaracco - Badasci - Balli - Bang - Battaglioni - Beretta Piccoli - Bignasca - Bosia Mirra - Brivio - Canepa - Caprara - Cavadini - Caverzasio - Cedraschi - Celio - Corti - Crugnola - Dadò - De Rosa - Delcò Petralli - Denti - Ducry - Durisch - Farinelli - Ferrara Micocci - Ferrari - Filippini - Foletti - Fonio - Franscella - Frapolli - Gaffuri - Galeazzi - Galusero - Garobbio - Garzoli - Gendotti - Ghisla - Ghisletta - Ghisolfi - Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Guscio - Jelmini - Kandemir Bordoli - Käppeli - Kappenberger - La Mantia - Lurati I. - Lurati S. - Lurati Grassi - Maggi - Mattei - Merlo - Minoretti - Minotti - Morisoli - Ortelli - Pagani - Pagnamenta - Pamini - Paparelli - Passalia - Patuzzi - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Pini - Pinoja - Polli - Pronzini - Quadranti - Robbiani - Rückert - Sanvido - Savoia - Schnellmann - Seitz - Terraneo - Viscardi - Zanini

**Si sono scusati per l'assenza:**

Bergonzoli - Ramsauer - Storni

**1. SUBINGRESSO DI DEPUTATO**

*Dopo la dichiarazione di fedeltà alle Costituzioni federale e cantonale e alle leggi sono rilasciate le credenziali di deputato al signor Tiziano Galeazzi (LEGA), Lugano, che subentra al dimissionario Marco Chiesa, Lugano.*

**2. SOSTITUZIONE DI MEMBRI DI COMMISSIONI**

*Ai sensi dell'art. 29 cpv. 4 LGC, il Presidente comunica le seguenti sostituzioni:*

- |                                                              |                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| - Commissione della legislazione                             | Sabrina Gendotti subentra a Claudio Franscella                                            |
| - Commissione delle petizioni e dei ricorsi                  | Lorenzo Jelmini subentra a Sabrina Gendotti<br>Tiziano Galeazzi subentra a Lara Filippini |
| - Commissione speciale delle bonifiche fondiarie             | Tiziano Galeazzi subentra a Lara Filippini                                                |
| - Commissione speciale sanitaria                             | Sabrina Aldi subentra a Daniele Caverzasio                                                |
| - Commissione speciale procedura elezione magistrati         | Amanda Rückert subentra a Daniele Caverzasio                                              |
| - Commissione di sorveglianza delle condizioni di detenzione | Tiziano Galeazzi subentra a Lara Filippini                                                |

- *Commissione di controllo del mandato pubblico di AET* *Boris Bignasca subentra a Paolo Sanvido*
- *Commissione di controllo del mandato pubblico di BancaStato* *Omar Balli subentra a Daniele Caverzasio*

### **3. PRESENTAZIONE DI MESSAGGI E PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONI**

- n. 7149    25 novembre 2015  
Aggregazione dei Comuni di Cresciano, Iragna, Lodrino e Osogna in un unico Comune denominato Riviera  
**(alla Commissione speciale aggregazione di Comuni)**
- n. 7150    25 novembre 2015  
Modifica della legge sull'esercizio dei diritti politici sui giorni e gli orari di voto  
**(alla Commissione speciale Costituzione e diritti politici)**
- novembre 2015 (v. RG 02.12.2015 n. 5338)  
Programma della statistica cantonale 2016-2019  
**(alla Commissione della legislazione)**

### **4. MESSAGGIO RITIRATO**

- n. 6367    2 giugno 2010  
Richiesta di abrogazione del Piano di utilizzazione cantonale stradale della circonvallazione Agno-Bioggio (strada cantonale PA 398) adottata con decreto legislativo del 2 dicembre 2008  
**(v. Risoluzione governativa del 2 dicembre 2015 n. 5285)**

### **5. PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONI DI INIZIATIVE PARLAMENTARI ELABORATE**

Farinelli A. e cofirmatari - 23 novembre 2015

Modifica del decreto legislativo concernente le condizioni retributive e previdenziali a favore dei membri del Consiglio di Stato del 23 febbraio 2015 (Introduzione di una soluzione transitoria per la determinazione del salario dei Consiglieri di Stato a fronte del contributo provvisorio del 9% richiesto fino al momento dell'introduzione di un nuovo sistema previdenziale dei Consiglieri di Stato)  
**(alla Commissione della gestione e delle finanze)**

Pini N. e cofirmatari - 23 novembre 2015

Modifica della legge sull'orientamento scolastico e professionale e sulla formazione professionale e continua (Lorform) del 4 febbraio 1998 (Le organizzazioni del mondo del lavoro collaborino all'orientamento professionale dei nostri giovani)

**(alla Commissione speciale scolastica)**

Pamini P. e cofirmatari - 23 novembre 2015

Modifica della legge tributaria (Liberalità - Saniamo l'illegalità e fermiamo la discriminazione delle iniziative private per scopo pubblico o di utilità pubblica)

**(alla Commissione speciale tributaria)**

**6. MODIFICA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI INIZIATIVE PARLAMENTARI ELABORATE**

Ghisletta R. - 02.11.2015

Modifica dell'art. 14 della Costituzione cantonale (Ente cantonale per lavori di utilità pubblica)

**(alla Commissione speciale Costituzione e diritti politici + parere Commissione della gestione e delle finanze)**

Ghisletta R. - 02.11.2015

Modifica dell'art. 15 della Costituzione cantonale (Ente cantonale per lo sviluppo economico)

**(alla Commissione speciale Costituzione e diritti politici + parere Commissione della gestione e delle finanze)**

Ghisletta R. - 02.11.2015

Modifica dell'art. 15 della Costituzione cantonale (regolamentazione degli stipendi massimi dei dirigenti degli enti pubblici, parapubblici e sussidi)

**(alla Commissione speciale Costituzione e diritti politici + parere Commissione della gestione e delle finanze)**

**7. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI**

*Gli atti parlamentari sono allegati alla fine del verbale della seduta (vedi p. [2500](#)).*

## **8. NOMINA DI DUE ASSESSORI GIURATI**

Rapporto del 23 novembre 2015

*Ai sensi dell'art. 88 LGC, si procede alla votazione a scrutinio segreto per la sostituzione di un assessore-giurato per il Tribunale penale cantonale per il periodo fino al 31 maggio 2018.*

### Primo scrutinio (maggioranza assoluta dei votanti)

|                     |    |
|---------------------|----|
| Schede distribuite: | 81 |
| Schede rientrate:   | 81 |

|                     |    |
|---------------------|----|
| Risultato:          |    |
| Schede bianche:     | 8  |
| Schede nulle:       | 2  |
| Roberto Martinotti: | 71 |

*Il signor Roberto Martinotti è pertanto eletto quale assessore-giurato per il Tribunale penale cantonale per il periodo fino al 31 maggio 2018.*

*Ai sensi dell'art. 88 LGC, si procede alla votazione a scrutinio segreto per la sostituzione di un assessore-giurato per la Corte di appello e di revisione penale per il periodo fino al 31 maggio 2018.*

### Primo scrutinio (maggioranza assoluta dei votanti)

|                     |    |
|---------------------|----|
| Schede distribuite: | 83 |
| Schede rientrate:   | 83 |

|                 |    |
|-----------------|----|
| Risultato:      |    |
| Schede bianche: | 11 |
| Schede nulle:   | 2  |
| Cristina Fusi   | 70 |

*La signora Cristina Fusi è pertanto eletta quale assessore-giurato per la Corte di appello e di revisione penale per il periodo fino al 31 maggio 2018.*

**9. ELEZIONE DI DUE MEMBRI DELLA COMMISSIONE DI RICORSO SULLA MAGISTRATURA E DESIGNAZIONE DEL PRESIDENTE**

Rapporto del 4 dicembre 2015

*Ai sensi dell'art. 88 LGC, si procede alla votazione a scrutinio segreto per l'elezione del Presidente e di un membro della Commissione di ricorso sulla magistratura.*

**Primo scrutinio (maggioranza assoluta dei votanti)**

Schede distribuite: 71

Schede rientrate: 71

Risultato:

Schede bianche: 13

Schede nulle: 1

Emanuela Colombo Epiney, presidente: 65

Roy Garré, membro: 59

*La signora Emanuela Colombo Epiney è pertanto eletta quale Presidente e Roy Garré quale membro della Commissione di ricorso sulla magistratura per il periodo di nomina sino al 31 dicembre 2019.*

**10. MODIFICA DELLA LEGGE SUI TRASPORTI PUBBLICI DEL 6 DICEMBRE 1994 - TASSA DI COLLEGAMENTO A CARICO DEI GENERATORI DI IMPORTANTI CORRENTI DI TRAFFICO A PARZIALE COPERTURA DEI COSTI DEL TRASPORTO PUBBLICO**

Messaggio del 4 novembre 2015 n. 7139

*Ai sensi dell'art. 133 LGC, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito ridotto.*

*Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia e il disegno di legge allegato al rapporto stesso.*

*Conclusioni del rapporto di minoranza 1 della Commissione della gestione e delle finanze: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia e il disegno di legge allegato al rapporto stesso.*

*Conclusioni del rapporto di minoranza 2 della Commissione della gestione e delle finanze: si invita il Gran Consiglio a respingere il messaggio del Consiglio di Stato.*

*È aperta la discussione di entrata in materia.*

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - L'anno scorso il Gran Consiglio ha discusso ampiamente il tema in oggetto in vista della modifica della legge sui trasporti pubblici [RL 7.4.1.1; LTPub] e ha posto le basi legali sulle quali si fonda la proposta oggi in esame. Pertanto, mi limito a passare in rassegna i punti sottolineati nel rapporto della maggioranza commissionale e mi riservo in seguito, durante il dibattito, di intervenire per chiarire punti specifici.

La tassa di collegamento e l'azione sui posteggi sono, come spiegato all'inizio del rapporto, uno degli elementi tramite i quali cerchiamo di affrontare l'emergenza traffico conosciuta in certe regioni del nostro Cantone. Almeno due volte al giorno una parte cospicua della superficie di pianura cantonale è congestionata a un punto tale da arrivare spesso a una situazione di collasso: ciò significa, dal punto di vista della salute pubblica, una serie di conseguenze negative alle quali è esposta una parte rilevante della nostra popolazione; inoltre, dal punto di vista economico, questa situazione implica una perdita altrettanto rilevante in termini di ore di lavoro, competitività, eccetera. Il tema in discussione è stato anche messo in relazione alla questione dei lavoratori frontalieri che ha conseguenze molto tangibili sulla praticabilità della rete viaria in determinate parti del nostro Cantone.

Sappiamo che la disponibilità di posteggi, una volta giunti a destinazione, è uno degli elementi essenziali di valutazione quando l'utente deve decidere se utilizzare il trasporto pubblico o quello privato, che resta comunque di gran lunga la modalità di spostamento principale sul nostro territorio. Il singolo elemento che influenza di più la scelta in tema di spostamenti sistemici del trasporto privato è la disponibilità del posteggio all'arrivo e il suo costo. Quindi agire sul parcheggio e sui costi dello stesso è un elemento che può avere un impatto sovradimensionato rispetto all'essenza di questa misura. Esso rientra, come sottolineato nel rapporto, in un approccio di politica coordinata, che deve riguardare sia il trasporto pubblico, sia l'infrastruttura, sia il tentativo di modificare i comportamenti dell'utenza privata.

La tassa di collegamento, che in realtà è un'imposta (come si evince dalla lettura del messaggio e del rapporto) è uno dei molti strumenti con cui cerchiamo di affrontare questo problema, ben sapendo che non è perfetta, che non risolverà né tutti i problemi connessi con il traffico né tutti i mali. Vi sono molti modi per migliorare questa proposta, vi sono molte proposte migliori che però non sono state fatte e vi sono molti modi per criticare la proposta in esame senza proporre nulla di meglio, come si constata nei due rapporti di minoranza. La proposta sul tavolo è perfettibile, non è una panacea, ma è un tassello di una politica integrata e integrabile della mobilità per la quale non possiamo più attendere. Siamo in una situazione di pre-collasso e s'impone il cambiamento di paradigma, altrimenti andremo incontro a guai peggiori nei prossimi anni.

A proposito degli emendamenti presento alcune considerazioni generali su quelli proposti in sede commissionale dal gruppo PLR, in particolare dal collega Farinelli, che la maggioranza della Commissione ha fatto propri. Il primo riguarda l'introduzione di un periodo di prova fissato in tre anni alla fine del quale il Governo sarà chiamato, se il Gran Consiglio voterà il rapporto di maggioranza, a riferire al Legislativo sull'efficacia effettiva di questa proposta: credo che tutti speriamo che questa misura funzioni, ma lo sapremo solo dopo che sarà realizzata e avremo la possibilità, attraverso questo periodo di prova, di verificare se la proposta funziona nella pratica e in che misura.

Il secondo emendamento inserito nel rapporto di maggioranza riguarda la riduzione del livello massimo della forchetta per gli spostamenti pendolari ridotta a 3.50 franchi (la forchetta originariamente arrivava fino a cinque franchi).

Abbiamo introdotto questi due emendamenti perché li abbiamo ritenuti ragionevoli, non complicano eccessivamente l'attuazione di questa misura; in merito alla questione della complessità va fatto un plauso al Governo e ai funzionari che si sono occupati del messaggio per aver cercato meccanismi che, pur non essendo perfetti, sono comunque di relativamente facile attuazione. Da questo punto di vista, pur non volendo anticipare il dibattito su alcune proposte di emendamento giunteci, bisogna fare molta attenzione a non andare a toccare meccanismi con modifiche che renderebbero di difficile applicazione una legge che non lo è già di per sé. A questo proposito, la scelta fatta dal Governo di partire dal numero di posteggi e stalli per definire la tassa è una scelta perfettibile ma ha il vantaggio di essere chiara e facilmente misurabile. Le altre scelte a disposizione sarebbero state molto complesse; cito come esempio il caso di un bar che con quattro posteggi a disposizione ha più movimenti giornalieri di un'azienda con venti stalli usati la mattina e la sera: ci si può rendere conto, anche in maniera intuitiva, che è molto complesso verificare tutti i movimenti e basare la tassa sui di essi, mentre è più semplice fondarsi sull'aspetto statico, misurabile, chiaro ed evidente e già definito in sede di licenza edilizia che è il numero degli stalli e la loro destinazione.

Quindi gli sforzi fatti dal Governo con il proprio messaggio e dalla Commissione nella sua maggioranza col rapporto sono intesi a proporre una legge che sia efficace e la più facilmente applicabile possibile, pur essendo lungi dall'essere la migliore possibile. Nella discussione delle proposte alternative, contenute negli emendamenti, bisogna tenere conto anche di questi due criteri: infatti, tali alternative, motivate da ragioni lodevolissime, se accettate potrebbero presentare enormi difficoltà di applicazione, al punto tale da rendere probabilmente meno attuabile l'interezza della proposta legislativa in discussione.

DADÒ F., RELATORE DI MINORANZA 1 - Porto l'adesione del mio gruppo alla nuova tassa di collegamento oggi in discussione. Sì, avete capito bene, l'adesione, nonostante si tratti di una tassa, nonostante non sia quanto abbiamo votato l'anno scorso – si trattava di una tassa causale, mentre quella in discussione non lo è – e nonostante si sia cercato e si cerchi di manipolare la verità. Ma come in tutte le cose di questo mondo e come dovrebbe ancora vigere in un sistema democratico funzionante come quello svizzero, vi è la completa libertà sia di interporre un "ma" sia di proporre alcune doverose correzioni, senza per questo, si spera, essere apostrofati o dileggiati come è stato il caso un anno fa. Tali correzioni sono tanto semplici da formulare e da comprendere anche per il "Gigi da Viganell" che forse, proprio per questo, creano l'imbarazzo e la necessità delle foglie di fico della messa in prova di tre anni o, peggio, del ricatto sull'innalzamento delle imposte ripetuto come un mantra, per non dire della manipolazione sistematica dell'opinione pubblica attraverso la diffusione, domenicale e non, di emerite falsità. Se per la maggioranza l'accettazione acritica di quanto proposto potrà forse andare bene, per il mio gruppo invece non entra in linea di conto, tantomeno, come in questo caso, quando si tratta di andare a raschiare e pescare in profondità nelle tasche sempre più vuote dei cittadini ticinesi.

L'analisi di questa proposta, che nei suoi intenti dichiarati di valenza ecologica e a favore della salute dei cittadini è buona, rivela alcune criticità che abbiamo evidenziato nel rapporto di minoranza 1 (che riassumerò brevemente) che spingono a proporre alcuni emendamenti che ci sembrano doverosi. Senza l'approvazione di questi ultimi verrebbero

a cadere in gran parte gli intenti stessi della proposta e si penalizzerebbe ingiustamente una parte dei nostri concittadini che non vive presso le stazioni ben servite dei bus o dei treni delle città.

Chiunque abbia analizzato in modo minimamente critico il messaggio avrà notato che questa tassa non sarà affatto pagata dai frontalieri, come si è voluto fare intendere sin dall'inizio: i diciotto milioni saranno prelevati per due terzi dalle tasche dei ticinesi e solo per un terzo, forse, da quelle dei frontalieri. Tra l'altro questi ultimi, grazie al cambio favorevole e al minore costo della vita, stanno meglio e quindi a essi purtroppo questa tassa non farà né caldo né freddo se non sarà maggiorata. Le tasche che saranno alleggerite non saranno neppure quelle abbastanza piene dei banchieri, degli imprenditori, dei fiduciari, dei medici e degli avvocati i cui posteggi non saranno tassati. I diciotto milioni che andranno a rimpolpare le casse cantonali saranno prelevati prevalentemente dalle tasche già semivuote degli operai e delle famiglie ticinesi e, in minor parte, dei frontalieri; questa tassa andrà a penalizzare ancora una volta chi vive nelle periferie del Cantone e che è costretto – costretto! – a usare l'automobile per andare tutti i giorni a lavorare, perché non ha, e mai avrà, i mezzi pubblici adeguati.

Nel rapporto ho aggiunto una cartina, che invito a guardare. Credo sia chiara a tutti l'inaccettabile disparità di trattamento che dovrà subire una parte dei cittadini di questo Cantone: ci chiediamo come la maggioranza di questo Gran Consiglio, per non parlare dei deputati delle valli, possa accettare tale proposta senza batter ciglio.

La nuova tassa così come proposta dal Dipartimento del territorio non risolve neppure il problema della viabilità caotica nei centri urbani, proprio laddove vi sarebbe invece molto bisogno. Infatti, non tassando un solo posteggio nei centri delle città, non si capisce che tipo di effetto dissuasivo si dovrebbe ottenere. Come mai nessuno in questo Parlamento, neppure chi si dice di avere sensibilità ambientale, ha sentito l'esigenza di tentare di porre rimedio a questa stortura? Crediamo sia assodato per tutti che tra i tasselli fondamentali per ottenere un effetto concreto sulla viabilità e sulla diminuzione di traffico, rientri a pieno titolo tutto quanto riguarda la mobilità aziendale. Solo se questa misura sarà concretamente promossa possiamo sperare di ottenere un certo risultato sulle strade come pure a livello di diminuzione dell'inquinamento. Invito a leggere tutto l'impianto legislativo e a dirmi dove vi sono misure serie di questo tipo, che una volta applicate possano togliere non pretendo diecimila, non dico mille, ma almeno cento automobili dalle strade intasate del Cantone. Potrei continuare ancora ma mi fermo.

