

ANNO 2016/2017

Seduta XXII: lunedì 12 dicembre 2016 - serale

SOMMARIO

1. Mozione del 18 maggio 2015 presentata da Francesco Maggi per i Verdi
"Valutare l'introduzione dei bus elettrici anche in Ticino" [2808](#)
 - [Mozione del 18 maggio 2015](#)
 - [Messaggio del 18 novembre 2015 n. 7147](#)
 - [Rapporto di maggioranza del 29 novembre 2016 n. 7147R1; relatore: Graziano Crugnola](#)
 - [Rapporto di minoranza del 29 novembre 2016 n. 7147; relatore: Bruno Storni](#)
2.
 - Modifica della legge cantonale sull'energia e aggiornamento dell'entità del prelievo sulla produzione di energia elettrica da destinare al finanziamento del fondo cantonale per favorire la realizzazione di nuovi impianti di energia rinnovabile ai sensi della legge federale sull'energia (LEne) [2819](#)
 - Mozione dell'8 giugno 2015 presentata da Francesco Maggi per i Verdi
"Sole del Ticino 3 - Promuovere lo stoccaggio dell'energia solare" [2819](#)
 - Iniziativa parlamentare dell'8 giugno 2015 presentata nella forma elaborata da Francesco Maggi e cofirmatari "Sole del Ticino 4"
– Promuovere lo stoccaggio dell'energia solare [2819](#)
 - [Mozione dell'8 giugno 2015](#)
 - [Iniziativa parlamentare elaborata dell'8 giugno 2015](#)
 - [Messaggio del 12 luglio 2016 n. 7207](#)
 - [Rapporto del 29 novembre 2016 n. 7207R; relatore: Graziano Crugnola](#)
3.
 - Concessione di un credito di fr. 5'000'000.- quale contributo cantonale alla realizzazione dell'area multiservizi e del centro di controllo per veicoli pesanti lungo l'autostrada A2 a Giornico [2827](#)
 - [Messaggio del 6 aprile 2016 n. 7179](#)
 - [Rapporto del 29 novembre 2016 n. 7179R; relatori: Raffale De Rosa e Michele Guerra](#)
 - Mozione del 22 settembre 2014 presentata da Franco Celio e cofirmatari per la promozione economica dei distretti periferici [2827](#)
 - Mozione del 22 febbraio 2016 presentata da Nicola Pini per il gruppo PLR "Rivitalizziamo gli edifici dismessi" [2827](#)
 - Iniziativa parlamentare dell'8 novembre 2016 presentata nella forma generica da Nicola Pini e cofirmatari "Introduzione di incentivi finanziari per la rivitalizzazione degli edifici industriali dismessi" [2827](#)
 - [Mozione del 22 settembre 2014](#)
 - [Mozione del 22 febbraio 2016](#)
 - [Iniziativa parlamentare generica dell'8 novembre 2016](#)
 - [Messaggio del 15 giugno 2016 n. 7194](#)
 - [Rapporto del 29 novembre 2016 n. 7194; relatore: Michele Guerra](#)

4. Chiusura della seduta e rinvio[2837](#)

PRESIDENZA: Fabio Badasci, Presidente

Alle ore 16:40 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 86 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

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

Si sono scusati per l'assenza:

Campana - Caverzasio - Censi - Lurati Grassi

1. MOZIONE DEL 18 MAGGIO 2015 PRESENTATA DA FRANCESCO MAGGI PER I VERDI "VALUTARE L'INTRODUZIONE DEI BUS ELETTRICI ANCHE IN TICINO"

Messaggio del 18 novembre 2015 n. 7147

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

Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione speciale dell'energia: si chiede al Parlamento di ritenere evasa la mozione, formulando una richiesta al Consiglio di Stato.

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione speciale dell'energia: si chiede al Parlamento di accogliere parzialmente la mozione.

È aperta la discussione.

MAGGI F. - Sono venuto a conoscenza del progetto TOSA (Trolleybus optimisation système alimentation - e-bus a trazione elettrica in funzione a Ginevra) durante una giornata di studio sulla mobilità elettrica tenutasi all'inizio del 2015. Si tratta di un bus con un sistema di alimentazione ottimizzato: dopo la sperimentazione, a seguito di un rapporto di valutazione approfondito, la città di Ginevra ha deciso di passare alla fase successiva mettendo in funzione, dal primo gennaio 2017, una linea di tram di questo genere. Nel 2019 vi sarà un'ulteriore valutazione completa.