Nel rapporto abbiamo anche citato l'esistenza di alcuni problemi d'ordine giuridico che la maggioranza della Commissione non ha voluto approfondire ma, anzi, ha forzato la mano per andare oltre. Pertanto sia chiaro: così facendo i colleghi si sono assunti l'intero fardello della responsabilità legislativa, naturalmente in buona compagnia del Governo che a più riprese ha dato la garanzia – e continua a sostenere – di aver fatto tutti gli approfondimenti necessari.

Visto che, tra un istante, i contenuti nel nostro rapporto saranno spazzati via da una maggioranza bulgara e precostituita, discuteremo in seguito gli emendamenti che abbiamo proposto a tutela degli operai ticinesi, a favore dell'ecologia e per il ripristino dell'equità di trattamento nei confronti delle periferie, in quanto sono aspetti di primaria importanza che non si possono certo lasciare cadere nel nulla.

Per terminare, dato che qualcuno con ogni probabilità lancerà un referendum e vi sarà un dibattito popolare tutt'altro che evidente, ci sembrerebbe saggio che questo Gran Consiglio cerchi, fin che ne ha le possibilità, di rendere questa tassa un tantino più appetibile all'opinione popolare, sostenendo i nostri emendamenti che vanno proprio in questa direzione e che sono perfettamente compatibili con il diritto, almeno tanto quanto la

legge stessa. Se nessuno dei nostri emendamenti passerà, è comunque già chiaro fin da adesso che il mio gruppo e il mio partito non si prenderanno nessun impegno e se ne staranno tranquillamente a guardare nel corso dei dibattiti i voli pindarici dell'ammucchiata bulgara che oggi li ha affossati. E qualora il popolo e i tribunali, che con ogni probabilità diranno la loro, dovessero dare via libera a questa tassa, i nostri emendamenti saranno oggetto di un'iniziativa parlamentare e magari, perché no, anche popolare.

PINOJA G., RELATORE DI MINORANZA 2 - Un anno fa, la tassa di collegamento era inserita direttamente nel preventivo. Il Parlamento, d'accordo sul principio, aveva chiesto di presentarla con un messaggio separato, studiato e possibilmente condiviso.

Di sicuro oggi è convinzione di tutti che il problema del traffico nel nostro Cantone è acutissimo: le colonne, presenti un po' ovunque, gli imbottigliamenti, le lunghe attese non sono più la caratteristica dei periodi corrispondenti alle vacanze, ma sono purtroppo la regola.

È sicuramente apprezzabile che il Direttore del Dipartimento del territorio (DT) si stia occupando di questo annoso problema; peccato che lo faccia con una visione monotematica e poco condivisa. Ora, se la soluzione doveva essere condivisa dalle associazioni interessate e, soprattutto, doveva trovare soluzioni per ridurre il traffico e quindi doveva essere direttamente condivisa da tutti gli automobilisti residenti che subiscono i tanti disagi, allora si può tranquillamente affermare che si tratta di un fallimento in partenza. Se invece la si vede come un nuovo balzello, come una nuova tassa che per la sua parte preponderante sarà pagata dai ticinesi e dai residenti, allora raggiungerà, forse, il proprio scopo.

Riprendendo succintamente il mio rapporto di minoranza – abbastanza semplice e comprensibile – riassumo alcune osservazioni assai critiche sulla soluzione prospettata dal Direttore del DT Claudio Zali.

Premetto che, quale punto fermo, io come certamente tutti i contrari a quanto proposto nel messaggio riteniamo che sia necessaria una soluzione condivisa con tutte le parti coinvolte, al fine di diminuire prima di tutto il traffico. Inoltre, siamo d'accordo che anche coloro che usufruiranno di un collegamento, come previsto nella legge sul trasporto pubblico, siano chiamati a contribuire al finanziamento dello stesso.

Il problema non si potrà però risolvere solo in un senso. Parallelamente anche la rete stradale dovrà essere migliorata e ampliata. In molte zone del Cantone, la stessa è uguale a quella di trent'anni fa, con l'aggiunta di nuove rotonde – rivelatesi tra l'altro più un impedimento che un fattore di maggior scorrevolezza del traffico – con qualche striscia arancione nel centro della carreggiata, di cui non capiamo bene il servizio, e altro ancora: essa è comunque inadeguata. Oltre a ciò, è necessario un cambio di comportamento e di abitudini da parte di coloro che giornalmente si spostano dal proprio domicilio al posto di lavoro: più utilizzo dei mezzi pubblici – quando saranno adeguati – e condivisione dell'autovettura. Per ora in questo senso non si è fatto molto, o meglio, il Cantone non mi sembra abbia fatto un granché nell'opera di sensibilizzazione.

Ora, la tassa così come concepita non raggiunge nessun obiettivo di quelli che ho espresso. Nessuna condivisione; nessun collegamento; nessuna diminuzione di traffico: la proposta presenta quindi diversi limiti. Il collega Savoia ha affermato che agire sui parcheggi è una possibilità tra altre, che la soluzione proposta non sarà una panacea e non è perfetta, che è solo un debole tassello, che ha un limite nel numero di cinquanta stalli (l'esempio del bar che egli ha citato è molto pertinente): tutti abbiamo qualche dubbio sul fatto che questa tassa sia la soluzione ideale. Abbiamo avuto un anno di tempo e in

questo periodo non abbiamo cavato un ragno dal buco. La soluzione non è arrivata. Il collega Dadò, anche se ha ripetuto "nonostante" per ben tre volte, ha detto che dobbiamo votare questa soluzione. Non ritengo sia un modo valido per far andare avanti un messaggio.

Va detto che il messaggio ha qualche merito: è una nuova tassa per i contribuenti residenti in Ticino. Distributori, grandi magazzini, centri commerciali e negozi siti in Ticino, già confrontati con la concorrenza italiana, dovrebbero far pagare anche il parcheggio ai clienti. Mi chiedo: siamo forse masochisti? Non basta imporre loro orari d'apertura limitati rispetto a quelli d'oltre confine: andiamo avanti così, più tasse e meno servizi, complimenti. Un altro merito della proposta è che procurerà ben diciotto milioni di franchi alle finanze dello Stato. Pensate: ben diciotto milioni su circa tre miliardi di spesa; oltretutto diciotto milioni neppure netti, visto che potrebbero venir meno circa tre o quattro milioni di tasse. E poi bisogna stare attenti: grazie sempre a questi importantissimi diciotto milioni evitiamo di far scattare il moltiplicatore d'imposta; questo è il vero motivo, evitiamo di far scattare quel meccanismo (che, è necessario ricordare, si diceva che non sarebbe mai stato applicato), che tutti temiamo. Cari colleghi, è ora di svegliarsi: non riterrete che sia questo il modo di sistemare le finanze del Cantone. Seppur in carica da pochi anni, penso che il Consigliere di Stato Claudio Zali dovrebbe rendersi conto che se vogliamo far quadrare le finanze dobbiamo agire sulla spesa. Negli ultimi dieci anni e in più occasioni i contributi dei cittadini hanno salvato capra e cavoli. Come si può pensare quindi che una misura che dovrebbe fare diminuire il traffico sia anche una misura di risparmio?

Parleremo solo dopodomani delle finanze e del preventivo, tra l'altro schivando l'oliva ancora una volta visto che si rinviando i tagli alla presentazione, che avverrà nel corso del mese di aprile del 2016, del pacchetto di misure di risparmio; però chiedo che non si attribuisca alla misura proposta dal messaggio governativo un'importanza così grande al punto da farla diventare un "must" per far passare i preventivi.

Concludo, come nel mio rapporto, con l'aspetto giuridico. È opinione comune che quest'ultimo sia l'aspetto più debole, il muro più fragile sul quale si regge questo castello. I giuristi del DT sostengono che l'impianto giuridico regga. Le associazioni economiche hanno commissionato una perizia sulla base della quale sostengono il contrario. Per altri casi abbiamo chiesto perizie a eminenti personalità e professori: forse era il caso di chiederne una anche questa volta. Magari la tassa sarà applicabile, ma se venisse introdotta e poi in sede giudiziaria fosse respinta, cosa faremo? Mi piacerebbe avere una risposta da parte del Consigliere di Stato.

Con il mio rapporto di minoranza, che invito a sostenere, chiedo di non accettare la tassa così come presentata. Il principio del finanziamento del trasporto pubblico è condiviso, ma solo e unicamente se lo stesso è sostenuto da un progetto efficace e giuridicamente solido.

CAPRARA B., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Confermo che il gruppo liberale radicale appoggerà la proposta di tassa di collegamento o, meglio, il rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze con i relativi emendamenti. Il Consiglio di Stato deve sapere però che si tratta di un sostegno deciso con grande sofferenza. L'intenso travaglio è dovuto alla valutazione critica degli aspetti positivi della tassa contrapposti ad alcuni aspetti che rimangono perlomeno problematici.

Gli aspetti positivi sono numerosi: in primo luogo è a tutti noto che il Sottoceneri soffre per il congestionamento del traffico negli orari di punta. Quest'ultimo blocca giornalmente l'A2 nelle prime ore del mattino e nel tardo pomeriggio. Pertanto ogni proposta che possa

contribuire a risolvere, almeno parzialmente, questa situazione andrebbe di principio salutata con un certo favore. In secondo luogo, la tassa di collegamento per il Consiglio di Stato rientra nella categoria di "imposta speciale a destinazione vincolata". Materialmente si configura come un'imposta orientativa, in quanto nelle intenzioni dovrebbe favorire la condivisione dell'auto e lo spostamento degli utenti verso il trasporto pubblico. Ma ha valenza anche di imposta di rivalsa dei costi, visto che permetterà di migliorare la copertura dei costi per il progressivo ampliamento del trasporto pubblico con i relativi maggiori costi. Un terzo aspetto positivo può essere messo in relazione a quanto appena deciso a Parigi. La questione ambientale richiede un profondo cambiamento di approccio che concerne tutti e anche in questo senso la tassa, o imposta che dir si voglia, può dare un segnale positivo per favorire comportamenti diversi. Infine, è ovvio che i previsti diciotto milioni di franchi supplementari incassati dalla tassa di collegamento consentono di trovare risorse decisive per ammortizzare l'aumento dei costi relativi allo sviluppo del trasporto pubblico e, di conseguenza, migliorare la difficile situazione finanziaria del Cantone.

Ma la tassa di collegamento presenta anche aspetti problematici che ci sembra giusto sottolineare. Dapprima non possiamo sottacere la tempistica della presentazione del messaggio, datato 4 novembre, quindi quattro settimane dopo il messaggio sul preventivo, che è stato presentato il 30 settembre 2015. La forte interconnessione tra i due temi è tuttavia lapalissiana. La Commissione ha ricevuto il messaggio a metà novembre e si è trovata nell'impossibilità materiale di effettuare gli approfondimenti auspicati. Non vogliamo fare un processo alle intenzioni ma forte è stata la sensazione di essere messi con le spalle al muro: o si approvava il messaggio così come presentato oppure il preventivo sarebbe saltato. Mi permetto di stigmatizzare questo modo di fare politica, che dimostra poco rispetto per i ruoli istituzionali. Invito il Consiglio di Stato e nello specifico il Direttore del Dipartimento del territorio a tener sempre conto che vi sono tempi tecnici da rispettare se si vuole permettere al Parlamento di svolgere il proprio lavoro seriamente. Queste prove di forza non vanno bene, tanto più nell'ottica dell'indispensabile condivisione che vorrete e dovrete avere per le misure di rientro di carattere strutturale previste per la prossima primavera.

L'aspetto giuridico della tassa è un secondo punto problematico che sarà verosimilmente risolto dai tribunali. Il vecchio adagio secondo cui se chiedete a due giuristi avrete perlomeno tre pareri si è presentato anche in questa occasione. In questa sede mi limito a sottolineare che è stata consegnata una perizia giuridica promossa dall'Associazione economia e ambiente, dalla Camera di commercio del Cantone Ticino, dall'Associazione industrie ticinesi e dai Distributori ticinesi, secondo la quale la tassa di collegamento è, in verità, un'imposta e *«l'imposta di collegamento proposta non rispetta i principi costituzionali cui è soggetta l'impostazione fiscale nel nostro Paese»*.

I dubbi sollevati sono stati quindi diversi e la maggioranza della Commissione non ha avuto il tempo materiale per approfondire questi aspetti. Per questo motivo abbiamo deciso di dare credito all'impostazione giuridica e alle tesi del DT – mi rivolgo al collega Dadò: i tempi ci hanno costretti a basarci sulle tesi del DT e quindi a ognuno il proprio ruolo – che ha studiato il messaggio per parecchi mesi valutando la tassa come giuridicamente solida, come si evince da alcune risposte ricevute.

Dal punto di vista materiale vi sono ulteriori aspetti perlomeno problematici. Si potrebbe ad esempio porre la questione della parità di trattamento. In effetti questa tassa vuole penalizzare chi utilizza il proprio veicolo per recarsi al lavoro. Si tratta di tassare il comportamento poco virtuoso del singolo e questo a prescindere se poi andrà a mettere il proprio veicolo in un parcheggio di dieci, cinquanta o cento posti. Quindi si potrebbe porre la questione del limite di parcheggi a partire dal quale si tassa. Giova ricordare che in

Ticino vige il regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst) che contiene il regolamento cantonale posteggi privati corrispondente agli articoli da 51 a 62. Ogni parcheggio è soggetto ad autorizzazione secondo la classica procedura delle norme edilizie con un forte coinvolgimento dei Comuni. Perché allora non applicare questo regolamento che già precisa e differenzia quanti parcheggi sono necessari per quale impianto o edificio tassandone l'uso? Così sarebbero stati coinvolti tutti e tutti trattati in modo equo, magari anche coinvolgendo i Comuni nella riscossione e nel controllo ma permettendo loro anche di beneficiarne almeno in parte.

Infine, come valutare l'effetto concreto che la tassa potrà avere? Sono stati censiti circa 15 mila parcheggi per dipendenti e il DT stima per questa categoria di utenti circa 100 mila spostamenti veicolari ogni giorno. Sembrerebbe quindi che si potrà forse influenzare il comportamento di circa il 10-15% degli utenti. Sappiamo inoltre che la nuova tassa, se va bene, sarà pagata per un 30-50% da frontalieri e per il rimanente 50% dai ticinesi.

Proprio a causa dei dubbi sul concreto effetto che questa proposta potrà avere i rappresentanti del PLR in Commissione hanno proposto di prevedere un periodo di prova ed entro tre anni si chiede di essere informati sugli effetti registrati e sulle eventuali misure correttive, così da decidere sull'eventuale continuazione della misura.

Penso sia chiaro a tutti che il mio gruppo di principio non ama molto le nuove tasse. Non sembra essere molto provvido, soprattutto in un momento problematico per la nostra economia come quello attuale, un provvedimento che rischia di rincarare la forza lavoro e di inasprire le condizioni quadro per la grande distribuzione. Allo stesso modo il mio gruppo non è molto incline ad approvare soluzioni senza i necessari approfondimenti. Tuttavia, come detto all'inizio, il gruppo PLR approva la misura solo dopo grande dibattito interno e quale particolare e specifico gesto di fiducia al Consiglio di Stato nell'ottica delle previste misure di risanamento finanziario. Deve essere chiaro che è un credito a termine. Fatte queste considerazioni porto quindi l'adesione del mio gruppo al rapporto di maggioranza.

CAVERZASIO D., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - L'anno scorso abbiamo discusso della tassa di collegamento; ora si tratta di valutare come applicare la stessa. Siamo consapevoli che le strade sono spesso al collasso, in particolare in alcune zone del Cantone – Mendrisiotto, Luganese, parte del Malcantone – con ripercussioni sulla qualità di vita e costi che gravano sull'economia, sull'inquinamento e sulla salute delle persone, tant'è che tra coloro che appoggiano questo provvedimento vi sono anche medici che hanno scritto una lettera alla Commissione. Non si tratta però di una panacea; la tassa di collegamento va inserita in un contesto di una strategia a 360 gradi, tra cui è utile ricordare il credito quadro per il finanziamento del trasporto pubblico (che ha permesso di migliorare e potenziare il TILO che diverrà una sorta di linea metropolitana, il nuovo piano bus del Bellinzonese entrato in funzione da dodici mesi con risultati estremamente soddisfacenti e il nuovo piano bus del Mendrisiotto entrato in funzione da pochi giorni che speriamo porti gli stessi risultati) e il credito che voteremo oggi di circa due milioni di franchi trovato con risorse interne al DT, senza attingere a nuovi crediti, che prevede un aiuto alle aziende virtuose che attuarono la mobilità aziendale. Vi sono altre iniziative che stanno per nascere come il Pool2job e il Mobility manager. In questo contesto, oltre alla tassa sul posteggio, vi è stata una lotta ai posteggi abusivi: nel comparto di San Martino a Mendrisio sono stati censiti 1'066 posteggi abusivi (il Fox Town ha 2'450 posteggi con un'affluenza di clientela ticinese pari al 18%). Altre misure consistono nella creazione di corsie preferenziali all'uscita per coloro che praticano car pooling o navette aziendali. Si sta

cercando anche di collaborare con i Comuni italiani, anche se si sa che non vi è peggior sordo di chi non vuole sentire, come constatiamo con la tratta Stabio-Arcisate che non sappiamo ancora quando sarà realizzata.

La possibilità di prelevare una tassa sui grandi generatori di traffico è presente da ormai vent'anni nella legge, modificata l'anno scorso e approvata di principio. Sottolineo che si tratta di tassa sui grandi generatori di traffico: non si vuole tassare il consumatore finale o l'utente finale. Se una ditta decide di ribaltare tutti gli oneri, che derivano da una tassazione che grava il proprietario del fondo, unicamente o in maggiore proporzione sui frontalieri ben venga, lo faccia, noi sicuramente non ci opporremo.

Questo introito sarà vincolato all'aumento del trasporto pubblico che in futuro conoscerà investimenti, come sarà il caso per mantenere la vecchia linea del San Gottardo come richiesto dalle valli e il Cantone è favorevole ad andare in questa direzione.

È utile ricordare anche alcune altre cifre: quotidianamente entrano in Ticino 50 mila automobili di frontalieri con il 90% di esse aventi un solo utente, e nell'84% dei casi hanno il posteggio gratuito sul posto di lavoro.

Per questi motivi sosteniamo una strategia a 360 gradi per combattere la piaga del traffico che affligge la grande parte del territorio del nostro Cantone rendendolo un Paese immobile in determinati orari del giorno, causando un costo elevato anche per l'economia oltre ai costi infrastrutturali.

In merito alla parte legale, la perizia presentata in Commissione era di parte e inoltre nessun Tribunale si è espresso in materia; come detto in precedenza da un collega se chiediamo a due avvocati avremo almeno due pareri.

Fatte queste considerazioni porto l'adesione del mio gruppo al rapporto di maggioranza.

DURISCH I., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Quanto costano realmente i posteggi gratuiti, che potremmo anche definire sussidiati dalla comunità?

In merito all'inquinamento atmosferico la Confederazione sostiene che *«l'inquinamento atmosferico causato da microscopiche particelle di polvere PM10 costituisce oggi una delle sfide più ardue per la politica svizzera di lotta contro l'inquinamento atmosferico; soprattutto in inverno le città e le aree in prossimità delle vie di comunicazione risentono di concentrazioni eccessive di particelle fini con conseguenze negative per la salute delle persone»*. Il Sottoceneri, e in particolare il Mendrisiotto, risente di questo tipo di inquinamento: *«questa miscela di inquinanti è costituita da numerosi composti chimici alcuni dei quali con effetti cancerogeni, per esempio la fuliggine. Genera infiammazioni locali alle vie respiratorie e può pertanto avere gravi conseguenze sulla salute: tosse, dispnea, bronchite, attacchi di asma in bambini e adulti; affezioni del sistema respiratorio e cardiocircolatorio, talvolta con necessità di ricovero in ospedale; cancro ai polmoni e morti premature»*. I costi stimati dalla Confederazione per l'inquinamento da PM10 corrispondono a quattro miliardi di franchi con circa tremila morti premature all'anno.

Quale relazione hanno questi dati con i posteggi? Evidentemente ogni viaggio in automobile inizia e finisce in un parcheggio. I posteggi gratuiti incrementano il numero di automobili, che aumentano il traffico, creando ingorghi, inquinamento e consumo energetico. Agli ingorghi locali gli amministratori locali cercano di rispondere con soluzioni locali, allargamenti di strade, nuove rotonde e piazzali per parcheggi di maggiori dimensioni. Ma purtroppo le soluzioni locali, soprattutto in una realtà di fondovalle come la nostra, finiscono per causare il collasso del sistema come sta accadendo quotidianamente negli ultimi cinque anni. Studi internazionali hanno dimostrato che una politica economica e di controllo sui posteggi riduce i chilometri percorsi, il numero di auto in circolazione e le

abitudini dei conducenti: tutto ciò contribuisce significativamente a migliorare la qualità dell'aria e la nostra qualità di vita. I posteggi gratuiti, che potremmo anche chiamare sussidiati considerati i costi che generano, aumentano significativamente il traffico veicolare. È ormai assodato che il costo dei posteggi ha un effetto profondo sulla scelta del mezzo di trasporto; studi effettuati negli Stati Uniti dimostrano che i posteggi a pagamento hanno spinto a usare i mezzi pubblici o a condividere l'automobile. Il Mendrisiotto si trova in una situazione di emergenza sia viaria sia atmosferica e ha bisogno di risposte. La questione è seria: secondo l'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico [OIAt; RS 814.318.142.1;] il limite di  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  può essere superato una sola volta all'anno; nel Mendrisiotto nel mese di agosto del 2012 per ventinove giorni su trentuno si sono registrate concentrazioni di ozono al di sopra del limite di allarme giornaliero, raggiungendo picchi vicini o superiori ai  $250 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . A proposito delle PM10 l'OIAt prescrive che il limite di  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  può essere superato una sola volta all'anno. Nel Mendrisiotto nel mese di febbraio del 2012 per ventiquattro giorni su ventinove si sono registrate concentrazioni di polveri sottili al di sopra del limite di allarme giornaliero, raggiungendo ripetutamente picchi vicini o superiori a  $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Diventa estremamente importante sottolineare che negli ultimi anni quasi il 70% degli abitanti del Sottoceneri è sottoposto a concentrazioni superiori a  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  di PM10 contro il 3% degli abitanti della Svizzera. Solo per l'8% della popolazione del Sottoceneri è rispettato il limite di  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  imposto dalla legge, contro il 59% della popolazione del resto della Svizzera. La popolazione del Sottoceneri è esposta a concentrazioni in media annuali di PM10 di circa  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ; l'aumento di  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  delle concentrazioni medie annue di PM10 genera un incremento dei casi aggiuntivi, vale a dire attribuibili unicamente all'inquinamento atmosferico, pari a circa all'80% per tutte le patologie, mortalità compresa.

Oggi serve una politica complessiva e non osteggiata; se vogliamo ottenere risultati questa politica deve essere parte di un pacchetto e di un disegno condiviso anche al di fuori del Parlamento. Il Dipartimento del territorio e il Consiglio di Stato stanno lavorando da due anni e promuovono la lotta ai parcheggi abusivi, il nuovo regolamento sui parcheggi, l'incremento dell'offerta dei trasporti pubblici e la tassa di collegamento. Ma gli obiettivi centrati sono ancora pochi e credo che tutti ne sappiamo i motivi. Bisogna comunicare in maniera chiara alle autorità comunali, a tutti i portatori di interessi e agli automobilisti gli obiettivi di questa politica, uscire dallo stato di perenne emergenza in cui si trova quotidianamente la rete viaria del Sottoceneri, con conseguenze sulla salute e sulla qualità di vita dei cittadini. In questo senso il voto del Parlamento è solo il primo passo e bisogna convincere l'opinione pubblica che questo è l'unico modo per risolvere i problemi veicolari; fuori da qui, come ricordato dai relatori precedenti, sono già pronti sia i ricorsi sia i referendum. Con questo intervento interpreto la voce di molti cittadini del Mendrisiotto che vengono a parlarmi nei luoghi pubblici che frequento e in questo senso mi rivolgo anche alle associazioni economiche chiedendo loro un atto di responsabilità sociale e ambientale per difendere il nostro ambiente e la qualità di vita dei nostri figli. Fatte queste considerazioni il gruppo PS porta il sostegno al messaggio.

MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO I VERDI - Il mio gruppo aderisce al messaggio governativo e al rapporto di maggioranza. Le misure volte a ridurre il numero di posteggi o la loro attrattiva, le misure di mobilità aziendale, la tassa di collegamento della quale chiediamo la riscossione da vent'anni e anche le recenti misure proposte dal Dipartimento del territorio quali le corsie preferenziali per chi usa il car pooling, sono tutte proposte che sfondano porte aperte nel mio partito. L'esito del sondaggio del Dipartimento

del territorio, citato dal collega Caverzasio, conferma quanto sosteniamo da anni e chiediamo di applicare con misure concrete per motivi ambientali, di territorio – pensiamo ai metri quadrati di suolo consumato per strade e posteggi – e di salute, così come per motivi economici: le code sulle strade generano costi all'economia. Mi sembra che oggi sia quest'ultima evidenza che fa agire nuove forze politiche e fa dire a coloro che sono intervenuti che la situazione è al collasso e che bisogna introdurre misure.

Finora la politica seguita è stata improntata sulla costruzione di strade – 72 mila km di cui 3'150 nel Cantone Ticino – ma ciò malgrado la situazione non è delle più agevoli. Inoltre i costi legati alla pianificazione, alla costruzione e alla manutenzione delle strade sono elevati e se si vuole ampliare ulteriormente la nostra rete stradale bisogna mettere mano al borsello, aumentare la vignetta autostradale o le tasse di circolazione o la tassa sui carburanti; quindi la tassa di collegamento che oggi è in discussione è un'alternativa a questi possibili aumenti. A nostro avviso essa è il minore dei mali perché è una misura efficace. Inoltre, misure che disincentivano l'uso dell'automobile privata favoriscono i trasporti pubblici e il maggior uso di questi ultimi permette anche di aumentare il tasso di entrate: l'ente pubblico è chiamato a coprire il deficit cronico e sicuramente l'introito derivante da questa tassa potrebbe costituire un ulteriore aspetto positivo per le casse del Cantone.

Vi sono cifre da menzionare perché fanno riflettere sia sulla situazione nella quale ci troviamo sia sul fatto che la via da perseguire è obbligata. In Ticino abbiamo 220 mila autoveicoli – tralascio camion, furgoni, eccetera – che se fossero messi in fila senza alcuna distanza uno dall'altro creerebbero una colonna di 990 km, vale a dire la distanza da Milano a Reggio Calabria. Non sono solo i frontalieri a causare problemi di intasamento sulle nostre strade. Se però aggiungiamo al parco veicoli ticinese quello dei frontalieri aggiungeremmo altri 280 km di colonna, la distanza tra Chiasso e Basilea. Pertanto la circolazione di un tale numero di automobili crea problemi; se si volesse aumentare questo parco veicoli con l'incremento conosciuto durante gli ultimi decenni avremmo un ulteriore aggravio. Sull'autostrada A2 in località Grancia si raggiungono punte giornaliere di 100 mila passaggi (che equivarrebbero a una colonna di 450 km, la distanza tra Ginevra e San Moritz). Queste poche cifre ci fanno comprendere la situazione alla quale siamo confrontati oggi ed è evidente che dobbiamo cambiare politica e trovare misure efficaci per cambiare le abitudini di tutte le persone, soprattutto per recarsi al lavoro, ma non solo. La tassa di collegamento è solo una delle misure delle quali ho parlato precedentemente; bisogna aggiungere un cambiamento di paradigma nella pianificazione territoriale del nostro Cantone perché le scelte pianificatorie esercitano un'influenza sulla mobilità; inoltre, le scelte economiche da fare devono essere coraggiose e devono comportare un tipo di economia che non aumenta a dismisura gli spostamenti.

In merito ai rapporti di minoranza le soluzioni del PPD+GG presentate nella forma dell'emendamento non sono condivise dal gruppo dei Verdi ma in futuro si potranno apportare miglioramenti alla proposta governativa; il rapporto di minoranza 2 chiede di coinvolgere maggiormente le aziende ma ricordo che in seguito alle iniziative del mio gruppo sul manager del traffico del 2006 e del 2012 il Dipartimento del territorio lanciò una campagna volontaria sulla mobilità aziendale che però è stata largamente snobbata dalle aziende ticinesi che, aderendovi, avrebbero potuto evitare l'odierno grado di saturazione delle strade. Per questi motivi ritengo che alla politica della carota bisogna far seguire la politica del bastone, visto che dal 2006 il Cantone ha cercato di favorire le aziende nella politica della mobilità aziendale e oggi è ora di cambiare modalità. Il mio gruppo probabilmente boccherà gli emendamenti del PPD+GG e molto probabilmente quelli del PS per una questione di proporzionalità e di applicabilità delle misure visto che si vogliono

colpire i grandi attrattori di traffico e più si prende in considerazione un numero inferiore di posteggi rispetto alla soglia dei cinquanta più diventa difficoltoso mettere in pratica questi provvedimenti.

Fatte queste considerazioni il gruppo dei Verdi sosterrà il rapporto di maggioranza.

MORISOLI S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LA DESTRA - Il nostro gruppo voterà contro il rapporto di maggioranza e contro gli emendamenti perché contrario alla tassa. Se questo messaggio fosse stato presentato molto prima o molto dopo il preventivo la stragrande maggioranza dei deputati non lo accetterebbe. Il Preventivo 2016 funge da cavallo di Troia per sdoganare diverse cose poiché per paura dell'entrata in funzione del moltiplicatore si accetta di votare nuove tasse. Il movente della posizione del PLR e del PPD+GG è il terrore di non far passare il preventivo. Quest'ultimo fa acqua da tutte le parti ed è il quindicesimo consecutivo che prevede un deficit; sarebbe stata l'occasione di far scattare l'art. 31 cpv. 4 della legge sulla gestione finanziaria che, in mancanza dell'approvazione del preventivo, fa entrare in scena una serie di altre misure (questo meccanismo avrebbe fatto molto comodo anche al Direttore del Dipartimento delle finanze e dell'economia per poter tenere a bada la spesa e non puntare sulle entrate).

In merito al tema in discussione sembrerebbe di capire che lo slogan di alcuni decenni fa "chi inquina paga", molto in voga, sia diventato "se pago inquina": le ricerche tecnica, economica, finanziaria e ambientale hanno dimostrato la nullità delle misure a pagamento per l'inquinamento perché chi ha i soldi paga e continua a inquinare. Non vi è alcun effetto collaterale di ridimensionamento dei fenomeni che si vogliono controllare con questo genere di punizione, a meno che le tasse, invece di limitarsi a 1.50 o 3 franchi al giorno, siano di 150 o 300 franchi: bisogna avere il coraggio di introdurre importi di questo genere. Altrimenti, se tutti possono pagare quanto generano di inquinamento, si tratta di uno sdoganamento.

Un altro aspetto sollevato è quello legato ai frontalieri: mi chiedo come si possa sostenere che tale tassa possa far diminuire i frontalieri o li disincentiverà a venire a lavorare in Ticino per tre franchi al giorno, allorquando la differenza salariale tra Italia e Ticino è di due o tremila franchi al mese o, in alternativa, la prospettiva è la disoccupazione; in realtà la tassa di collegamento è una misura per fare cassa o è l'applicazione di una legge che non è mai stata applicata dal Dipartimento del territorio. Ai colleghi del Mendrisiotto posso dire che spero che non credano a questo aspetto o al fatto che dovrebbero diminuire le colonne sulle strade o che l'aria sarà migliore.

Si tratta di una misura osteggiata più di un anno fa, sfilacciata e traslata in un modo forse illegale perché vincola un'entrata di imposta, mentre l'art. 2 lett. g della legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato [RL 2.5.1.1] prevede il «*divieto del vincolo delle entrate sia di conto economico sia di investimento*» e solo nel caso di una tassa causale tale vicolo può essere posto.

Nel rapporto di maggioranza si può anche leggere che «*non volendo ovviamente incidere sulla libertà di muoversi del cittadino occorre intervenire sugli elementi che influenzano le scelte di mobilità individuali; i due fattori più influenti sono la disponibilità e la raggiungibilità del posteggio nonché la valutazione soggettiva dell'utente del livello di spesa ritenuto sopportabile*»; seguendo questo pensiero perché non si è andati oltre, proponendo di chiudere certe strade per disincentivare l'utilizzo dell'auto, visto che va a incidere sulla libertà di spostamento delle persone, in particolare di coloro che vivono nelle zone periferiche e di coloro che si recano al lavoro, eccetera. Non si tocca la libertà di fare quello che si vuole, ma si toglie tutto quanto, potenzialmente, permette di fare quello che si

vuole. In realtà qualcuno si tradisce in questo rapporto commissionale: *«la ricerca di misure di risparmio in altri settori dello Stato si scontra regolarmente con infinite discussioni. Condividiamo quindi l'obiettivo di influire sulle scelte di mobilità congiuntamente alla ricerca di nuove fonti di finanziamento del trasporto pubblico. L'eventuale mancato incasso della tassa di collegamento (o l'incasso solo parziale, stante il fatto che la tassa non può essere prelevata con effetto retroattivo rispetto all'entrata in vigore delle norme) comporterebbe la modifica del coefficiente di imposta, con aggravio della pressione fiscale su tutta la popolazione in modo indiscriminato»*; di conseguenza la scelta lasciata da questa misura è solo una: volete morire per impiccagione (una nuova tassa imposta) o per ghigliottina (il moltiplicatore di imposta che scatterebbe se dovessero mancare i diciotto milioni previsti con questa misura). La grande scelta è se preferiamo lasciarci togliere i soldi dalla tasca destra o da quella sinistra. Si tratta di una misura per fare cassa per un preventivo che non sta né in cielo né in terra. Pertanto, abbiate il coraggio – mi rivolgo soprattutto ai liberali perché avevano fatto anche loro campagna contro – di non seguire questa proposta che porta in un vicolo cieco ed è solo una tassa aggiuntiva.

MATTEI G., INTERVENTO A NOME DI MV - Il messaggio e i rapporti contengono argomenti in linea generale condivisibili ma se li si analizza nel dettaglio ci si rende conto che lo Stato ha bisogno di soldi e ha trovato una mucca da mungere e sta cercando di farlo. Da quanto sentito e visto sembra evidente che la tassa di collegamento non porterà a una diminuzione del traffico o a stravolgere una realtà che comunque è preoccupante. Si tratta di una tassa che sottrarrà ancora soldi ai cittadini per far quadrare i conti dello Stato. Inoltre, sarà difficilissimo vedere l'applicazione della tassa visto che è stato preannunciato il referendum. La preoccupazione è elevata ma credo stiamo spendendo parole inutilmente. È stato detto che questa tassa servirà per finanziare il trasporto pubblico; eppure con il nuovo orario entrato in vigore ieri il Consiglio di Stato ha tagliato prestazioni concernenti le zone periferiche e di montagna, dopo decenni di tentativi in tal senso da parte de L'Autopostale SA andati a vuoto, per risparmiare cifre dell'ordine di poche decine di migliaia di franchi. Questi tagli sono demoralizzanti per coloro che ne sono toccati e per una politica di rilancio dell'economia delle regioni di montagna. Però, magari, se dovesse passare la tassa di collegamento forse si può sperare che la situazione muti in meglio.

Al Consigliere di Stato Zali desidero chiedere, poiché non riesco a trovare la risposta nei documenti, se i posteggi degli autosili presenti a Lugano o Bellinzona saranno oggetto del prelievo di questa tassa.

In conclusione, non sosterrò questa misura considerato che la tassa di collegamento tocca anche i nostri pendolari che sono costretti a recarsi per lavoro nelle città dove devono già pagare i posteggi.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - La tassa di collegamento è stata introdotta nella legge sui trasporti pubblici [RL 7.4.1.1] nel 1994; già all'epoca era concepita come tributo a carico dei grandi generatori di traffico (GGT) il cui provento era destinato a favore del trasporto pubblico. Fu un atto coraggioso e lungimirante di quel Parlamento, compiuto quando le esigenze finanziarie del trasporto pubblico erano una frazione di quelle odierne e i problemi del traffico non erano quelli di oggi, con 80-100 mila veicoli in meno a intasare quotidianamente le nostre strade. Secondo l'art. 35 della legge sui trasporti pubblici dell'epoca i GGT erano tenuti a

partecipare alle spese per il collegamento alla rete di trasporto pubblico – cioè, teoricamente, anche alle spese di infrastruttura – e ai costi di esercizio della relativa linea sino a concorrenza del 50% del deficit di esercizio. La norma del 1994 che chiedeva di tenere in considerazione le peculiarità dei singoli GGT e delle loro connessioni alla rete del trasporto pubblico era frutto della differente percezione dell'epoca in cui la nozione di GGT era applicata ai soli grandi centri commerciali; esplicita, in tal senso, è la definizione ancora oggi dell'articolo 72 della legge sullo sviluppo territoriale [RL 7.1.1.1] in cui si riteneva che la generazione di grandi correnti di traffico fosse un fenomeno locale e puntuale, risolvibile migliorando la connessione di questi punti alla rete del trasporto pubblico. Quindi, in tal senso, la norma del 1994 poteva sembrare maggiormente causale di quella la cui adozione è oggi in discussione; la verità è però un'altra: oggi la congestione del traffico è un fenomeno globale ed endemico che interessa buona parte del territorio cantonale, anche di primo mattino, quando i centri commerciali non hanno ancora aperto i battenti. Giocoforza quindi dovere rivedere la nozione di GGT allargandola e adattandola all'odierna realtà, nella quale sono gli spostamenti sistemici in automobile da e per il luogo di lavoro a provocare la paralisi del traffico. Sono quindi necessarie soluzioni anche più incisive di quelle del 1994. Ai nostalgici della norma dell'epoca – per esempio il deputato Pinoja che si esprime ancora in tal senso sul *Corriere del Ticino* di oggi – devo dare una notizia: questa norma non esiste più perché è stata cancellata dal Gran Consiglio un anno fa; morta, senza essere mai stata applicata e quello della mancata applicazione deve essere il motivo per cui anche la lobby dei GGT la rimpiange. Non conosco le ragioni della mancata concretizzazione della norma del 1994 ma posso dire, come accennato prima, che essa non è più conforme ai tempi e una sua eventuale traduzione in pratica – cosa che tra l'altro il Consiglio di Stato avrebbe avuto la possibilità di fare in via di regolamento e vi assicuro che l'avrebbe fatto se fosse stato fattibile – sarebbe effettivamente inefficace dal profilo della lotta all'aumento del traffico e avrebbe avuto natura meramente fiscale. Ma questa non era l'intenzione del Consiglio di Stato, motivo per cui – molti di voi lo ricorderanno – lo scorso dicembre in quest'aula è stata discussa una versione della tassa di collegamento aggiornata ai nostri tempi, di cui è stato mantenuto il nome per riguardo nei confronti della coraggiosa norma del 1994 ma in cui la nozione di GGT è stata estesa ai grandi datori di lavoro in ragione della natura globale e complessa del problema: i GGT partecipano al finanziamento del trasporto pubblico nel suo complesso e non solo a quello delle singole linee a loro più vicine. La messa a disposizione di un grande numero di posteggi è il criterio discriminante per stabilire se si è in presenza di un GGT e la soglia per ammettere l'esistenza di tale GGT è situata a cinquanta posteggi.