Le caratteristiche di questa tipologia di bus sono estremamente interessanti: poter trasportare fino a centosessanta passeggeri; il peso delle batterie è contenuto grazie alla possibilità di ricaricarle tramite le "ricariche flash" di quindici secondi ogni tre fermate e al capolinea per tre-quattro minuti; inoltre, quando sono fermi al capolinea possono ricaricarle in trenta minuti. La sperimentazione ha dimostrato che si tratta di un sistema affidabile e soprattutto flessibile (con possibilità di modificare l'itinerario in caso di necessità), rispetto ai trolleybus obbligati a seguire le linee dei fili. Questi bus sono silenziosi, emettendo la metà dei decibel di quelli tradizionali; inoltre, abbattano l'emissione di CO₂ (un bus che percorre 600 mila chilometri in un anno emette fino a 1'000 tonnellate di CO₂) e quindi questo sistema è un apporto alla politica energetica e climatica non indifferente; non rilasciano particelle fini e ultrafini (1, 2.5 e 10 µg) che purtroppo ancora oggi appestano l'aria del Cantone Ticino.

Il progetto è interessante anche per i distributori dell'energia elettrica e per l'Azienda cantonale perché, come nell'esempio di Ginevra, le Aziende industriali di Ginevra partecipano al progetto e forniscono l'energia elettrica. Il medesimo principio di ricarica flash è valido per le imbarcazioni e potrebbe essere utilizzato per barche elettriche.

Anche dal punto di vista turistico il Ticino avrebbe tutto da guadagnare a sviluppare sia i bus sia la navigazione elettrici.

Tramite la mozione in discussione ho chiesto da una parte di acquisire informazioni sul progetto TOSA e dall'altra di fare allestire uno studio di fattibilità, offerto gratis dalla ABB: si tratta di un'operazione a costo zero per il nostro Cantone. Il Consiglio di Stato ha dato seguito alla mia prima richiesta e il Dipartimento del territorio ha acquisito le informazioni sul progetto, ma purtroppo ha declinato la richiesta di fare eseguire studi di fattibilità sostenendo che è opportuno attendere il 2019, vale a dire aspettare i risultati della sperimentazione della linea 23 ginevrina per valutare i passi successivi. Personalmente ritengo che l'attesa di due anni sia una perdita di tempo, per più motivi; questi bus hanno criticità e limiti legati ai tempi di percorrenza e alle colonne o, in caso di panne, la distanza dal deposito deve essere limitata. Quindi sarebbe estremamente utile approfittare di questi due anni per valutare quali linee potrebbero rientrare tra quelle idonee al progetto TOSA così da essere pronti nel 2019 a procedere in questa direzione.

Il progetto è estremamente innovativo ed è fondato su tecnologia svizzera e quindi, anche da questo punto di vista, abbiamo interesse a studiarne la possibilità di realizzazione.

Fatte queste considerazioni il gruppo dei Verdi sosterrà il rapporto del collega Storni, che in Commissione è risultato di minoranza ma che spero oggi sia sostenuto dalla maggioranza dei parlamentari.

CRUGNOLA G., RELATORE DI MAGGIORANZA - Con il messaggio n. 7147 il Consiglio di Stato prende posizione sulla mozione del collega Maggi *Valutare l'introduzione di bus elettrici anche in Ticino*. Nella sostanza, come detto dal collega Maggi, si chiede al Governo di incaricare la Sezione della mobilità di acquisire informazioni e valutare il progetto TOSA – spiegato dettagliatamente dal mozionante – attualmente in corso di

valutazione e approfondimento nel Cantone di Ginevra e di attivarsi presso le cinque commissioni regionali dei trasporti per identificare alcune linee strategiche, almeno una per agglomerato, e richiedere un'analisi di fattibilità gratuita alla ABB.

La prima richiesta – l'acquisizione di informazioni sul progetto TOSA – ha suscitato l'adesione unanime dei membri della Commissione, mentre la seconda richiesta ha provocato molte discussioni e ha condotto ai due rapporti. Sottolineo che il rapporto di minoranza del collega Storni non propone esattamente quanto richiesto dalla mozione, poiché chiede che il Consiglio di Stato, per il tramite della Sezione della mobilità e/o di una commissione regionale dei trasporti, richieda ad ABB un'analisi di fattibilità per un insieme di linee: già solo per questo aspetto formale il rapporto di minoranza non andrebbe sostenuto. Al fine di approfondire il tema, la Commissione ha proceduto con l'audizione del Direttore del Dipartimento del territorio Claudio Zali e con il direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità Riccardo De Gottardi, che ringrazio per la disponibilità e le risposte fornite. In occasione dell'audizione sono stati sviluppati diversi temi legati al passaggio da un sistema di trasporti diesel a quello previsto dal sistema TOSA, l'evoluzione del mercato che vede nuovi attori, oltre ad ABB, scendere in campo, le difficoltà finanziarie e organizzative di procedere alla sostituzione simultanea del parco veicoli, l'importante evoluzione tecnologica, l'evidente apporto ambientale positivo in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ e di altre sostanze nocive – ne siamo tutti coscienti – i costi di investimento e di gestione del nuovo sistema e l'opportunità o meno di affidare a una ditta esecutrice l'elaborazione di uno studio di fattibilità, seppur gratuitamente. Proprio su quest'ultimo punto la Commissione non si è trovata d'accordo.

Mi soffermo brevemente sul progetto TOSA evitando di entrare in dettagli tecnici, riassunti parzialmente nei rapporti e descritti compiutamente nel progetto di ricerca di cui ha parlato in precedenza il collega Maggi.

Dopo l'elaborazione di un primo studio di fattibilità, tra il mese di maggio del 2013 e la fine del 2014, il sistema è stato testato su una breve tratta con un bus articolato avente la capacità di trasporto di centotrentadue passeggeri. Sulla base dei risultati positivi del "démonstrateur" – come è definito a Ginevra – nel 2017 questa soluzione sarà testata su una linea pilota di tredici chilometri con dodici bus (linea oggi servita da bus diesel). Dopo questa fase, a inizio 2018 – e non fra due anni, a mio avviso – saranno a disposizione dati consolidati e approfonditi su questo sistema. Dalle conclusioni del rapporto TOSA si evince che il progetto ha beneficiato di un'importante vetrina nell'ambito della conferenza dell'Unione internazionale dei trasporti pubblici del 2013, così come di numerose presentazioni in conferenze internazionali e il prototipo è stato visitato da numerose delegazioni estere. Il progetto di Ginevra è l'unico, in Svizzera, a essere entrato a far parte quale progetto osservatorio del programma dell'Unione europea "Zeus". Ciò dimostra che questo sistema da un lato è estremamente innovativo – su questo non discute nessuno – e dall'altro che lo stesso deve essere ancora sviluppato e approfondito: si tratta a tutti gli effetti di un prototipo. Per la realizzazione di una linea di tredici chilometri servita da dodici bus si prevede un investimento di 24 milioni di franchi.

La mozione chiede l'elaborazione di uno studio di fattibilità da parte di ABB su almeno una linea per agglomerato. Ora, molte informazioni sono già contenute nel rapporto TOSA del 2015 e molti altri dettagli utili scaturiranno dal test previsto sulla linea completa del 2017. Chiedere uno studio di fattibilità ora, per il Cantone Ticino, è una proposta a mio avviso affrettata, per non dire avventata, considerato poi che lo stesso sarebbe elaborato da una ditta fornitrice con evidenti interessi in gioco (24 milioni di franchi di Ginevra). È sicuramente più opportuno attendere i risultati del test del Cantone Ginevra, così come propone il Consiglio di Stato, in quanto sicuramente una buona parte dei risultati acquisiti

nel 2017 potrà essere applicata anche alla particolarità del nostro Cantone. Se del caso sarà in seguito possibile commissionare l'elaborazione di uno studio di fattibilità neutro a specialisti del ramo non legati ad aziende fornitrici.

Fatte queste considerazioni, in qualità di relatore e a nome del gruppo PLR invito il Parlamento ad approvare il messaggio governativo con le considerazioni del rapporto di maggioranza che chiede al Consiglio di Stato di informare regolarmente il Parlamento sugli sviluppi del progetto di Ginevra.

STORNI B., RELATORE DI MINORANZA - Potrei iniziare dall'attualità dopo la votazione sull'iniziativa federale per l'uscita pianificata dal nucleare e chiedervi se vogliamo dare mercato al nostro settore idroelettrico oppure se vogliamo continuare ad arricchire gli sceicchi del petrolio o attendere il bus elettrico cinese, che esiste già e circola in centocinquanta città del mondo, dall'Asia all'America del sud così come in Olanda e in Danimarca: il bus cinese è tecnologicamente in ritardo di una generazione rispetto a quello che il collega Maggi propone di esaminare e che dal 2018 servirà la linea 23 a Ginevra. Con il rapporto di maggioranza si sta di fatto rifiutando l'offerta di uno studio di fattibilità gratuito offerto da ABB.