La discussione parlamentare del dicembre scorso ha portato frutti: la tassa di collegamento così come proposta non è stata accettata ma il suo principio sì; quindi l'articolo del 1994 è stato modificato e sostituito da quello attuale che stabilisce il seguente principio: chi genera grosse correnti di traffico è tenuto a contribuire al finanziamento dell'offerta del trasporto pubblico tramite il versamento di una tassa di collegamento. Nei tempi stabiliti dalla norma transitoria, cioè entro il 2015, pure adottata quel giorno dal Parlamento, il Consiglio di Stato ha fatto pervenire il messaggio n. 7139 del 4 novembre 2015 che formula una proposta di concretizzazione di tale principio. Oggi, di conseguenza, non siamo qui a dibattere di un nuovo principio e nemmeno dell'introduzione di una nuova tassa ma della sola messa in pratica di un principio esistente nel nostro ordinamento da più di vent'anni, precisato e ribadito un anno fa. Accettato il principio, la discussione si concentra sui concetti necessari a metterlo in pratica e sulle relative norme d'attuazione che non sono molte, non sono complesse e possono essere così sinteticamente riassunte: i soggetti fiscali sono i proprietari dei terreni adibiti a posteggi al servizio dei GGT e non

invece i singoli utenti dei posteggi; vi è una soglia di parcheggi a partire dalla quale si è considerati GGT; si differenzia il trattamento dei posteggi destinati agli spostamenti sistemici dei lavoratori rispetto a quelli destinati alla clientela; vi sono forchette entro le quali il Consiglio di Stato determina l'ammontare della tassa e il provento è destinato a coprire circa un terzo del costo per il Cantone del trasporto pubblico attualmente vicino a 57 milioni di franchi all'anno.

Le proposte del messaggio vi sono note e posso subito dire che aderisco ai rilievi e alle proposte di modifica contenuti nel rapporto di maggioranza di cui raccomando l'accoglimento. In merito ai rapporti di minoranza, quello sottoscritto dai deputati Dadò, Bacchetta-Cattori e De Rosa propone nell'esito di differenziare, con l'esenzione, il trattamento dei posteggi assoggettati a dipendenza del beneficiario del posto auto. La proposta formulata, in un rapporto che non lesina critiche alla solidità giuridica del messaggio, è palesemente destituita di fondamento giuridico: in primo luogo essa disattende il basilare concetto che i soggetti fiscali non sono gli utilizzatori del posteggio ma i proprietari dei fondi, in secondo luogo prevede disparità di trattamento a seconda del luogo di domicilio in violazione del principio di uguaglianza davanti alla legge. Il secondo rapporto di minoranza, sottoscritto dal deputato Gabriele Pinoja, non contiene proposte concrete con cui confrontarsi se non quella di rinviare il messaggio fino al momento della condivisione da parte dei rappresentanti del mondo economico, condivisione che non vi sarà mai.

Propongo ora qualche riflessione sul significato e sulla portata finanziaria di questo messaggio. La tassa di collegamento non è solamente un provvedimento di carattere finanziario, infatti non sono il Direttore del Dipartimento delle finanze e dell'economia. La tassa di collegamento, assieme a molte altre misure alle quali il Dipartimento del territorio da me diretto lavora assiduamente da due anni, è in primo luogo una misura di politica del traffico: essa si propone di disincentivare l'utilizzo individuale del veicolo privato per gli spostamenti sistemici, primo tra tutti quello da e per il luogo di lavoro. L'auspicio è che i soggetti gravati, in particolare i grandi datori di lavoro, a favore dei quali è oggi in discussione anche un messaggio che finanzia la mobilità aziendale, riducano il numero di posteggi messo a disposizione del loro personale per sottrarsi alla tassa; nella misura in cui essi, come è prevedibile, la riverseranno sui loro dipendenti si intende provocare in questi ultimi, per mezzo del disincentivo economico che ne deriverà, una modifica di abitudine a favore del trasporto pubblico o anche solo del car pooling, mentre nessuno pensa che per questo motivo diminuirà il numero di frontalieri. Troppi dipendenti dispongono oggi di un posteggio riservato sul posto di lavoro e in troppi casi questo posteggio è messo loro a disposizione gratuitamente. Per i frontalieri, come abbiamo verificato, si tratta dell'84% dei casi. Nulla muterà mai l'abitudine di queste persone, nemmeno le code sempre più lunghe se non, forse, il dover pagare una somma che renda l'uso individuale dell'auto molto meno conveniente della sua condivisione, e comunque sia equivalente al costo di un trasporto pubblico paragonabile.

Non mi dilungo su questi temi poiché non convincerei chi è contrario per partito preso e non ho bisogno di convincere chi ha un approccio privo di preconcetti. Ricordo però che nella recente campagna elettorale ho sentito molti deputati invocare il generico concetto di sviluppo sostenibile quale asserito fondamento della loro azione politica a favore dei cittadini e dell'ambiente. Questo è il momento di essere coerenti con tali promesse: quello che viviamo quotidianamente sulle strade del Sottoceneri e non solo, l'aria che respiriamo, il rumore che ci assorda sono le derive di un modello di sviluppo che molti hanno sottoscritto pianificando zone industriali e commerciali auspicando il gettito delle persone giuridiche e delle imposte alla fonte, concedendo posteggi abusivi a chi ne faceva

richiesta. Questo modello di sviluppo ci sta mostrando i suoi limiti. Quante migliaia di metri quadrati vogliamo ancora costruire? Quante migliaia di nuovi lavoratori frontalieri o residenti possono ancora essere assorbiti dal nostro mercato del lavoro e dal nostro territorio? Questo provvedimento è una minima misura di riequilibrio di una situazione sbilanciata, è un provvedimento a favore di quella sostenibilità che esiste solo a parole, una prima e piccola richiesta di assunzione di responsabilità da parte di chi questa situazione l'ha provocata e dalla quale trae tutti i benefici e che non a caso si oppone strenuamente, con l'aiuto dei suoi lobbisti, perché vuole che le cose continuino a essere così. La tassa di collegamento è però anche un provvedimento di carattere finanziario inserito nel Preventivo 2016 per diciotto milioni di franchi. Le finanze dello Stato, a prescindere dal Preventivo 2016, necessitano di essere risanate, messe in difficoltà da una moltitudine di cause, in particolare le diffuse e perduranti difficoltà di molti settori dell'economia e la, in parte, connessa esplosione dei costi nel settore socio-sanitario destinati ad aumentare in assenza di correttivi nell'ordine di 40 milioni di franchi all'anno nel prossimo futuro. Nella prossima primavera il Consiglio di Stato proporrà una manovra di rientro di almeno 180 milioni di franchi, dieci volte il peso di questo provvedimento. Oggi potete tranquillamente respingerlo senza che sia io a menzionare il meccanismo del freno al disavanzo e la conseguente possibilità dell'aumento delle imposte ordinarie nel Preventivo 2016. Dico però che senza la tassa di collegamento la manovra di rientro della prossima primavera dovrà essere di duecento milioni invece che di centottanta. Per il trasporto pubblico e per le finanze dello Stato abbiamo bisogno di questi diciotto milioni, lo ricordo in particolare a quei deputati del PPD+GG sempre solerti nel chiedere potenziamenti o il mantenimento del trasporto pubblico nelle regioni periferiche: queste prestazioni si finanziano con questi soldi. Questi diciotto milioni, quanto meno, potranno per una parte significativa essere lecitamente ribaltati sui frontalieri che si recano giornalmente con la loro auto a lavorare presso un GGT, concorrendo così a causare gli intasamenti del traffico e l'inquinamento che conosce in particolare chi vive nel Mendrisiotto e nel Malcantone. Invece, senza tassa di collegamento questi diciotto milioni, come gli altri centottanta che ci servono, li pagheremo solo noi ticinesi. Concludo chiedendo pertanto al Gran Consiglio di approvare il rapporto di maggioranza.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - Desidero rispondere ad alcuni aspetti puntuali emersi nel corso del dibattito. In merito all'intervento del collega Caprara, che ha riferito correttamente della discussione commissionale dicendo che i commissari del PLR hanno approvato con una certa sofferenza il rapporto di maggioranza, va ricordato che il PLR ha contribuito a inserire nel rapporto, con un emendamento, un elemento importante e da non sottovalutare, il periodo di prova: si tratta di un approccio molto ragionevole e razionale, condiviso dalla maggioranza commissionale e, come abbiamo sentito poc'anzi, dal Governo. Visto che vi possono essere dubbi (anche se io non ne ho molti), in perfetta buona fede, sul fatto che l'approccio proposto dal Governo possa funzionare, proprio per questo è stato deciso di introdurre questo periodo di prova con un lasso di tempo che permetta di avere risultati. A questo proposito possiamo dire di avere messo una piccola clausola di salvaguardia.

Per quanto attiene alla tempistica del messaggio è vero che è stato presentato piuttosto tardi, ma è anche vero che, oltre al fatto che non è il primo messaggio ad essere presentato tardi, abbiamo chiesto al Governo di fare un lavoro di approfondimento e nel contempo veloce: forse le due cose non erano compatibili.

Per quanto riguarda gli approfondimenti fatti in sede commissionale, desidero soffermarmi sull'aspetto giuridico. Abbiamo ricevuto una presentazione dei dubbi di natura giuridica fatta da una delle parti: sono allegazioni di una parte e finché non vi sarà un'autorità giudiziaria che si pronuncia noi dobbiamo considerare quei dubbi una tesi; anche la posizione del Governo, che sostiene che non vi sono problemi dal punto di vista giuridico, può essere considerata una tesi finché non vi sarà il pronunciamento di un tribunale. Detto questo, se proprio devo scegliere tra le tesi del Governo e le tesi di MediaMarkt preferisco scegliere, proprio perché non siamo mica tutti scemi, di credere alle tesi del Governo, anche perché la tesi sostenuta legittimamente da una parte è una tesi di una parte che ha un interesse costituito di tipo economico nel non promuovere il tipo di misura proposta dal Governo e ha un altrettanto grosso interesse costituito dal punto di vista economico nello scaricare sulla società i costi che essa provoca in quanto insieme di grandi generatori di traffico. Pertanto non sappiamo quale delle due tesi sia quella giusta, dobbiamo fare un atto più o meno di fede e credo che quest'ultimo debba essere fatto nei confronti di chi ha meno interesse economico e oserei dire egoistico rispetto a chi ne ha di più. Da questo punto di vista preferisco, così come la maggioranza della Commissione ha preferito, dare fiducia al Governo.

In merito agli emendamenti posso anticipare che alcuni di essi sono poco praticabili o addirittura giuridicamente ancora meno solidi di quanto si ritiene poco solida la legge in sé; ne discuteremo in seguito.

A proposito delle osservazioni dei colleghi, Gabriele Pinoja mi ha un po' girato le parole in bocca poiché ho detto che la legge non è perfetta e non è una panacea, ma sostengo anche che nessuna delle leggi che allestiamo è perfetta e che nessuna legge che approviamo è una panacea: forse che la legge sul burqa era perfetta? Mi sembra di no. La domanda da porsi è la seguente: questa legge è utile? Ritengo di sì. È perfetta? Probabilmente no. Ma se il Parlamento decidesse di approvare solo leggi utili faremmo un salto quantico nella nostra capacità di legislatori. Ritengo che quando si fa una critica, che reputo legittima come quella avanzata dal collega Pinoja, si debba però anche fare una proposta alternativa. Non ne ho vista alcuna che possa anche solo lontanamente rivaleggiare con l'impianto e la logica di questa legge. Non vi è nulla di alternativo. E quanto abbiamo avuto in questi anni è nulla o pochissimo o poco e questo poco (mobilità aziendale, miglioramento del trasporto pubblico) è costato molto impegno al mio gruppo così come ad altri per ottenerlo. In merito all'intervento del collega Morisoli posso dire che ritengo che mille franchi all'anno siano sufficienti per modificare il comportamento delle persone e in merito alla scelta tra morire per impiccagione o per ghigliottina penso che in realtà la scelta è tra morire di cancro o di un'altra malattia provocata dal traffico. Infine, a proposito delle tasche dei cittadini, in realtà i cittadini devono svuotarle a causa dei costi sanitari provocati dal lento massacro al quale è sottoposta la popolazione. Concludo a proposito dell'invocata parità di trattamento delle valli, ricordando che il 70% degli abitanti del Sottoceneri e in particolare del Mendrisiotto ha un'aria che uccide; chiedo allora qual è la disparità di trattamento maggiore: abitare nelle valli o lungo l'autostrada a Mendrisio o a Balerna? Qual è la popolazione che viene trattata peggio e qual è l'interesse che dobbiamo tutelare con priorità? Infine, il deputato Mattei avrebbe trovato risposta a buona parte delle domande che si è posto cercando nel rapporto commissionale.

AGUSTONI M. - Intervengo per fatto personale in merito a quanto detto dal deputato Maggi che pretende che dal mio rapporto contrario all'introduzione obbligatoria del manager del traffico discenda una mancanza di sensibilità del gruppo PPD+GG sui temi ambientali: in realtà, previa richiesta dell'utilità o no di questa figura avevamo ricevuto risposta dal Dipartimento del territorio del fatto che fosse inutile e per certi versi controproducente. Pertanto ci siamo basati sulla valutazione del Consiglio di Stato.

CELIO F. - Pur deplorando che la legge del 1994 sia rimasta lettera morta per venti o più anni voterò a favore di questa proposta per un motivo non ancora spiegato ma che trovo sia abbastanza importante: questa soluzione, qualora fosse applicata e non inciampasse negli ostacoli citati, contribuirebbe a risolvere l'emergenza traffico, come definita dal collega Savoia, sicuramente più di quella bislacca idea di murare a tempo indeterminato la galleria del San Gottardo.

AY M. - Una politica dei posteggi sostenibile, una migliore offerta dei trasporti pubblici, un contributo serio per favorire le modalità di mobilità collettiva sono fra altri gli aspetti che mi portano a votare a favore della tassa di collegamento che, pur essendo un compromesso al ribasso, va intesa come un primo passo concreto nella giusta direzione.

FILIPPINI L. - Mi unisco a quanto detto dai miei colleghi e quindi voterò contro questa tassa di collegamento e aderirò al referendum che sarà lanciato dai giovani UDC.

PAMINI P. - Voterò no e chiedo a tutti coloro ai quali sta a cuore l'inquinamento, fra qualche anno, quando avremo automobili ibride ed elettriche sulle nostre strade, che argomenti utilizzerete? Il punto è che la mobilità è un bene primario e se avessimo seguito cent'anni fa i vostri argomenti non avremmo costruito la galleria del San Gottardo e staremmo ancora viaggiando sulle mulattiere. Il problema non è forse una mancata offerta di rete viaria, anziché una domanda in eccesso?

SEITZ G. - Voterò a favore poiché vivo in una regione che conosce 41 mila passaggi quotidiani di automobili e dove due Comuni che collaborano con Agno all'inizio erano contrari ma ora sono d'accordo, anche grazie alla collaborazione ricevuta dal Dipartimento del territorio. Ritengo sia una decisione responsabile dare sostegno al messaggio.

DE ROSA R. - Voterò la proposta per un motivo di solidarietà: spesso quest'ultima è chiesta ai centri urbani a favore delle zone periferiche; queste ultime devono fare un gesto di solidarietà per cercare di risolvere i problemi di congestionamento del traffico che si riscontrano soprattutto sul Piano di Magadino e nel Sottoceneri. La proposta in esame non ci convince pienamente ma poniamo fiducia nel Dipartimento del territorio e nel Consigliere di Stato Claudio Zali affinché possano concretizzarla nel migliore dei modi.

FOLETTI M. - Voterò a favore di questa proposta perché non ritengo corretto che un cittadino che si reca in un centro urbano per fare la spesa debba pagare il posteggio, mentre se si reca in un grande centro commerciale – che fa una concorrenza distorta ai piccoli negozi – non deve pagare nulla. Il messaggio governativo introduce anche un sistema che serve a rimettere sullo stesso piano due realtà che oggi sono l'una troppo privilegiata e l'altra troppo penalizzata.

FERRARA MICOCCI N. - Voterò la tassa di collegamento senza entusiasmo perché condivido tutte le perplessità sulla costituzionalità, sulla validità giuridica, sulla solidità della tassa; sono comunque a favore perché il Mendrisiotto ne ha bisogno. Mi aspetto che la lotta ai posteggi abusivi continui oltre il ponte diga, verso nord: ultimamente mi sembra che questa azione contro i posteggi abusivi si sia arrestata ma è necessario che prosegua.

FRAPOLLI G. - Come molti sanno sono molto vicino all'economia ma voterò a favore della tassa di collegamento perché esiste un'economia degli spostamenti che oggi causa costi e perdite. È doverosa anche una riflessione sul fatto che il mancato introito di diciotto milioni di franchi possa mettere in scacco un preventivo e condurre a un aumento generalizzato del moltiplicatore, che toccherebbe fortemente sia le persone fisiche sia quelle giuridiche. Auspico che nel mese di aprile dell'anno prossimo sia veramente presentato un piano per risollevare le finanze di questo Cantone perché non si può continuare a ragionare a corto termine. Si deve procedere a un risanamento strutturale.