Ma vado con ordine e dapprima vorrei correggere alcuni errori che troviamo nel rapporto di maggioranza, forse redatto un po' troppo frettolosamente da parte del collega Crugnola, e che sono stati ribaditi nell'intervento precedente.

Nella conclusione del rapporto gli argomenti sono riassunti in questo modo: *«tenuto conto della situazione finanziaria attuale del Cantone e considerato come entro fine 2017 saranno a disposizione informazioni approfondite e fondate sulla proposta sviluppata nel Canton Ginevra»*. Il primo errore è abbastanza grave perché ci fa perdere tempo ben più di quanto è scritto, perché entro il 2017 non ci saranno altre informazioni approfondite oltre quelle che abbiamo già e cioè il rapporto della prima fase di test 2013-2014 che ha convinto il Gran Consiglio di Ginevra a stanziare un credito di 10 milioni per realizzare quello che il non approfondito rapporto di maggioranza ignora, perché la linea 23 entrerà in esercizio nel marzo del 2018.

Altro punto opinabile della conclusione del rapporto di maggioranza è quando è chiamata in causa la situazione finanziaria del Cantone, quasi che il sistema TOSA fosse impagabile o un investimento a fondo perso. Ebbene, intanto il bus elettrico del sistema TOSA che, per inciso, si ricarica lungo il percorso garantendo autonomia tutto il giorno, costa, sommando tutti gli impianti di ricarica, solo il 20% più del convenzionale a diesel, con tendenza, come tutte le innovazioni, a diminuire. Nel confronto dovremmo anche ponderare i benefici ambientali del bus elettrico che, come ha detto il collega Maggi, sappiamo importanti: zero CO₂, zero NOx, zero particelle fini, e grande silenziosità per rapporto ai diesel.

Ma vi sono altri errori nel rapporto del collega Crugnola, di cui mi limito a citare il seguente passaggio: *«è tuttavia utile rimarcare come, comprensibilmente, la soluzione proposta è stata valutata e approfondita da un potenziale fornitore del sistema, ABB appunto»*. In realtà questa affermazione è sbagliata; lo studio è dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), dei Servizi industriali di Ginevra (SIG), dell'Ufficio del promovimento industriale e tecnologico e della TPG: il fornitore ABB non ha partecipato alla redazione del rapporto. Inoltre, nel rapporto TOSA, a pagina 22, sono anche citati i vari altri sistemi in prova o allo studio che potrebbero arrivare sul mercato, ad esempio un prodotto cinese o un prodotto Siemens. La città di Strasburgo così come Parigi stanno già facendo test con prodotti cinesi, che come detto in entrata esistono da tempo e circolano già regolarmente in molte

città: sono però classici bus con motore elettrico invece del diesel e con batterie che richiedono cinque ore di ricarica ogni 250 km.

Sempre nel rapporto di maggioranza si insiste sull'eventuale fornitore: *«lo studio si basa sulla soluzione di un fornitore, è quindi difficile valutare al momento se altri produttori sono in grado di realizzare questo tipo di soluzione. Punto questo fondamentale per evitare una situazione di monopolio nel settore. La conferma dell'importanza di questo aspetto è presente anche nel rapporto TOSA laddove si dice "Le développement commercial du système de biberonnage sera soumis aux lois du marché mais un enjeu crucial sera la standardisation d'un tel système"»*. Mi sembra pretestuoso e autolesionista pretendere di evitare una situazione di monopolio del settore (come già detto vogliamo aspettare i bus cinesi?), monopolio che comunque sicuramente non tarderà a cadere. Quanto allo standard per la ricarica chi primo arriva di regola impone la tecnologia a chi segue.

Intanto, il sistema proposto è il primo che viene operativamente applicato a una linea, poiché, come già detto, il Gran Consiglio del Cantone di Ginevra ha stanziato nel 2016 un credito da 10 milioni di franchi nel mese di luglio i vari partner hanno firmato i contratti per la realizzazione.

Ma veniamo al presunto monopolio segnalato nel rapporto di maggioranza. Qui più che monopolio si tratta di un prodotto avanti tecnologicamente sulla concorrenza, che non rimane certo con le mani nelle mani. Concretamente abbiamo in prima fila un prodotto svizzero, frutto di competenze che storicamente hanno fatto grande l'industria svizzera e che danno lavoro di qualità nel nostro Paese e nel nostro Cantone. Un prodotto tra l'altro promosso dall'Ufficio cantonale del promovimento economico del Cantone di Ginevra. Vorrei ricordare che l'industria svizzera è stata leader mondiale nell'elettrificazione ferroviaria e lo è oggi ancora nell'elettronica di potenza. Siamo da sempre la Silicon Valley dell'elettrotecnica ed elettronica di potenza che esportiamo in tutto il mondo: per vincere contratti all'estero bisogna essere innovativi e in questo caso ABB fa innovazione da centoventicinque anni. Ricordo che l'elettrificazione del trasporto ha avuto inizio alla fine dell'Ottocento; anche in Ticino il tram di Lugano nel 1896 era alimentato da corrente alternata trifase, un'innovazione che allora fu adottata in Ticino perché qualcuno aveva osato introdurla: il monopolio del nuovo sistema era della BBC. Poi, all'inizio del Novecento in Svizzera abbiamo elettrificato la trazione ferroviaria, ad esempio la tratta di montagna Erstfeld-Bellinzona. Abbiamo anche creato un'industria elettrotecnica di punta che ha fatto continuamente innovazione: nel 1918 la prima locomotiva al mondo a recupero di energia in frenata per la discesa delle rampe Gottardo, la "Cocodrillo". Da oltre un secolo siamo all'avanguardia e innovativi nell'elettrotecnica; da mezzo secolo lo siamo nell'elettronica di potenza: non solo grandi impianti o locomotive ma diverse tipologie di componenti e commutatori a semiconduttore sono prodotti in Svizzera. Oggi ABB e il Politecnico federale di Zurigo sono al top mondiale nell'elettronica di potenza; possiamo paragonarle ad Apple o a Microsoft: ABB ha centocinquantamila dipendenti nel mondo, anche in Ticino ABB ha due aziende di punta nei trasformatori a Monteggio e nei gruppi di continuità a Quartino: più di mezzo migliaio di posti di lavoro di sviluppo e produzione di apparecchi venduti in tutto il mondo.

Credo proprio che se non facilitiamo l'innovazione in questo caso senza spese e impegno, promuovendo nuove tecnologie svizzere che verranno anche prodotte in Svizzera per risolvere il problema della mobilità in un Cantone che è particolarmente in ritardo e dove la popolazione subisce sia l'aria insalubre sia le quotidiane disfunzioni del traffico, e se non cerchiamo soluzioni in questo settore, possiamo tanto chiudere il settore dell'innovazione. Non perdiamoci in sofismi sulla concorrenza o sull'eccesso di innovazione, come ha scritto il collega Crugnola. Da anni si parla di innovazione in Ticino: dell'idea di "Silicon Valley" si

è abusato in tutte le salse, una volta a Biasca poi sul Vedeggio, un'altra sul Piano di Magadino, promovimenti economici a destra e manca, centri di competenza fino alle conferenze internazionali come la più recente sulla mobilità; la "new entry" è la sigla "Ticino 4.0": così facendo si dimentica l'alto livello dell'industria esistente e che dà lavoro anche in Ticino, con la vetta raggiunta lo scorso 12-13 ottobre con la MobLab '16, vale a dire l'International conference on sustainable mobility, industry and innovation organizzata dal Centro di competenze in materia di mobilità sostenibile e ferroviaria: centro che è stato istituito con decisione del 2 giugno 2014 da questo Gran Consiglio. Si è trattata di una conferenza spettacolare con la presenza anche dell'astronauta svizzero Claude Nicollier, che ci ha parlato di trasporto nello spazio.

Per contro, oggi non si vuole entrare concretamente in materia per avere informazioni aggiornate su un nuovo prodotto per la mobilità sostenibile nei nostri agglomerati. Si riconosce il DNA da "Repubblica dell'iperbole" che a parole vuole la luna ma poi nel concreto, come in questo caso vorrebbe il rapporto di maggioranza, disdegna un'offerta senza impegno per una soluzione innovativa e concreta, argomentando come sia troppo innovativa o facendo affrettati calcoli finanziari fuori contesto (50-60 milioni). Come se negli Stati Uniti nel 2007 avessero aspettato ad acquistare l'iPhone fino all'arrivo di Samsung. Chiaramente non dobbiamo forzatamente sempre essere i primi e, in questo caso, già non lo saremo; ma non è ritardando l'acquisizione di conoscenze dettagliate che dimostriamo la nostra apertura e la curiosità per il nuovo. Ricordo che siamo stati gli ultimi a introdurre l'abbonamento Arcobaleno, ultimissimi con la comunità tariffale integrale e siamo gli ultimi con le carte gratuite per turisti.