DADÒ F., RELATORE DI MINORANZA 1 - Desidero chiarire un aspetto. Ora voteremo l'entrata in materia sul rapporto di maggioranza che non è corretto con le nostre proposte di emendamento: pertanto il gruppo PPD+GG, pur essendo in gran parte favorevole a questa tassa, evidentemente non la voterà. Successivamente, si presume che l'entrata in materia sul rapporto di maggioranza sarà accolta, il Gran Consiglio discuterà e voterà gli emendamenti; arrivati al voto sul complesso dichiareremo cosa voteremo.

PELLANDA G. - Sulla falsariga della dichiarazione del collega De Rosa voterò la tassa di collegamento per una questione di solidarietà, tenuto conto comunque che vi sono abitanti nelle valli che sono obbligati a fare uso dell'automobile per potersi recare sul posto di lavoro nei centri e di conseguenza l'auspicio è che a livello di deduzione fiscale possa essere tenuto conto di quanto queste persone dovranno pagare di più.

DENTI F. - Sostengo la tassa di collegamento e ringrazio il Consigliere di Stato Claudio Zali per aver portato avanti con risolutezza il progetto.

*La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.*

*Messa ai voti ai sensi dell'art. 138 cpv. 4 LGC, l'entrata in materia sul rapporto di maggioranza è accolta con 59 voti favorevoli, 20 contrari e 4 astensioni.*

*È aperta la discussione sui singoli articoli del disegno di legge allegato al rapporto commissionale di maggioranza.*

***Gli articoli tacitamente accolti perché non oggetto di discussione o di proposte di modifica non figurano nel presente verbale.***

### **Articolo 35b (nuovo)**

- **Emendamento di Saverio Lurati per il gruppo PS**

<sup>1</sup>*La tassa di collegamento è prelevata nei Comuni in cui si applica il regolamento cantonale posteggi privati, giusta gli artt. 42 segg. legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 (Lst).*

<sup>2</sup>*Sono assoggettati alla tassa i proprietari di fondi o di un insieme di fondi in connessione spaziale o funzionale, sui quali vi sono posteggi per almeno ~~50~~ 20 autoveicoli; non si computano i posti auto destinati al servizio di abitazioni.*

<sup>3</sup>*La Confederazione, il Cantone e i Comuni, come pure gli altri enti di diritto pubblico, sono assoggettati alla tassa analogamente ai privati, ma limitatamente ai posteggi per il personale e per altri utenti che si spostano in modo sistematico (art. 35e cpv. 1 lett. a).*

**LURATI S.** - Riteniamo che se deve esserci una tassa causale essa debba essere applicata nella maniera più ampia possibile e quindi proponiamo l'abbassamento del numero di posteggi da cinquanta a venti. Inoltre, vi è la questione di equità di trattamento nei confronti di tutte le persone poiché la soglia di stalli da noi proposta coinvolge fondi situati nei grossi agglomerati, che sono ben serviti dal trasporto pubblico: pertanto la proposta di far pagare questa tassa anche a chi rientra in questa tipologia serve ad avere una minore affluenza di vetture negli agglomerati. Non credo che la motivazione dei costi amministrativi per riscuotere la tassa possa essere assunta come giustificazione per opporsi alla nostra proposta. Di conseguenza proponiamo il limite massimo inferiore di posteggi a partire dal quale si possa prelevare la tassa pari a venti posteggi.

**SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA** - È chiaro che quando si fissa una soglia vi è sempre un elemento di arbitrarietà e di conseguenza oggi potremmo dire venti invece di cinquanta oppure quindici invece di venti o addirittura zero, se volessimo essere coerenti fino in fondo. Di principio non dovrebbero esservi posteggi gratuiti perché un posteggio gratuito è un piccolo attrattore di traffico. La proposta del Governo dà compimento alla decisione del Gran Consiglio dell'anno scorso in merito all'art. 35 riguardante grossi generatori di traffico; evidentemente il flusso di traffico generato da un grande posteggio, per esempio di un grande centro commerciale, non è riconducibile necessariamente e semplicemente all'area dove questo grande centro commerciale si trova ma può essere molto più ampio. Il tema della soglia è stato discusso in Commissione che ha interrogato il Governo, il quale ha fornito motivazioni su credibili problemi non solo di applicabilità ma anche finanziari, a livello di rapporto costi/benefici; la maggioranza commissionale aveva di conseguenza deciso di non entrare in discussione sulla proposta di soglia.

DADÒ F., RELATORE DI MINORANZA 1 - Il mio gruppo, a buona maggioranza, voterà l'emendamento in questione perché riteniamo che un negozio di sport avente a disposizione sei posteggi che conoscono un uso continuo sull'arco della giornata con frequenti arrivi e partenze generi più traffico rispetto a un'azienda avente cinquanta posteggi con il personale che arriva la mattina e parte la sera. Se vogliamo essere ecologicamente coerenti l'emendamento deve essere sostenuto.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - Se parliamo di ecologia la questione è esattamente il contrario di quanto sentito poc'anzi. Stiamo discutendo della legge specifica di cui si è parlato che concerne i grandi generatori di flussi di traffico. Se è vero forse che un bar, con a disposizione quattro posteggi, genera più traffico di un'azienda avente quindici parcheggi è ancora più vero che l'IKEA genera più traffico dei due messi assieme, anche considerando solo un arco temporale di alcune ore. Il senso di questa legge e il motivo per cui è stata fissata questa soglia, oltre che per le questioni di applicabilità e di praticabilità (vi lascio immaginare quale tipo di problemi sorgerebbero se dovessimo verificare un numero maggiore di fondi e relativi posteggi), risiedono proprio nella volontà di dare compimento alla decisione del Parlamento dell'anno scorso che riguardava quella specifica tipologia di posteggi.

LURATI S. - Dieci posteggi di quarantanove stalli equivalgono a un posteggio con cinquecento stalli. Con la soglia a cinquanta stalli rispetto a quella portata a venti di fatto si escludono settemila posteggi, che sono grosso modo la metà di quelli assoggettati con il messaggio del Consiglio di Stato. Vi è quindi un terzo degli stalli esentati.

MAGGI F. - L'argomentazione del collega Dadò dovrebbe portare a mantenere il limite dei cinquanta posteggi visto che stiamo parlando di grandi generatori di traffico e quindi il numero di stalli deve essere ragionevole: poiché se è vero che un bar con a disposizione quattro posteggi genera un certo traffico è molto probabile che una ditta con cinquanta posteggi a disposizione ne causi maggiormente.

AGUSTONI M. - Seguendo la logica del collega dovremmo alzare la soglia a cento posteggi. Propongo un ragionamento da abitante del Mendrisiotto: se vogliamo togliere persone che da Chiasso si recano in direzione nord a lavorare parto dal presupposto che vi saranno più persone che rinunceranno alle automobili se dovessimo prelevare la tassa di collegamento per posteggi che hanno un minimo di venti stalli rispetto al caso con una soglia di oltre cinquanta stalli. In un'ottica puramente ecologica il numero venti dovrebbe essere favorevole; fa parte del gioco che i sostenitori della proposta governativa non sono d'accordo con questo emendamento per altri motivi e inventino scuse. Senza entrare nel merito della proposta socialista, non riesco a capire per quale motivo sarebbe più favorevole all'ecologia aumentare il numero di posteggi e quindi diminuire la soglia degli utenti assoggettati.

DURISCH I. - Dagli interventi uditi a proposito di questo emendamento sembra che tutti siano ecologisti e quindi chiedo al Consiglio di Stato di portare avanti al più presto il progetto di road pricing che, se non dovesse passare questo emendamento, sarà complementare per i centri urbani alla tassa di collegamento.

KAPPENBERGER G. - Sostengo l'emendamento perché dovrebbe favorire la diminuzione del traffico, obiettivo che va nella direzione giusta, vale a dire la sostenibilità, perseguita anche dal Consigliere di Stato Claudio Zali.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - Premetto che in qualità di relatore devo difendere il rapporto di maggioranza. Dal punto di vista ecologico è ovvio che bisognerebbe tassare tutti i posteggi esistenti ma allora invito a introdurre seduta stante un emendamento per tassare tutti i posteggi e portare la soglia a zero, misura che renderebbe molto più semplice il prelievo della tassa. Vi è da una parte l'ecologia fanatica che tasserebbe tutti i posteggi, dall'altra vi è l'ecologia un po' più intelligente che sostiene la necessità di portare a casa ciò che è possibile in base a un'analisi fatta in Commissione affrontando il discorso delle soglie con un'audizione del Governo che ha spiegato dettagliatamente perché la soglia di cinquanta permette il miglior rapporto costi/benefici e anche la migliore applicabilità pratica (quindi non è una questione di ecologia). D'altro canto oggi l'aspetto ecologico preminente consiste nell'approvazione del messaggio che dà compimento alla decisione dell'anno scorso: qui si pone il sì o il no dell'ecologia oggi. Vedremo in seguito se gli emendamenti proposti dal gruppo PPD+GG sono più o meno ecologici.

DADÒ F., RELATORE DI MINORANZA 1 - Prendiamo atto che per il collega Savoia non è una questione di ecologia, mentre per noi lo è: pertanto a maggioranza il mio gruppo voterà a favore dell'emendamento socialista.

LURATI S. - Il Consiglio di Stato rispondendo a una precisa domanda ha comunicato che la valutazione della scelta tra cinquanta stalli o un numero inferiore – in questo caso venti – è una «*valutazione grossolana*»: riteniamo che vi sia uno spazio considerevole per giungere a una valutazione puntigliosa e pertanto fissare nella legge la soglia di venti stalli darebbe un consenso politico anche da parte della cittadinanza per perseguire il contenimento del traffico in un limite di tempo abbastanza ristretto.

*Messo ai voti, l'emendamento è respinto con 33 voti favorevoli, 51 contrari e 1 astensione.*

- Emendamento di Raoul Ghisletta per il gruppo PS

<sup>1</sup>*La tassa di collegamento è prelevata nei Comuni in cui si applica il regolamento cantonale posteggi privati, giusta gli art. 42 segg. legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 (Lst).*

<sup>2</sup>*Sono assoggettati alla tassa i proprietari di fondi o di un insieme di fondi in connessione spaziale o funzionale, sui quali vi sono posteggi per almeno 50 autoveicoli; non si computano i posti auto destinati al servizio di abitazioni.*

***Se in un Comune la percentuale di spostamenti con i mezzi pubblici rispetto al totale è inferiore ad un terzo, il Municipio può richiedere al Consiglio di Stato di ridurre il limite di assoggettamento e beneficiare del ricavato prodotto dall'estensione della tassa.***

<sup>3</sup>*La Confederazione, il Cantone e i Comuni, come pure gli altri enti di diritto pubblico, sono assoggettati alla tassa analogamente ai privati, ma limitatamente ai posteggi per il personale e per altri utenti che si spostano in modo sistematico (art. 35e cpv. 1 lett. a).*

GHISLETTA R. - Nel corso del dibattito qualcuno ha messo in rilievo lo scarso coinvolgimento dei Comuni: l'emendamento vuole porvi rimedio permettendo ai Municipi di chiedere l'abbassamento del limite di assoggettamento fissato a cinquanta stalli così che i Comuni ricevano un beneficio da questa estensione della tassa partecipando alla suddivisione del ricavato. È utile coinvolgere i Comuni poiché conoscono meglio il problema del traffico con l'impatto diretto sulla popolazione locale. L'auspicio è che il coinvolgimento diretto dei Comuni nell'attuazione della tassa di collegamento favorisca l'uso dei mezzi pubblici e la riduzione del traffico nelle zone più sensibili.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - Vedo un paio di problemi con questa proposta. In primo luogo, l'emendamento reintroduce qualcosa al quale abbiamo appena detto di no. In secondo luogo, la tassa di collegamento – assieme a tutti gli altri provvedimenti relativi al traffico – cerca di dare una soluzione a un aspetto che supera di gran lunga il comprensorio locale e comunale; i flussi di traffico generati dai grandi attrattori hanno dimensione regionale e sovraregionale e da questo punto di vista la misura prevista dall'emendamento avrebbe come unico effetto di incentivare alcuni Comuni a utilizzare la possibilità di abbassare la soglia per questioni meramente di rientro economico ma rischierebbe di complicare in maniera non necessaria l'impianto generale della legge. Invito quindi a respingere l'emendamento.

*Messo ai voti, l'emendamento è respinto con 17 voti favorevoli, 60 contrari e 5 astensioni.*

### **Articolo 35d (nuovo)**

- Emendamento del gruppo PPD+GG

#### **Cpv. 2 (nuovo)**

***<sup>2</sup>Sono esentati dalla tassa i posti auto utilizzati con regolarità al luogo di lavoro da persone domiciliate nei Comuni del Cantone Ticino nei quali non si applica il regolamento cantonale posteggi privati, giusta gli artt. 42 segg. legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 (Lst).***

DADÒ F. - L'emendamento in questione cerca di rimediare a una palese disparità di trattamento che concerne gli abitanti delle zone periferiche che non sono servite da adeguati mezzi di trasporto pubblico: queste persone sono costrette a usare l'automobile per recarsi al lavoro. Dal momento che, secondo l'articolo 35a, la tassa è destinata al finanziamento delle spese di gestione dell'offerta del trasporto pubblico essa viene prelevata nei Comuni nei quali questa offerta è sviluppata a sufficienza per rappresentare una valida alternativa all'uso dell'automobile per recarsi al lavoro. È questo il senso dell'articolo 35b che limita il prelievo ai Comuni in cui si applica il regolamento cantonale sui posteggi privati. Per coerenza l'esclusione deve valere per i posteggi situati nei Comuni non assoggettati alla tassa ma anche per i cittadini di questi Comuni, che devono forzatamente ricorrere all'uso del veicolo privato per recarsi al lavoro. Per ovviare a questa disparità di trattamento deve quindi essere determinante il domicilio del pendolare. Questa norma, contrariamente a quanto è stato detto oggi, non pone nessun problema di ordine giuridico perché non cambia il soggetto giuridico. Pertanto non vi è alcuna scusa di questo genere che può essere accampata. Neanche l'applicazione pratica di questa esenzione pone particolari problemi poiché basta una dichiarazione in merito al numero di stalli destinati ai pendolari provenienti da Comuni periferici e non serviti da mezzi di trasporto pubblico. Anche i risvolti finanziari sono palesemente limitati e tali da non compromettere in nessun caso il Preventivo 2016, tanto meno l'aumento delle imposte.

Termino esponendo un esempio della disparità di trattamento nei confronti delle periferie in modo che tra poco, per appello nominale, nessuno potrà dire di non aver capito cosa si votava. Con la proposta del Governo un abitante di Biasca che si reca giornalmente a Dalpe a lavorare non dovrà pagare la tassa; un abitante di Dalpe che si reca a Biasca dovrà pagare la tassa di collegamento. Con lo stesso tragitto, con gli stessi servizi di trasporto pubblico, con la stessa possibilità di deduzione fiscale per i costi di trasporto, l'abitante di Dalpe si troverebbe a dover pagare una tassa di parcheggio fino all'importo di 850 franchi all'anno mentre l'abitante di Biasca ne risulterebbe esente: in pratica, più fai sacrifici e stai in periferia e più sei discriminato. E così vale in tutto il Cantone, nel Sopraceneri e nel Sottoceneri, come si vede molto bene tra le zone scure e chiare della cartina che avete sui banchi. Si potrà raccontare ciò che si vuole, ci si potrà nascondere dietro le solite mille teorie e la grande retorica ma penso sia difficile giustificare questo affronto a parecchi nostri concittadini. Per questi motivi, per una minima equità a favore della nostra gente, vi invito a sostenere l'emendamento.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - In primo luogo, bisogna fare chiarezza su chi è assoggettato alla tassa poiché probabilmente sussiste ancora un po' di confusione. Assoggettati alla tassa sono i proprietari dei fondi, non gli utenti. Il proprietario del fondo

coinvolto potrà decidere se rifarsi o no sugli utenti ma i soggetti della tassa sono i proprietari. Questo è lo spirito della legge in questione. L'emendamento propone qualcosa che va in una direzione completamente diversa, rovescia il principio della tassa e il suo funzionamento. In secondo luogo, l'emendamento introduce un elemento di discriminazione e mi chiedo – ma non sono un esperto – se sia un elemento che irrobustisce dal punto di vista giuridico tutta la legge. In terzo luogo, se si volesse parlare di discriminazione e disparità di trattamento bisogna ricordare che con la legge in questione si vuole fare in modo che i cittadini di questo Cantone, che si trovano in luoghi quotidianamente martoriati dal traffico, possano pensare di stare un po' meglio tra qualche anno. Da questo punto di vista, le vittime non sono coloro che abitano nelle valli ma gli abitanti delle zone di pianura che vivono vicino ai grandi assi di traffico ed è per questo che è stato posto l'accento sulla localizzazione dei fondi e sui proprietari di tali fondi e non sui flussi di traffico. Questo è lo spirito della legge e in base ad esso chiedo al Gran Consiglio di non complicare ulteriormente le cose e quindi di respingere l'emendamento.

DUCRY J. - L'emendamento gode della mia forte simpatia, mentre in merito all'articolo proposto dal Governo e dalla Commissione rilevo che contempla la possibilità dell'esenzione per i posteggi legati ai luoghi di culto. Il mio modo di vedere i rapporti Stato-Chiesa, nel senso della loro separazione, non mi permette di sostenerlo.

BACCHETTA-CATTORI F. - L'emendamento non mette in discussione il soggetto fiscale della tassa che rimane sempre il medesimo, il proprietario del fondo. La legge prevede già all'art. 35d esenzioni a determinate tipologie di posteggio, come quella alla quale ha accennato il collega Ducry, che io condivido. Si propone di estendere l'esenzione anche ai posteggi destinati ai cittadini di periferia che non possono usufruire del trasporto pubblico per raggiungere il posto di lavoro. Quindi non c'entrano nulla i cittadini delle valli come tali, bensì i posti auto, che sarebbero esentati; si tratta di una eccezione che si aggiunge ad alcune già previste dal disegno di legge proposto.

AGUSTONI M. - Sull'impatto ecologico di questa nuova esenzione va detto che i problemi di traffico del Mendrisiotto non sono sicuramente causati dall'abitante di Muggio e di Caneggio che si reca a lavorare in automobile a Mendrisio o a Lugano. Quanto proposto con l'emendamento è una forma di rispetto per queste persone che già oggi non hanno il servizio pubblico per vari motivi (o perché tolto o molto ridotto): riteniamo giusto che esse non si vedano presentare in aggiunta al resto anche una fattura di ottocento o mille franchi all'anno per un servizio di cui non dispongono ora e non disporranno mai. Mi sembra un'esenzione altrettanto meritevole di quella per chi si reca nei cimiteri, che condivido alla stregua del collega Bacchetta-Cattori.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - Credo si debba essere un po' pratici e immaginare il tipo di regolamento che si dovrebbe elaborare per integrare questo e gli altri emendamenti che sono stati discussi o che lo saranno. Non metterei sullo stesso livello l'esenzione per i posteggi connessi con i luoghi di culto (è comunque in teoria il proprietario del fondo su cui si posteggia a essere coinvolto direttamente) con una regolamentazione per cui bisognerebbe poi definire chi utilizza il singolo stallo, eccetera.