Anche il messaggio del Consiglio di Stato, eccessivamente prudente e difensivo, parla già di smaltimento delle batterie, quando fino a pochi anni fa il Cantone investì non poco nella mobilità elettrica a Mendrisio (allora sì che eravamo in anticipo) con batterie ben più problematiche che quelle previste nel TOSA e che ora circolano su centinaia di auto elettriche nel mondo. Si cerca il pelo dell'uovo che però non solo non si conosce ma che non si vuole conoscere nel dettaglio. Chiaramente, se aspettiamo come vorrebbe il rapporto di maggioranza potremmo comperare oltre alle batterie anche il bus elettrico cinese e presto anche treni cinesi.

Il rapporto di minoranza chiede semplicemente che si faccia un'analisi di fattibilità in un agglomerato. Facendo questo studio di fattibilità non si spende e non si rischia nulla ma si resta aggiornati per poter confrontare e decidere i prossimi potenziamenti del trasporto su gomma.

Più che una questione tecnica è una questione politica, di metodo, di coerenza con quanto si continua a pontificare nel nostro iperbolico Cantone a proposito di nuove tecnologie, innovazione, Ticino 4.0, centri di competenza, promozione della mobilità elettrica, VEL oppure, proprio in questi giorni, a difesa e promozione dell'idroelettrico che proprio nella mobilità potrà trovare un nuovo mercato. A Ginevra con la linea 23 si dirotta mezzo milione all'anno dal petrolio arabo o russo all'elettrico svizzero.

Dobbiamo avere il coraggio di migliorare, di trovare e sfruttare soluzioni innovative per risolvere i problemi, che nel nostro caso sono grandi, legati alla qualità dell'aria (la peggiore della nazione), alla mobilità, da tempo immobile, e all'idroelettrico che non trova mercato.

Con il rapporto di minoranza vogliamo semplicemente conoscere al più presto la possibilità di applicare il sistema TOSA in un agglomerato del Cantone, senza attendere il 2019 e oltre, come vorrebbe il rapporto di maggioranza che, non essendo a conoscenza della situazione, ha sempre fatto riferimento al 2017. Una perdita di tempo inutile, una mentalità passatista, che a parole dichiara interesse alla nuova tecnologia ma che

concretamente ritiene sia troppo presto e non accetta un modus operandi più immediato senza spese e senza impegni, come propone l'iniziativa dei Verdi.
Invito quindi a sostenere il rapporto di minoranza.

ROBBIANI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Contrariamente all'opinione del collega Storni, trovo il rapporto di maggioranza sintetico, chiaro e molto realista anche nelle conclusioni. La mozione del collega Maggi e cofirmatari merita un'attenta analisi da parte del Dipartimento del territorio (DT), ma con le dovute considerazioni inserite nel rapporto di maggioranza stilato dal deputato Crugnola. Il DT in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti e le Aziende di trasporto, si sta già adoperando per potenziare il trasporto pubblico in Ticino. Alcuni di questi lavori congiunti sono: la realizzazione di opere infrastrutturali; le fermate TILO; la bretella a Camorino; il collegamento Mendrisio-Varese (attualmente fermo sul territorio della vicina Penisola per colpa della nulla facente politica italiana); la ristrutturazione dei servizi urbani negli agglomerati; il potenziamento progressivo del servizio ferroviario regionale TILO; l'armonizzazione per semplificare il sistema tariffale. Il DT reputa prioritario e strategico agire sul consolidamento e sul potenziamento mirato delle prestazioni per aumentare l'attrattiva e migliorare la ripartizione modale al traffico individuale motorizzato.