Inoltre, vi sono altre due questioni. Innanzitutto la legge prevede la possibilità di fare eccezioni per l'uso condiviso dell'automobile, il car pooling. In secondo luogo, in merito al trasporto pubblico nelle zone periferiche bisogna smettere di raccontarsi storie: in qualsiasi posto del mondo vi saranno sempre zone periferiche che non sono in grado di definire una densità sufficiente per rendere il trasporto pubblico finanziariamente ed ecologicamente sostenibile. Infine, è importante rendersi conto che uno dei motivi per cui alcune linee sono state cancellate non dallo Stato ma dagli operatori è legato al costo operativo e, in definitiva, alla necessità di far quadrare i conti. Quindi le misure che adottiamo oggi, che rendono più facile il finanziamento del trasporto pubblico, hanno anche lo scopo di rendere più facile la diffusione del trasporto pubblico. In un territorio come il nostro – è inutile raccontarsi favole – il trasporto pubblico non potrà raggiungere ogni angolo; andare a vivere in una zona discosta presenta vantaggi e svantaggi ed è una scelta che sicuramente non è facile ma non è neppure facile la scelta di chi non può scegliere e si trova a vivere in un posto dove le polveri sottili ammazzano le persone lentamente, giorno dopo giorno: è di queste ultime che ci dobbiamo preoccupare molto prima e molto di più degli altri.

CELIO F. - Mi sembra che, se scopo di questa tassa è colpire gli stalli che causano traffico e quindi impediscono lo sviluppo del trasporto pubblico, non ha senso colpire coloro che non possono utilizzare il trasporto pubblico. Quindi voterò l'emendamento.

BACCHETTA-CATTORI F. - Ha ragione Sergio Savoia quando dice che il trasporto pubblico non può servire tutti gli angoli del Cantone; proprio perché è così, per questi angoli, per i quali non si riesce a garantire il trasporto pubblico, chiediamo l'esenzione da una tassa di collegamento laddove quest'ultimo non è possibile e chiediamo di votare l'emendamento. Le esenzioni già previste dal disegno di legge del Consiglio di Stato non si limitano a quelle per i luoghi di culto.

MATTEI G. - Sosterrò l'emendamento del gruppo PPD+GG poiché mi sembra che vada nella direzione giusta per sopperire a problemi presenti che coinvolgono persone confrontate con il pendolarismo.

BANG H. - Appoggerò l'emendamento quale atto di solidarietà verso chi ha difficoltà a raggiungere il posto di lavoro oltre a dover partire da casa a orari impossibili.

LA MANTIA L. - Appoggio l'emendamento poiché conosco persone che quotidianamente devono recarsi in città per lavoro e con i mezzi pubblici è impossibile.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - Spero che i colleghi intervenuti in solidarietà con le popolazioni delle valli – per le quali, ricordo, abbiamo fatto tutta una serie di cose tra cui finanziare gli impianti di sci – si rendano conto che vi è un problema di solidarietà ben maggiore con le popolazioni che non hanno la fortuna di vivere in un posto dove l'aria è respirabile. Secondariamente, le eccezioni tolgono finanziamenti al trasporto

pubblico di cui loro lamentano l'assenza nelle valli. Questo è il problema logico di sostenere questo tipo di politica che serve a portare piccoli vantaggi al proprio ristretto ambito territoriale dimenticando che siamo deputati del Cantone Ticino e che nel nostro Paese vi sono 100-150 mila abitanti che sono esposti a un'aria irrespirabile: il nostro primo compito è rendere respirabile quell'aria.

PAMINI P. - Dalla discussione in corso capiamo l'incoerenza di questa imposta che non è una tassa. Per solidarietà con chi sta esprimendo solidarietà verso le regioni discoste voterò probabilmente di sì.

MORISOLI S. - Voterò sì perché meno persone sono chiamate a pagare la tassa meglio è.

PRONZINI M. - Per potermi esprimere pongo una domanda: abitando a Lumino non dovrei pagare e se andassi a lavorare a Chiasso nulla mi impedirebbe di recarmi a Castione e prendere il treno per raggiungere Chiasso. L'aspetto di poter prendere il treno dopo un certo tratto è stato preso in considerazione? In secondo luogo la distinzione dei domiciliati nei Comuni del Cantone Ticino significa che il povero salariato frontaliere che abita in una zona discosta di qualche valle comasca dovrà pagare la tassa?

DELCÒ PETRALLI M. - Il collega Pronzini mi ha anticipato menzionando la questione dei frontalieri che provengono da zone discoste e non servite dai trasporti pubblici: si creerebbe una disparità di trattamento che di principio è anticostituzionale. È una buona occasione per i sindacati – quando conducono le trattative per i contratti collettivi – di chiedere l'esonero per i dipendenti che non possono usufruire del trasporto pubblico o per lo meno di obbligare tutti i datori di lavoro a munirsi di una mobilità aziendale.

AGUSTONI M. - In merito alla disparità di trattamento coi frontalieri se i colleghi guardano la cartina si rendono conto che a meno che il frontaliere entri a dorso di mulo da Erbonne deve entrare da Comuni che sono serviti dal trasporto pubblico: dal suo ingresso in Svizzera si trova in un Comune dotato di accesso a un servizio pubblico. Se poi in Italia egli non ha tale accesso non è un problema nostro. La tassa di collegamento non è destinata al finanziamento del trasporto pubblico estero. In merito all'interessante esempio del collega Pronzini il nostro emendamento persegue la logica del messaggio governativo: la persona che da Chiasso si reca a lavorare a Lumino non paga la tassa e se questa è la logica del messaggio non comprendiamo perché la persona che abita a Lumino e deve recarsi al lavoro a Chiasso dovrebbe pagare la tassa. Se vi è esenzione da una parte deve esservi esenzione anche dall'altra. Il trasporto pubblico e la dotazione di servizio pubblico è la stessa.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - La discussione su questo emendamento dimostra che non si è capito lo spirito che sorregge questa legge, che non è quello di indagare le singole motivazioni del singolo utente del singolo posteggio: non è fattibile, non serve a nulla e non è lo scopo della legge. Quest'ultima cerca di identificare dove vi

sono grandi attrattori di traffico e grandi superfici a parcheggio e di fare in modo che quelle superfici attraggano un po' meno traffico. È chiaro che se andiamo ad analizzare la singola storia esistenziale di ogni utente di uno stallo troveremo infiniti motivi validi che giustificano l'uso di quello stallo. Questi infiniti motivi alla fine provocano un risultato irrazionale. Quando siamo in automobile in una colonna capita che pensiamo "dove vanno tutti questi cretini", ma dimentichiamo che tra di essi vi siamo anche noi, in coda, ma troviamo sempre validissimi motivi per stare in coda quel giorno specifico, mentre sono solo gli altri a non avere un buon motivo e a impedirci di andare da qualche parte.

Se vogliamo continuare a ragionare così, possiamo darci appuntamento in quest'aula tra cinque anni così andremo a discutere sia con gli abitanti del Mendrisiotto, che nel frattempo avranno continuato a respirare quanto respirato finora, sia con i vostri amici imprenditori che avranno impiegato tre volte tanto ad arrivare dove volevano arrivare. L'unico elemento che sarà la causa della riduzione della mobilità personale – e del diritto individuale alla mobilità, come l'ha definito il collega Morisoli – è il traffico: riduciamolo. Oggi un terzo della popolazione ticinese è esposto a situazioni che mettono in pericolo la salute. Questo è l'unico aspetto che conta.

GHISOLFI N. - Prendo atto che Sergio Savoia ha dato dei cretini a tutti gli automobilisti ticinesi. Sosterrò l'emendamento poiché l'uso dell'automobile non è sempre e solo questione di scelta ma, spesso, di costrizione: per andare a lavorare ho bisogno dell'automobile e non ho la possibilità di scegliere, a dipendenza del luogo dove vivo. Vi sono regioni che non sono collegate con i centri dove vi sono i posti di lavoro e quindi gli abitanti di quei luoghi non hanno la possibilità di scegliere di prendere il bus e poi il treno. Semplicemente devono spostarsi col mezzo privato, ma non è detto che lo usino individualmente, poiché vi è il car sharing attivo e funzionante e molti abitanti di zone discoste già usano collettivamente l'automobile per recarsi sul posto di lavoro.

DADÒ F., RELATORE DI MINORANZA 1 - Ho ascoltato con attenzione tutti gli argomenti ma non comprendo l'agitarsi del collega Savoia poiché noi abbiamo cercato di fare un minimo correttivo per una questione di giustizia e di parità di trattamento: non siamo contro la tassa di collegamento e il messaggio ma desideriamo mettere a posto questa piccola stortura nei confronti della minoranza degli abitanti di questo Cantone che è nettamente svantaggiata e che non ha a disposizione i trasporti pubblici e mai li avrà. I trasporti pubblici nelle valli laterali sono nella gran parte folklore che serve un po' per gli allievi ad andare a scuola e un po' per il turismo, ma non servono alle persone che devono recarsi nei centri principali per lavoro. Chiedo al Parlamento di mettere a posto questa minuzia dal punto di vista legislativo, finanziario e burocratico-amministrativo ma che costituisce una grande disparità di trattamento.

*Ai sensi dell'art. 146 LGC, su richiesta del gruppo PPD+GG, la votazione sull'emendamento avviene per appello nominale.*

**Si pronunciano a favore:**

Agustoni - Ay - Bacchetta-Cattori - Bang - Battaglioni - Beretta Piccoli - Bosia Mirra - Canepa - Celio - Corti - Dadò - De Rosa - Ducry - Filippini - Fonio - Franscella - Galeazzi - Garzoli - Gendotti - Ghisla - Ghisolfi - Gianora - Jelmini - Kandemir Bordoli - Kappenberger - La Mantia - Lurati S. - Mattei - Morisoli - Pamini - Passalia - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Pinoja - Polli - Terraneo

**Si pronunciano contro:**

Aldi - Badaracco - Badasci - Balli - Bignasca - Brivio - Caprara - Cavadini - Caverzasio - Cedraschi - Crugnola - Delcò Petralli - Denti - Durisch - Farinelli - Ferrara Micocci - Foletti - Frapolli - Gaffuri - Galusero - Garobbio - Ghisletta - Gianella - Guscio - Käppeli - Lurati I. - Lurati Grassi - Maggi - Merlo - Minoretti - Minotti - Ortelli - Pagnamenta - Paparelli - Patuzzi - Pini - Pronzini - Quadranti - Robbiani - Rückert - Sanvido - Savoia - Schnellmann - Seitz - Zanini

**Si astiene:**

Giudici

L'emendamento è quindi respinto con 37 voti favorevoli, 45 contrari e 1 astensione.

**Articolo 35e (nuovo)**

- Emendamento del gruppo PPD+GG

**Art. 35e cpv. 1bis (nuovo)**

***<sup>1bis</sup> Per i posteggi destinati al personale e ad altri utenti che si spostano in modo sistematico la tassa può essere differenziata in funzione del domicilio del beneficiario del posto auto.***

DADÒ F., RELATORE DI MINORANZA 1 - L'emendamento propone una differenziazione dell'importo della tassa tra i lavoratori ticinesi e i lavoratori frontalieri. Secondo l'articolo 35a la tassa è destinata al finanziamento delle spese di gestione dell'offerta del trasporto pubblico. I lavoratori domiciliati nel Cantone Ticino contribuiscono già al finanziamento di questa offerta sia attraverso le imposte dirette sia in maniera più mirata attraverso le imposte di circolazione. Per i posti auto utilizzati da questa categoria di lavoratori che contribuiscono già a finanziare il trasporto pubblico ci sembra equo prevedere importi meno elevati rispetto alla tassa percepita presso i lavoratori frontalieri. Questi ultimi pagano le imposte alla fonte ma non contribuiscono in egual misura al finanziamento delle strade e del trasporto pubblico per il semplice fatto che non sono assoggettati alle imposte di circolazione. Ora si sostiene che la nostra proposta non è giuridicamente valida, che non può essere introdotta. Non comprendiamo il motivo, poiché non fa altro che seguire a ruota il senso che troviamo nel messaggio sulla legge per la raccolta dei funghi nel cui regolamento di applicazione vi è la percezione di una tassa per i frontalieri e l'esenzione invece dei ticinesi; la giustificazione di tale differenziazione risiede nel fatto che le

prestazioni erogate sono finanziate dai domiciliati mediante le imposte correnti, ciò che non avviene da parte dei lavoratori frontalieri. Pertanto invito a sostenere l'emendamento così che chi viene dall'estero a lavorare e provoca inquinamento e disagio contribuisca in modo adeguato al finanziamento del mezzo pubblico, esattamente al pari del lavoratore ticinese.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - Invito il Gran Consiglio a respingere l'emendamento per una questione di sostenibilità giuridica che non credo vada approfondita più di quel tanto; se lo scopo della legge è non punire i frontalieri ma migliorare la sorte delle persone che vivono in certe regioni del Cantone da questo punto di vista è indispensabile non fare differenza tra il CO<sub>2</sub> emesso da un'automobile ticinese e quello emesso da un veicolo non ticinese. La congestione delle strade va risolta con un approccio che sia sostenibile giuridicamente, che rientri nella nostra civiltà giuridica e che sia logico. Da questo punto di vista la distinzione che si propone qui non sta in piedi giuridicamente e non ottiene il risultato che ci prefiggiamo perché la congestione delle strade e l'inquinamento non guardano da chi è provocata ma guardano soltanto i risultati: questi ultimi li scontano le popolazioni ticinesi.

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

### Articolo 35f

- Emendamento del gruppo PPD+GG

#### Art. 35f cpv. 6 (nuovo)

***<sup>6</sup>Gli assoggettati che introducono un programma di mobilità aziendale atto a ridurre il traffico, o ne potenziano uno esistente, beneficiano di una riduzione della tassa pari ai costi di tale programma, in ogni caso non superiore al 50% della tassa.***

***Il Consiglio di Stato verifica l'efficacia del programma di mobilità aziendale.***

DADÒ F., RELATORE DI MINORANZA - L'emendamento è stato pensato per aumentare l'efficacia ambientale ed ecologica a vantaggio della salute di chi è così pesantemente toccato dall'inquinamento, esattamente per lo stesso motivo per il quale prima abbiamo votato l'emendamento socialista. Si propone infatti una riduzione della tassa in favore dei comportamenti virtuosi che vadano concretamente a limitare il traffico provocato. Sullo stesso principio dell'articolo 35f il nuovo capoverso 6 prevede la riduzione della tassa in favore di comportamenti particolarmente virtuosi, ossia degli assoggettati che introducono un'efficace programma di mobilità aziendale collettiva. Questo aspetto, se davvero questa legge è stata pensata per risolvere qualcosa e non solo per far cassa, è un punto fondamentale della risoluzione del problema oggi evocato in quest'aula. Perché occorre incentivare maggiormente? Questa legge non è sufficiente? Possiamo rispondere tenendo conto di alcuni dati: un bus aziendale costa dai 100 ai 300 mila franchi all'anno. Il credito di due milioni previsto per questo scopo, aumentato dalla Commissione e in votazione nel corso di questa sessione parlamentare, è palesemente insufficiente e da solo non riuscirà

a risolvere un granché. Le centoventicinque aziende che si sono già dette interessate al programma di mobilità aziendale riceveranno al massimo sedicimila franchi in quattro anni, quattromila franchi all'anno. Con i costi di cui ho parlato precedentemente possiamo bene immaginare il risultato. Chiedo quindi di sostenere l'emendamento.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - Il programma di mobilità aziendale già lo paghiamo, è un settore di intervento che portiamo avanti da anni magari con un'insufficiente dotazione finanziaria qualche anno fa mentre ora in modo più convincente e nel corso di questa sessione parlamentare potremmo, come ha detto il collega Dadò, aumentare la quota parte. Paghiamo già e quindi non è il caso di ripagarlo ma soprattutto se si guarda l'articolo 35f e relativi capoversi vediamo che le aziende hanno a disposizione una modalità di ottenere lo stesso risultato che si propone l'emendamento che è quello di ridurre il numero di parcheggi a disposizione. Se si interviene con la mobilità aziendale il risultato è che si ridurrà la necessità di avere parcheggi e quindi, a un certo momento, si ridurranno i parcheggi, mentre invece se si riducono i parcheggi subito si beneficia della riduzione della tassa. Da questo punto di vista l'emendamento, che invito a respingere, è superfluo e, in quanto superfluo, complica inutilmente la legge.

PAMINI P. - A nome del gruppo La Destra comunico che sosterremo l'emendamento poiché il 22 settembre 2015, come è stato anche menzionato nel rapporto di maggioranza, abbiamo presentato una mozione<sup>1</sup> (scritta dal collega Alberto Siccardi, anche nell'ottica di coinvolgere cittadini nei lavori parlamentari), che va nella stessa direzione poiché vi è chi, tra cui anche lo scrivente, si è già impegnato prima dell'introduzione di questa tassa – che in realtà è un'imposta – per la riduzione dei parcheggi e per la promozione sia del car pooling sia della mobilità aziendale organizzata dall'impresa stessa. Per questo motivo con riferimento alla mozione di cui sopra sosteniamo l'emendamento e in caso di sua accettazione riterremo anche la nostra mozione evasa.

SAVOIA S., RELATORE DI MAGGIORANZA - L'intervento del collega Pamini va nella stessa direzione di quanto ho detto precedentemente; nel rapporto di maggioranza infatti indico che la mozione è considerata evasa per quanto spiegato e pertanto non vedo perché si debba introdurre un elemento in più che non serve perché questo è previsto già nel disegno di legge. La possibilità per le aziende di introdurre misure di mobilità aziendale che passino tramite una riduzione dei parcheggi già esiste ed è premiata immediatamente dalla legge con un meccanismo molto semplice, non burocratico e di grande efficacia che a un liberista come il collega Pamini non dovrebbe dispiacere troppo.

*Messo ai voti, l'emendamento è respinto con 21 voti favorevoli, 58 contrari e 5 astensioni.*

*La discussione sui singoli articoli è dichiarata chiusa.*

---

<sup>1</sup> [Mozione](#): Tassa di collegamento: tener conto degli sforzi e dei costi sostenuti da quelle aziende che hanno spontaneamente seguito le direttive del Dipartimento del territorio fin dall'ottobre 2013, Paolo Pamini e cofirmatari, 22.09.2015.

DADÒ F., RELATORE DI MINORANZA 1 - Penso sia doverosa una dichiarazione di voto da parte del mio gruppo: nonostante questa legge ci convinca solo parzialmente e temiamo vada a fare cassetta senza risolvere i particolari e importanti problemi oggi elencati non ci opporremo, ma in gran parte ci asterremo e alcuni colleghi voteranno a favore. Ci riserviamo, come già annunciato, la possibilità di lanciare un'iniziativa popolare affinché la legge diventi veramente ecologica ed equa per tutti.