Entrando nel merito della mozione, il nostro gruppo ritiene che le affermazioni inserite nel messaggio governativo siano senz'altro pertinenti e fondate. È ragionevole pensare che la Sezione della mobilità del DT acquisisca informazioni sul progetto TOSA già in vigore a Ginevra. Gli obiettivi del progetto TOSA, già entrato nella seconda fase, sono: sviluppare la zona urbana tenendo conto della mobilità; ridurre le emissioni locali di CO₂ e di altre sostanze nocive; diminuire il rumore; offrire trasporti pubblici di grande capacità; garantire un'alta efficienza energetica; proporre soluzioni durevoli sul loro ciclo di vita, a partire dalla realizzazione fino al riciclaggio; avere sotto controllo i costi d'investimento e di servizio. Come si può benissimo notare è un progetto che può interessare anche il nostro Cantone. Occasione da afferrare al volo, anche perché non ci costa praticamente un centesimo. Dati del progetto da prendere in seria considerazione dal DT dopo aver analizzato e valutato i risultati finali e la possibilità di mettere in atto il tutto, con i dovuti correttivi, anche in Ticino. Dunque a cosa serve, come richiesto dalla mozione, attivarsi presso le cinque commissioni regionali dei trasporti al fine di identificare alcune linee strategiche (almeno una per agglomerato) e richiedere un'analisi di fattibilità da parte di ABB, quando tra un anno circa avremo a disposizione risultati interessanti, fatti e finiti, dal Cantone di Ginevra? Per la Lega sarebbe un doppione inutile e una spesa superflua per le finanze dello Stato. Dopo quanto citato e discusso in Commissione speciale dell'energia, il mio gruppo invita ad approvare il messaggio n. 7147 e a sostenere il rapporto di maggioranza del collega Crugnola.

FILIPPINI L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LA DESTRA - La mobilità è uno dei temi caldi attorno ai quali ci stiamo chinando da tempo. Posto che ognuno ha le sue ricette in materia, le proprie idee del perché si sia arrivati alla quasi immobilità durante gli orari di punta e su quali siano le soluzioni, oggi ci troviamo a discutere una proposta del gruppo dei Verdi riguardante parte della mobilità pubblica.

Il collega Maggi fa riferimento a uno studio attualmente in corso a Ginevra che mira a migliorare la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico. A Ginevra tre servizi pubblici e una ditta privata, potenziale realizzatrice di questa soluzione, si sono uniti nel testare

questo nuovo tipo di tecnologia. Senza tornare sui dettagli tecnici, visto che chi mi ha preceduto li ha bene evidenziati, il gruppo dei Verdi vorrebbe che anche in Ticino si procedesse a uno studio di fattibilità simile, indicando alcune linee strategiche, almeno una per agglomerato, richiedendo un'analisi di fattibilità da parte della stessa ditta che sta sostenendo attualmente questo progetto a Ginevra. Anche se richiedere uno studio di fattibilità ad ABB non comporterebbe per il nostro Cantone alcun impegno si evince che, pur non essendo il rapporto di Ginevra ancora completo, gli investimenti si aggirerebbero attorno ai 50-60 milioni di franchi.

Anche se da parte del Dipartimento del territorio non vi è preclusione su tale progetto, è pur vero che viste le attuali finanze cantonali la coperta è corta e che anche se il progetto di Ginevra risultasse innovativo e fattibile non avremmo attualmente il denaro per metterlo in pratica. Perché dunque richiedere uno studio se già un altro Cantone sta valutandone la fattibilità, per di più sapendo che ora non avremmo la liquidità necessaria per introdurre questi bus elettrici? Inoltre, se dovessimo richiedere lo studio, una volta le nostre finanze nuovamente sane, esso sarebbe ancora attuale?

Non facciamo il passo più lungo della gamba poiché ora non conviene. Attendiamo i risultati di questo studio, ancora nel suo svolgimento, per valutare ulteriori passi nel futuro. Il gruppo La Destra sosterrà il rapporto del collega Crugnola.

JELMINI L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Sono state esposte in precedenza le ragioni all'origine dei due differenti rapporti commissionali; in fondo, la differenza risiede nella seconda richiesta della mozione, che ha il pregio di proporre alla nostra attenzione un interessante progetto denominato TOSA, che ha quale obiettivo l'introduzione di bus elettrici, soprattutto negli agglomerati. Questo permetterebbe di ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dai bus oggi utilizzati, che hanno un forte impatto soprattutto nelle zone urbane. Un sistema certamente innovativo e che vale la pena di valutare anche per il nostro Cantone. Condivisa l'importanza di verificare queste nuove tecnologie, si tratta di capire se tempistiche e modalità proposte dalla mozione siano da adottare.

Con la mozione, il collega Maggi formula due proposte. In primo luogo, sulla base dello studio TOSA in corso a Ginevra, chiede al Consiglio di Stato di verificare il progetto e di darne spiegazione; in secondo luogo, egli chiede al Governo di identificare alcune linee strategiche ed effettuare un'analisi di fattibilità, che ABB fornirebbe addirittura gratuitamente.