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge annesso al rapporto commissionale di maggioranza sono accolti con 64 voti favorevoli, 6 contrari e 13 astensioni.*

**Dettaglio della votazione (art. 146 cpv. 7 LGC)**

Si pronunciano a favore:

Aldi - Ay - Badasci - Balli - Bang - Bignasca - Bosia Mirra - Brivio - Canepa - Caprara - Cavadini - Caverzasio - Cedraschi - Celio - Corti - Crugnola - De Rosa - Delcò Petralli - Denti - Ducry - Durisch - Farinelli - Ferrara Micocci - Foletti - Fonio - Frapolli - Gaffuri - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisla - Ghisletta - Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Guscio - Kandemir Bordoli - Kappenberger - La Mantia - Lurati Grassi - Lurati I. - Lurati S. - Maggi - Merlo - Minotti - Ortelli - Paparelli - Patuzzi - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Pini - Polli - Quadranti - Robbiani - Rückert - Sanvido - Savoia - Schnellmann - Seitz - Terraneo - Viscardi - Zanini -

Si pronunciano contro:

Filippini - Galeazzi - Morisoli - Pagnamenta - Pamini - Pinoja

Si astengono:

Agustoni - Bacchetta-Cattori - Battaglioni - Beretta Piccoli - Dadò - Franscella - Gendotti - Ghisolfi - Jelmini - Käppeli - Mattei - Minoretti - Passalia

**11. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO**

*Alle ore 17:10 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.*

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Luca Pagani

Il Segretario generale, Gionata P. Buzzini

## **PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI**

### **INIZIATIVA PARLAMENTARE**

**presentata nella forma generica da Gianmaria Frapolli, Alessandra Gianella e cofirmatari per la maggioranza della Commissione delle petizioni e dei ricorsi per inserire nella Legge sulla cittadinanza ticinese e sull'attinenza comunale (LCCit) l'obbligo di frequentare il "Corso alla cittadinanza" per i candidati alla naturalizzazione**

del 14 dicembre 2015

Vista l'evoluzione della nostra società e la composizione dei flussi migratori, si afferma la convinzione che sia necessario rivedere il concetto, lo scopo e le modalità del processo di ottenimento del passaporto svizzero. Quanto verificato tramite l'esame a livello comunale va inserito in una visione più ampia e coerente del processo integrativo globale. Le conoscenze della lingua italiana, della storia, della civica, della geografia svizzera e ticinese, così come quelle delle principali norme penali, non sono infatti fini a sé stesse, ma sono parte imprescindibile di un processo di una vera integrazione culturale, sociale e politica.

Ogni processo di naturalizzazione lascia largo spazio di discrezionalità alle autorità preposte all'esame d'idoneità. In risposta a ciò, sono attualmente in cantiere importanti progetti di revisione legislativa sul piano federale e, contestualmente, anche su quello cantonale.

Ci riferiamo in particolare alla revisione totale della Legge federale sulla cittadinanza svizzera, approvata dall'Assemblea federale nel giugno 2014, e alla relativa nuova ordinanza. Le nuove disposizioni federali, che secondo quanto annunciato saranno completate con norme di esecuzione contenute nell'ordinanza, accentuano l'importanza di possedere adeguate conoscenze sia a livello linguistico sia del contesto geografico, storico, politico e sociale federale e cantonale, imponendo di conseguenza una modifica incisiva della legislazione cantonale in materia. Al riguardo vale la pena sottolineare che, come riportato a pagina 81 del Rendiconto 2014 del Consiglio di Stato, è stato istituito un gruppo di lavoro incaricato di allestire un disegno di nuova Legge sulla cittadinanza ticinese e sull'attinenza comunale, tenendo conto di quanto scaturito dalla revisione totale della Legge federale sulla cittadinanza svizzera.

La nuova Legge federale sulla cittadinanza svizzera, agli artt. 11 (Condizioni materiali) e 12 (Criteri d'integrazione), regola la naturalizzazione ordinaria, definendo per i Cantoni e i Comuni le prescrizioni minime da rispettare; tuttavia gli stessi, in base all'art. 12 cpv. 3, possono regolamentare più nel dettaglio i requisiti posti alla base delle procedure di naturalizzazione ordinaria.

Con l'ordinanza relativa alla Legge sulla cittadinanza, la cui consultazione si è conclusa il 19 novembre 2015, il Consiglio federale intende legiferare sui criteri d'integrazione introdotti dalla nuova Legge federale sulla cittadinanza svizzera (artt. 11 e 12), ampliando l'osservanza della sicurezza e dell'ordine pubblico, il rispetto dei valori della Costituzione federale, le conoscenze linguistiche, la partecipazione alla vita economica o l'acquisizione

di una formazione, la promozione e il sostegno dell'integrazione dei familiari, nonché la familiarità con le condizioni di vita svizzere.

L'art. 2 (Familiarità con le condizioni di vita svizzere per la naturalizzazione ordinaria) dell'ordinanza dispone che:

<sup>1</sup>*Il richiedente si è familiarizzato con le condizioni di vita svizzere segnatamente se:*

- 1. possiede conoscenze basilari del contesto geografico, storico, politico e sociale della Svizzera;*
- 2. partecipa alla vita sociale e culturale della società in Svizzera; e*
- 3. intrattiene rapporti con cittadini svizzeri.*

<sup>2</sup>*L'autorità cantonale competente può sottoporre il richiedente a un test obbligatorio sulle conoscenze di cui al capoverso 1 lettera a) laddove preveda un simile test, si sincera che:*

***a. il richiedente abbia modo di prepararsi al test grazie ad ausili o corsi idonei; e***

***b. il test possa essere superato grazie alle competenze linguistiche orali e scritte richieste per la naturalizzazione.***

**Per questo motivo, ai sensi dell'art. 103 LGC, chiediamo che venga inserito nella Legge sulla cittadinanza ticinese e sull'attinenza comunale l'obbligo di frequentare il "Corso alla cittadinanza" per i candidati alla naturalizzazione, organizzato dal Cantone e pagato dagli stessi candidati.**

Si propone di esonerare dalla partecipazione a tale corso il candidato alla naturalizzazione che abbia frequentato per un ciclo completo, in una scuola pubblica o privata, la scuola media, il liceo o la scuola di commercio ticinesi. Occorrerà inoltre tenere debitamente conto della situazione di persone che, per disabilità o malattia o per altre importanti circostanze personali, potrebbero essere esonerate dalla partecipazione al corso.

La misura proposta prevede che il costo del corso sia a carico del candidato; l'auspicio è che esso non sia troppo elevato, quindi che si attesti attorno a quanto fatto pagare attualmente ai partecipanti ai corsi di civica (facoltativi) organizzati dai principali Comuni del Cantone, cioè attorno a circa fr. 300.-. La durata del corso dovrebbe pure essere definita in termini di buon senso, cioè non esageratamente lunga, ma sufficiente per fornire ai candidati le necessarie nozioni.

Il corso potrebbe essere tenuto nelle cinque scuole professionali e commerciali esistenti - ben ripartite sul territorio cantonale (Biasca, Bellinzona, Locarno, Lugano/Trevano e Chiasso), alcune delle quali già oggi offrono un corso di civica e di formazione alla cittadinanza per i candidati alla naturalizzazione. Un'altra soluzione, comunque subordinata alla precedente, potrebbe essere quella di potenziare un'offerta in tal senso da parte dei Corsi per adulti.

I requisiti che un aspirante al passaporto svizzero deve possedere non possono essere valutati sulla base di un semplice test a crocette, occorre invece agire a più ampio raggio. A tal fine è necessario che vi siano delle basi fondamentali su cui imbastire questo processo. Appare quindi necessario che il candidato, che deve dimostrare la sua integrazione, abbia una marcata conoscenza del territorio, oltre ad una nutrita conoscenza della storia del nostro paese e della sua lingua.

Dal momento che a livello federale è in atto una revisione del processo di naturalizzazione, che si ripercuoterà anche sulla legislazione cantonale, riteniamo fondamentale, nella nostra veste di parlamentari e commissari delle Petizioni, valutare la

necessità di consentire a tutti i richiedenti di godere delle medesime condizioni per ottenere il passaporto confederato. Questo dovrà avvenire con l'ausilio di una procedura le cui basi siano identiche per tutti. Negli anni passati si è cercato di agire sulla standardizzazione delle procedure, senza tuttavia mai raggiungere un punto d'intesa.

La nostra proposta si allinea perfettamente alle disposizioni federali vigenti e alla giurisprudenza attuale. Non è da intendersi alla stregua di un inasprimento delle regole, bensì come uno strumento aggiuntivo, che favorisca l'integrazione nel rispetto dei nostri valori e delle nostre tradizioni, punto cardine per lo sviluppo e la coesione culturale di un territorio. Senza la conoscenza della cultura locale non si potrà certamente costruire un futuro fatto d'integrazione e di rispetto reciproco. Le esperienze passate hanno dimostrato l'inefficacia dei corsi facoltativi, pertanto propugniamo l'introduzione di un corso obbligatorio, nell'interesse anche dei richiedenti, che potrebbero avvalersi di una certificazione univoca.

Gianmaria Frapolli e Alessandra Gianella  
Aldi - Cedraschi - Filippini - Fonio -  
Gaffuri - Gendotti - Guscio - Lurati -  
Patuzzi - Pellanda - Schnellmann

*L'assegnazione dell'iniziativa a una Commissione ai sensi dell'art. 103 cpv. 2 LGC è rinviata a una prossima seduta.*

## **INIZIATIVA PARLAMENTARE**

**presentata nella forma generica da Gianrico Corti e cofirmatari “Contenzioso in tema di indennità per la perdita di guadagno; un'unica autorità giudiziaria competente per l'intera materia”**

del 14 dicembre 2015

### **Premessa**

Per il tenore dell'art. 324a cpv. 1 CO quando un lavoratore dipendente sia impedito a svolgere il suo lavoro, senza sua colpa, per motivi inerenti alla sua persona quali la malattia o l'infortunio, il datore di lavoro deve versare, per un tempo limitato, il salario<sup>2</sup>.

La legge non fissa con precisione la durata del pagamento prevedendo che “*nel primo anno di servizio, il salario (è dovuto) per almeno tre settimane e, poi, per un tempo adeguatamente più lungo, secondo la durata del rapporto di lavoro e le circostanze particolari*” (cpv. 2).

---

<sup>2</sup> Ciò purché il rapporto di lavoro sia durato o sia stato stipulato per più di tre mesi.

Le parti possono però prevedere, per accordo scritto, un ordinamento diverso ma almeno equivalente in favore del lavoratore. È considerata equivalente la sottoscrizione di polizze assicurative per la perdita di guadagno offerte da assicuratori. In genere si tratta di accordi per cui *«l'employeur finance, en payant la moitié des primes, le versement, après deux jours d'attente, d'au moins 80% du salaire pendant 720 jours sur une période maximum de 900 jours»*<sup>3</sup>.

Queste coperture possono essere di natura giuridica diversa. La LAMal, agli art. 67 e seguenti, regola l'assicurazione d'indennità giornaliera (facoltativa). La copertura in questi casi si fonda sulle norme del diritto pubblico federale. Il medesimo rischio può però anche essere offerto sotto l'egida della legge sul contratto d'assicurazione (LCA) e quindi nel solco del diritto privato.

Si ha così un dualismo per cui gli assicuratori che praticano la LAMal (e che sono a tal fine debitamente autorizzati dall'autorità federale) possono offrire coperture d'indennità giornaliera sia sotto l'egida della LAMal che della LCA (legge sul contratto d'assicurazione); in quest'ultimo caso la polizza è ritenuta complementare alla copertura delle cure medico sanitarie. Vi sono però assicuratori privati (non LAMal) che offrono polizze assicurative che coprono il medesimo rischio; polizze offerte nel quadro della LCA.

Questa situazione articolata, conseguenza di scelte legislative federali, si riverbera in maniera diversa a livello giudiziario.

## Il contesto

Il Tribunale cantonale delle Assicurazioni è competente per giudicare le procedure aventi per oggetto contestazioni concernenti il versamento o il riconoscimento d'indennità per perdita di guadagno in caso di malattia o infortunio del lavoratore, e ciò quando l'assicuratore che offre la polizza è autorizzato ai sensi della LAMal, sia che la polizza sia retta dalla LAMal<sup>4</sup>, sia che costituisca una copertura complementare all'assicurazione obbligatoria, e ciò in applicazione dell'art. 75 Legge cantonale di applicazione della LAMal<sup>5</sup>.

Quando l'assicuratore è una compagnia privata (non ammessa all'esercizio della LAMal), la competenza giudiziaria a dirimere le controversie tra assicuratore e beneficiario in tema di IPG è riservata al Giudice civile competente per il territorio (ossia, in genere, il Pretore).

Questo sistema, conosciuto in Ticino come in altri Cantoni (tra cui il Vallese), non ha sin qui mai dato adito a problemi (quanto alla competenza), e ciò anche successivamente all'adozione del Codice di procedura civile federale (CPC) del 19 dicembre 2008 (entrato in vigore il 1 gennaio 2011) che, al suo articolo 7, prevede la possibilità per i cantoni di

---

<sup>3</sup> GABRIEL AUBERT, Commentaire Romand CO, n. 61 ad art. 324a.

<sup>4</sup> Per l'art. 74 della Legge cantonale d'applicazione della LAMal infatti: "Le contestazioni degli assicuratori tra loro, con i loro membri o con terzi concernenti diritti invocati dalle parti in virtù della LAMal, delle rispettive Ordinanze o delle disposizioni degli assicuratori, sono decise dal Tribunale cantonale delle assicurazioni".

<sup>5</sup> L'art. 75 LCAMal prevede che le contestazioni degli assicuratori tra loro, con i loro membri o con terzi concernenti le assicurazioni complementari all'assicurazione sociale contro le malattie o altri rami d'assicurazione, praticati da assicuratori autorizzati all'esercizio ai sensi della LAMal e delle relative Ordinanze, sono decise dal Tribunale cantonale delle assicurazioni.

*“designare un tribunale competente a decidere, in istanza cantonale unica, le controversie derivanti da assicurazioni complementari all'assicurazione sociale contro le malattie secondo la legge federale del 18 marzo 1994 sull'assicurazione malattie”.*

## **La novità**

Una recente sentenza del Tribunale federale (DTF 4A\_241/2015 del 20 ottobre 2015) considera inammissibile il dualismo delle istituzioni giudiziarie imposto dalle norme del Vallese simili a quelle ticinesi in materia. Ciò pone problemi di competenza alle autorità giudiziarie ticinesi interessate, e provoca disagio anche a quelle persone che abbisognano delle indennità per perdita di guadagno per sopravvivere.

Il TF ha sostenuto che:

*2. En vertu de l'art. 7 CPC, les cantons peuvent instituer un tribunal qui statue en tant qu'instance cantonale unique sur les litiges portant sur les assurances complémentaires à l'assurance-maladie sociale selon la LAMal. Le canton du Valais a fait usage de cette possibilité. Selon l'art. 5 al. 1 let. a de la loi d'application du code de procédure civile suisse (LACPC/VS; RS/VS 270.1), le Tribunal cantonal valaisan connaît en instance cantonale unique des affaires civiles relevant des art. 5, 7 ou 8 CPC. L'art. 2 de l'ordonnance désignant les autorités et les procédures en matière d'assurance maladie (RS/VS 832.100), modifié par l'art. 10 ch. 14 LACPC/VS, précise, sous le titre "assurances complémentaires", que le Tribunal cantonal connaît en tant qu'instance cantonale unique les litiges relatifs aux assurances complémentaires au sens de l'art. 12 al. 2 LAMal (al. 1) et que le CPC est applicable (al. 2).*

**2.1. En l'espèce, est litigieux le point de savoir si l'art. 7 CPC permet aux cantons de ne soumettre à la connaissance d'une instance judiciaire unique qu'une partie des contestations relatives aux assurances complémentaires à l'assurance-maladie sociale. (...).**

**(...) le texte clair de l'art. 7 CPC ne prévoit aucune possibilité d'un transfert partiel de compétences à l'instance unique désignée par le droit cantonal. On ne discerne d'ailleurs pas l'intérêt qu'il y aurait à instaurer deux régimes de compétence matérielle pour les litiges civils relatifs aux assurances complémentaires, notamment selon que l'assureur est ou n'est pas une caisse-maladie au sens de l'art. 12 al. 1 LAMal. L'art. 7 CPC n'offre ainsi aux cantons qu'une alternative: soit instituer une autorité judiciaire statuant en instance unique et lui soumettre tous les litiges mentionnés dans cette disposition, soit renoncer à une telle juridiction spéciale (...).**

## La conseguenza

Alla luce di questo giudizio è evidente che il dualismo esistente nelle norme ticinesi, e quindi l'attribuzione di procedure per la perdita di guadagno sia al giudice civile sia al Tribunale cantonale delle Assicurazioni a dipendenza della natura dell'assicuratore, non è assolutamente più giustificata.

Prima che il TF sia costretto a chinarsi su casi ticinesi, è urgente che si decida quale debba essere l'autorità giudiziaria, unica nel Cantone, cui sottoporre tutte le procedure aventi per oggetto una IPG (ed in genere le assicurazioni complementari alla LAMal), e ciò indipendentemente dalla natura dell'assicuratore (Cassa Malati o assicuratore privato).

## Conclusione e proposta

La sentenza della nostra Corte suprema induce per forza ad agire anche in Ticino, individuando la soluzione più consona. A prescindere dalle scelte del Parlamento la questione riveste un carattere di certa urgenza e va analizzata in tempi contenuti, per evitare che il sussistere di dubbi sulla competenza in materia comporti inutili conflitti di competenze negativi (o positivi) che possano indurre le parti ad adire il Tribunale federale, ciò che potrebbe comportare conseguenze di spese per il Cantone oltre ad una certa perdita d'immagine.

Le contestazioni giudiziarie aventi per oggetto le coperture assicurative complementari alla LAMal “*classiche*” (pensiamo alle cure ospedaliere in classe semi-privata e privata; alla retribuzione di medicinali non compresi nelle liste, per cure all'estero, ecc.) sono di competenza del Tribunale cantonale delle Assicurazioni. Lo stesso tribunale è competente a giudicare anche sulle decisioni emanate dagli assicuratori LAMal in materia d'indennità per perdita di guadagno rette dalla LAMal stessa (agli art. 67 e ss).

La soluzione più “*logica*”, anche per la necessaria unità di materia, l'esperienza specifica e la ricerca di una giustizia che sia più vicina possibile al cittadino, parrebbe quella di conferire al Tribunale cantonale delle Assicurazioni la competenza “*complessiva*” in materia d'indennità per perdita di guadagno, sia che le polizze siano gestite da assicuratori privati che da assicuratori abilitati all'esercizio della LAMal. Questa autorità giudiziaria vanta inoltre tempi di evasione delle procedure decisamente contenuti (come il Presidente del TCA ha sottolineato in particolare nei rendiconti degli ultimi anni).

Questi elementi portano quindi a concludere che questa competenza sia assunta in Ticino unicamente dal Tribunale cantonale delle assicurazioni, con relativa modifica di legge.

Gianrico Corti

Agustoni - Bacchetta-Cattori - Bang - Delcò Petralli -  
Ducry - Farinelli - Ferrara Micocci - Filippini - Foletti -  
Garobbio - Garzoli - Ghisletta - Kandemir Bordoli -  
Lurati S. - Pagnamenta - Pini - Pinoja - Quadranti -  
Rückert - Sanvido - Viscardi

*L'assegnazione dell'iniziativa a una Commissione ai sensi dell'art. 103 cpv. 2 LGC è rinviata a una prossima seduta.*

## MOZIONE

### Adozione di un Piano d'azione cantonale per la parità

del 14 dicembre 2015

#### **Di che cosa si tratta?**

Un piano d'azione cantonale ha lo scopo di definire la politica delle pari opportunità per gli anni a venire. Uno strumento che va ben oltre una dichiarazione d'intenti, ma fissa concretamente degli *obiettivi* e delle *misure* per raggiungerli. Presuppone un consenso condiviso e implica un lavoro di concertazione fra vari dipartimenti e una stretta collaborazione con tutti gli attori coinvolti.

Nel ciclo delle politiche pubbliche descritto da Peter Knoepfel<sup>6</sup>, il piano d'azione è definito come *“l'insieme delle decisioni di pianificazione considerate necessarie alla produzione coordinata e mirata di prestazioni amministrative (outputs)”*.

#### **Situazione di partenza e obiettivo**

La Costituzione della Repubblica del Canton Ticino contiene due importanti articoli che vanno nella direzione di garantire le pari opportunità: l'articolo 4 cpv. 3 *“il Cantone promuove le pari opportunità per i cittadini”*, accolto in votazione popolare nel 2011 e l'articolo 7 cpv. 3 *“per lavoro di pari valore donne e uomini ricevono retribuzione uguale”*.

L'obiettivo primario che le firmatarie e i firmatari di questa mozione intendono perseguire è quello di migliorare le pari opportunità tra uomini e donne a tutti i livelli nel Canton Ticino. Con l'adozione di un piano d'azione cantonale per la parità, si vogliono individuare le misure da attivare per lottare in modo coordinato e coerente contro le disparità ancora presenti.

#### **Il piano d'azione nazionale**

Nel 1999 il Consiglio federale ha adottato il piano d'azione nazionale *“Parità tra donna e uomo”*<sup>7</sup>. Questo strumento è stato pensato come uno strumento di lavoro che permettesse di mettere in pratica la piattaforma d'azione adottata dopo l'ultima conferenza mondiale delle Nazioni Unite sulle donne, tenutasi a Pechino nel 1995. Nel 2014 è stato pubblicato un bilancio a 15 anni dall'adozione del Piano d'azione nazionale *“Uguaglianza fra donna e uomo, Piano d'azione nazionale, Bilancio 1999-2014”*.

Un bilancio in chiaroscuro in quanto *“grazie al piano d'azione sono stati raggiunti molti obiettivi della parità”*, commenta Sylvie Durrer, direttrice dell'UFU<sup>8</sup>. *“Resta ancora molto da fare sia in Svizzera che all'estero”*. Le donne continuano a percepire salari più bassi

---

<sup>6</sup> Peter Knoepfel et al. (2006), *“Analyse et pilotage des politiques publiques”*, Zürich/Chur, Verlag Rüegger.

<sup>7</sup> *“Parità tra donna e uomo”*, Piano d'azione nazionale, <https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=it&msg-id=54846>.

<sup>8</sup> UFU: Ufficio federale per l'uguaglianza fra donna e uomo.

soltanto a causa del loro sesso e la conciliabilità tra famiglia e professione è ancora lacunosa. La quota di donne attive in politica ristagna dal 2007. Ai piani alti dell'economia, le donne sono sottorappresentate e la violenza domestica è ancora molto diffusa, anche in Svizzera. Nella scelta della formazione, della professione e dello stile di vita, ragazzi e ragazze risentono ancora fortemente degli stereotipi di genere, a scapito dei loro reali desideri e delle loro capacità.

### Iniziative cantonali

Il Canton **Berna** ha istituito un vero e proprio piano d'azione cantonale per le pari opportunità<sup>9</sup> che rinnova regolarmente e che riteniamo possa essere ripreso quale esempio.

Per il periodo 2014-2018 ha allestito un programma di lavoro, suddiviso in dieci punti, che verte su tre settori prioritari: vita familiare, lavoro e formazione.

Gli obiettivi prefissati sono chiari e le proposte presentate sono concrete: si vuole migliorare la conciliabilità fra vita familiare e professionale (con varie misure a sostegno delle strutture di accoglienza extrafamiliari e extrascolastiche), si vuole raggiungere la parità salariale a lavoro uguale e migliorare l'integrazione delle donne nel mercato del lavoro, così come offrire a ragazze e ragazzi le stesse opportunità in ambito di formazione.

L'obiettivo di fondo è dunque quello di tendere verso un progetto di vita per cui, grazie a ben definite condizioni sociali ed economiche, donne e uomini possano beneficiare di indipendenza materiale, autonomia, responsabilità, libertà nella scelta di vita, solidarietà tra i sessi e le generazioni.

Anche i Cantoni **Vaud** e **Friburgo** hanno sviluppato un piano d'azione per le pari opportunità in forma più contenuta.

In **Ticino**, la fotografia statistica della parità tra i sessi pubblicata nel 2014 con “**Le cifre della parità**”<sup>10</sup>, edito dall'Ufficio di statistica del Canton Ticino, in collaborazione con l'Ufficio delle pari opportunità, offre “un quadro statistico delle pari opportunità fra i sessi in Ticino” e mette in evidenza la disparità a tutti i livelli, in contrasto con gli obiettivi costituzionali. Confrontati con i dati nazionali, quelli ticinesi mostrano una situazione ancora più problematica in diversi campi (scelte professionali al momento della nascita del primo figlio, differenze salariali, livelli salariali).

In questi anni sono state attivate alcune politiche per far fronte a questa importante situazione di disparità, ma manca una visione d'insieme e un'assunzione piena da parte dell'amministrazione pubblica.

---

<sup>9</sup> [http://www.be.ch/portal/fr/index/mediencenter/medienmitteilungen.meldungNeu.html/portal/fr/meldungen/mm/2014/12/20141204\\_1145\\_10-punkte-programmzurgleichstellung](http://www.be.ch/portal/fr/index/mediencenter/medienmitteilungen.meldungNeu.html/portal/fr/meldungen/mm/2014/12/20141204_1145_10-punkte-programmzurgleichstellung)

<sup>10</sup> [http://www4.ti.ch/fileadmin/CAN/ASAGW/pari\\_opportunita/le\\_cifre\\_della\\_parita\\_2014.pdf](http://www4.ti.ch/fileadmin/CAN/ASAGW/pari_opportunita/le_cifre_della_parita_2014.pdf)

## Piano d'azione a livello di città

Non solo il Cantone, ma anche la città di **Berna** si dimostra particolarmente all'avanguardia. Come prima città svizzera ha adottato un piano d'azione per le pari opportunità nel 2009 (*Plan d'action pour l'égalité entre femme et homme*<sup>11</sup>) e ha sottoscritto la Carta europea per l'uguaglianza e la parità delle donne e degli uomini nella vita locale.

Nel documento sono stati individuati cinque assi strategici (ripartizione delle risorse, lavoro domestico e familiare, giovani e formazione, violenza, parità all'interno dell'amministrazione). In seguito alla valutazione del primo piano d'azione, è stato recentemente adottato un nuovo documento con la strategia per i prossimi anni (Piano d'azione città di Berna 2015-2018).

## Richiesta

Con la presente mozione, chiediamo l'adozione di un piano d'azione cantonale per la parità in cui vengano individuate le misure da attivare per lottare in modo coordinato e coerente contro le disparità ancora presenti.

Nel piano d'azione si definiranno gli assi strategici prioritari, gli obiettivi da raggiungere, le misure da attuare, i vari attori implicati e i costi. Viene fissato un periodo temporale per l'attuazione del piano, alla fine del quale si procede ad una valutazione dello stesso, al fine di stabilire il grado di raggiungimento degli obiettivi.

Il Consiglio di Stato assume la responsabilità del progetto fornendo le risorse interdipartimentali sufficienti, in termini di persone e finanziarie, coinvolgendo enti competenti interni ed esterni all'amministrazione, per elaborare un piano d'azione cantonale.

Milena Garobbio

Aldi - Ay - Bang - Beretta Piccoli - Bosia Mirra  
Delcò Petralli - Ducry - Durisch - Ferrara Micocci -  
Fonio - Gendotti - Ghisletta - Ghisolfi - Gianella -  
Kandemir Bordoli - Käppeli - Kappenberger -  
La Mantia - Lurati S. - Lurati Grassi - Maggi - Merlo -  
Patuzzi - Pini - Quadranti - Rückert - Savoia - Storni

*Ai sensi dell'art. 105 cpv. 2 LGC, la mozione è trasmessa al Consiglio di Stato.*

---

<sup>11</sup> <http://www.bern.ch/stadtverwaltung/prd/gleichstellung/aktionsplan>

## MOZIONE

### Valorizziamo il potenziale del mountain bike in Cantone Ticino

del 14 dicembre 2015

La pratica del mountain bike (MTB) si sta sviluppando in maniera impressionante, sia in Svizzera, sia all'estero. Questa attività può essere declinata in varie forme: dal semplice svago, praticato anche da bambini, famiglie, persone singole o gruppi con una pratica "amatoriale", fino all'attività di punta e competitiva, con gradi di difficoltà di notevole livello. Al fine di valutare il potenziale del MTB in Ticino sono stati commissionati a specialisti degli studi, finanziati dal Cantone, nell'ambito della politica economica regionale. Queste verifiche hanno dato esito positivo e hanno dimostrato che, grazie al suo clima, alla particolare conformazione e bellezza del territorio e a una vegetazione ricca e variegata, il Ticino presenta un potenziale molto interessante per lo sviluppo dell'offerta per MTB.

La strategia dovrà puntare, ad esempio, sullo sviluppo coordinato e sinergico di percorsi differenziati sulla base dei diversi "gruppi target" (sportivi, famiglie con bambini, amatori oppure amanti del downhill, del freeride, ecc.), proponendo in particolare un ventaglio di percorsi MTB con vari gradi di difficoltà, impegno fisico, tempo di percorrenza, dislivello ecc., e sulla creazione di nuove vie, ad esempio a media quota (sotto i 1000 ms/m), ciò che permetterà di rafforzare il vantaggio competitivo del Ticino nei confronti degli altri concorrenti dell'area Alpina: il clima migliore permetterà di allungare la stagione, specialmente in primavera ed autunno, ossia in quei periodi cosiddetti di "bassa stagione".

I vantaggi non sono solo rappresentati dalla possibilità di sfruttare l'enorme crescita di questo mercato, oppure dal rafforzamento dei vantaggi competitivi dell'unico Cantone a sud della Alpi. Le ricadute economiche positive potranno essere garantite anche dal fatto che, in genere, i mountain bikers sono "ottimi clienti". Basti ricordare, ad esempio, che il valore medio delle MTB che circolano in varie destinazioni svizzere (Flims-Laax, Lenzerheide, Gstaad, Davos, ecc.) può raggiungere facilmente i 5-10 mila franchi. Inoltre, diversi studi descrivono il profilo del mountain biker medio: "ha circa trentacinque/quarant'anni, ama la natura, la cultura e la buona cucina. Ma, soprattutto, ha un ottimo potere di acquisto ed è disposto a pagare il prezzo giusto per un prodotto di qualità che soddisfi le sue esigenze. Chi passa le proprie vacanze su una mountain bike spesso non è solo uno sportivo; vuole scoprire, vuole vivere un territorio sotto tutti i suoi aspetti, e per questo non ha fretta". In tutto il Ticino le possibilità sono tante: clima, natura e paesaggio, monumenti storici, cultura, musei, manifestazioni; e poi grotti, osterie, ristoranti in cui i prodotti gastronomici locali possono essere valorizzati nel migliore dei modi. Se l'offerta sarà migliorata, il mountain biker sarà portato a venire e a rimanere, magari per più giorni, in Ticino, e nelle Valli in particolare, per conoscere meglio il territorio, per fare domani l'itinerario che non è riuscito a fare oggi. Questo tipo di turismo potrebbe conseguentemente incrementare i pernottamenti negli alberghi o nel settore para-alberghiero, con ospiti di qualità, relativamente esigenti ma disposti a spendere.

Ricadute potranno essere riscontrabili anche nell'ambito della ristorazione, dei servizi (pensiamo ai negozi di sport), oppure dei prodotti locali e dell'agricoltura.

Per il nostro Cantone non bisogna infine dimenticare la grande opportunità di creare importanti sinergie con progetti e strutture turistiche esistenti o in divenire, nell'ambito della strategia in atto per il riposizionamento delle zone periferiche e delle destinazioni turistiche, oppure della revisione della strategia degli impianti di risalita. In generale, nelle destinazioni in cui si è deciso di puntare su questo tipo di turismo si è potuto riscontrare un effetto positivo non solo sugli impianti di risalita (esempio di Lenzerheide) ma anche sul trasporto pubblico in generale (treno e bus).

Proprio Cantoni di montagna come il nostro Cantone si possono (ri-)scoprire in modo ottimale percorrendoli con la mobilità lenta. Il MTB permette di visitare ampi scorci di territorio, permettendo di apprezzare la ricchezza naturale nei suoi angoli più remoti, come pure la diversità e l'unicità paesaggistiche, culturali, gastronomiche, storiche, soggiornando magari in accoglienti bike hotels, B&B o capanne alpine.

Tramite la politica regionale e quella turistica, Cantone, destinazioni turistiche (OTR), ERS, Comuni, Patriziati e operatori turistici, stanno cercando tutti assieme di sviluppare una strategia coordinata nell'ambito del MTB: uno sforzo congiunto tra tutti gli attori e a vari livelli. **Si tratta però di risolvere la questione di chi deve sobbarcarsi l'onere di costruire e, soprattutto gestire e mantenere l'infrastruttura. Un quesito fondamentale che va risolto al più presto se vogliamo attirare nuovi turisti e approfittare delle opportunità offerte dalla pratica del MTB!**

Preso atto dei risultati positivi dei vari approfondimenti effettuati, nonché della crescita e delle grandi potenzialità legate alla pratica del MTB quale prodotto turistico, ma non solo, si tratta quindi ora di passare all'azione per non perdere ulteriore tempo prezioso.

La necessità e l'importanza di affrontare la questione, in particolare della pianificazione/realizzazione e soprattutto dei costi di gestione e manutenzione, è stata confermata anche dall'esito di un workshop su questo tema organizzato dalla Fondazione SvizzeraMobile ([www.svizzeramobile.ch](http://www.svizzeramobile.ch)), a cui hanno partecipato tutti i portatori di interesse (Sezione della mobilità, Ticino Turismo, enti turistici, ecc.) e al termine del quale tutti hanno concordato che, per quanto attiene all'infrastruttura **“sono auspicabili aggiunte nell'ambito dei percorsi locali per mountain bike, dato che nel Canton Ticino, per rapporto al grande potenziale, l'offerta SvizzeraMobile è molto modesta”**.

Con la presente mozione si invita pertanto il Consiglio di Stato a voler allestire una base legale per la pianificazione, lo sviluppo, la manutenzione e la gestione di questi percorsi, con la relativa dotazione finanziaria tramite, ad esempio, l'adozione di un credito quadro quadriennale, sulla scia di quanto avviene con i sentieri escursionistici. A tale proposito è ipotizzabile, in via prioritaria e privilegiata, immaginare l'estensione all'ambito del MTB della base legale relativa ai sentieri escursionistici con un corrispondente adeguamento della dotazione finanziaria necessaria alla manutenzione, alla gestione e alla costruzione degli oltre 3600 chilometri di sentieri escursionistici d'importanza cantonale. Una tale variante si giustifica dal fatto che questa governance già esiste e funziona molto bene, e dal fatto che una buona parte degli itinerari di MTB si sviluppano in parte lungo sentieri escursionistici esistenti (anche se non forzatamente facenti parte della rete pianificata a livello cantonale), e per il fatto che gli interventi di costruzione e manutenzione richiedono, per la MTB, una formazione delle squadre esterne e degli interventi specifici solo leggermente differenti rispetto alle necessità dell'escursionismo pedestre (pensiamo ad esempio alla problematica dell'erosione dell'acqua, all'altezza e distanza di gradini e traversine, ecc.), oppure al fatto che talune tratte di sentiero andrebbero leggermente allargate rispetto alle semplici necessità dell'escursionismo, oppure

ancora al fatto che per talune tratte, ove sussiste un notevole ed inopportuno rischio di conflitto tra utilizzatori, i sentieri vanno “sdoppiati” (separati).

L'importanza di una manutenzione ben fatta e garantita nel tempo è dimostrata anche dalla valutazione degli esperti che ritengono che “gli attuali itinerari per MTB in Ticino (visionabili ad esempio su gps-tracks) non offrono sempre un'esperienza continuativa. Questo significa che la priorità non va data all'aumento indiscriminato degli itinerari, quanto piuttosto alla garanzia di una buona gestione e manutenzione, per fare in modo che le aspettative del mountain biker non vengano tradite e che tutta l'esperienza legata al prodotto turistico MTB sia impeccabile e garantita nel tempo” (<http://allegra-tourismus.ch/blog/>). In questo senso, la manutenzione dei trail per MTB va gestita bene, ad esempio attraverso l'apprendimento di piccoli trucchi da parte delle squadre esterne, affinché la qualità dei sentieri possa essere migliorata continuamente, diminuendo così i pericoli oppure i passaggi in cui occorre portare a mano la MTB.

Sulla base di queste considerazioni, invitiamo il Consiglio di Stato a voler concretizzare in un messaggio la presente richiesta per il tramite di una delle due possibilità suggerite nella mozione oppure attraverso altre possibilità di intervento a disposizione.

Raffaele De Rosa  
a nome della Commissione della gestione e delle finanze

*Ai sensi dell'art. 105 cpv. 2 LGC, la mozione è trasmessa al Consiglio di Stato.*

## **INTERPELLANZA**

### **Il Ticino è al sicuro dalle minacce del terrorismo?**

dell'11 dicembre 2015

Considerata la situazione europea e sulla scorta dei recenti episodi di Ginevra credo sia corretto che anche il Parlamento e tutta la popolazione ticinese siano informati su eventuali minacce terroristiche e sul grado di prontezza che le nostre forze dell'ordine sono in grado di attuare in questo campo.

Chiedo quindi al Consiglio di Stato:

- vi sono persone in Ticino che hanno manifestato simpatie nei confronti del sedicente Stato islamico o che hanno raggiunto la Siria per arruolarsi nell'Isis?
- Qual è il livello di minaccia terroristica in Ticino?
- Intende il Governo attuare o rafforzare le misure di sicurezza nei luoghi ritenuti sensibili?

- Si prevede di aumentare il grado di formazione degli agenti di Polizia per interventi di questo genere? (A Ginevra un migliaio di poliziotti stanno seguendo una formazione specifica).
- È intenzione del Consiglio di Stato sgravare di compiti burocratici o non ritenuti prioritari la Polizia cantonale affinché possa aumentare il lavoro di “intelligence” e di controllo in questo specifico campo?

Giorgio Galusero

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