In Commissione speciale dell'energia abbiamo potuto approfondire il tema ed è emersa una generale condivisione sull'importanza di questa nuova tecnologia e dei benefici che ne potrebbero ricadere una volta implementata. L'audizione con il Direttore del DT Claudio Zali e il capo della Divisione sviluppo territoriale della mobilità, Riccardo De Gottardi, ha permesso di constatare come la prima richiesta, quella di acquisire informazioni e valutare il progetto TOSA, sia già stata adempiuta; per quanto riguarda invece la questione relativa alla seconda richiesta, ossia quella di attivarsi presso le cinque commissioni regionali e richiedere un'analisi di fattibilità alla ABB, la posizione del DT, condivisa dalla maggioranza della Commissione, è di attendere l'esito del progetto in atto a Ginevra. Questo perché il progetto TOSA, che prevede un investimento non irrilevante, deve essere seguito con la massima attenzione per avere la totale garanzia che la tecnologia proposta non sia superata o affiancata da altre tecnologie più performanti visto che in questo settore altri si stanno muovendo.

Sono già noti i risultati relativi alla prima fase di studio che permettono di considerare

interessante questo progetto ma non sono ancora sufficienti per poter trarre conclusioni definitive. Ginevra ha ritenuto comunque di continuare con la seconda fase e per questo ha investito 24 milioni per l'acquisto di dodici veicoli e dodici punti di ricarica. A questo occorre aggiungere i costi relativi agli interventi strutturali per permettere l'approvvigionamento elettrico nei diversi punti di ricarica e, per questa fase, Ginevra ha previsto 15 milioni.

L'intenzione del DT, che penso sarà confermata dal Consigliere di Stato Zali, è di seguire l'evoluzione di questo progetto ma anche di verificare altri sistemi che si stanno sviluppando e che propongono diversi tipi di propulsione.

Oggi non si può disporre ancora di dati attendibili per quanto riguarda i costi di esercizio e l'affidabilità in condizioni reali del progetto TOSA. Per questo motivo la maggioranza della Commissione, pur essendosi dichiarata interessata a queste nuove tecnologie a favore dei mezzi di trasporto pubblico, ha ritenuto di seguire le conclusioni del messaggio. A questo occorre aggiungere che non è sembrata la strada migliore da percorrere quella di chiedere uno studio di fattibilità a chi propone questa tipologia di modello.

Il rapporto di maggioranza conferma dunque la volontà di seguire l'evoluzione del progetto e su questa base chiede al Consiglio di Stato e per esso al DT di tenere aggiornato il Parlamento senza tuttavia dare seguito alla richiesta del mozionante inerente allo studio di fattibilità.

Una posizione condivisa da una maggioranza nel mio gruppo, che ha comunque deciso di lasciare libertà di voto visto che diversi colleghi ritengono che comunque occorra procedere non solo alla verifica del progetto TOSA ma anche alla seconda richiesta della mozione, ossia quella di approntare uno studio di fattibilità gratuito proposto da ABB.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Credo che la mozione abbia già raggiunto un grande risultato, nel senso che stiamo discutendo della modalità della sua attuazione. Tutti gli interventi sentiti valutano positivamente l'eventualità che in un futuro, anche prossimo, il trasporto pubblico su gomma possa avvenire affrancandosi dalla dipendenza dai carburanti fossili, in una maniera quindi più sostenibile e senza produrre emissioni inquinanti. Credo sia un risultato, comunque vada a finire l'odierna discussione, che non deve essere sottovalutato poiché in passato non si riscontrava il medesimo grado di apertura: di questo ringrazio tutti i gruppi intervenuti nella discussione oltre ai mozionanti. Credo che a livello generale la sostituzione dei veicoli, non solo di quelli di trasporto pubblico, mossi a carburante fossile sia iniziata; durerà il tempo necessario, una generazione, vent'anni o trent'anni, ma la strada è tracciata e il cammino è iniziato; non necessariamente, però, l'energia elettrica è l'unica soluzione possibile per sostituire il diesel e, come detto giustamente dal deputato Jelmini, sono concepibili altri sistemi come l'idrogeno (in altre parti del mondo sono allo studio bus all'idrogeno).

Durante l'audizione commissionale ho chiesto e chiedo tuttora di non affrettare i tempi e, in particolare ai mozionanti, di pazientare per un breve periodo e di non lasciarsi prendere dalla foga intraprendendo magari frettolosamente una strada che potrebbe comportare costi supplementari. Invito, per una volta, ad attendere con fiducia – data da uno spirito positivo che si respira oggi in Parlamento – il verificarsi degli eventi. Se comunque la mozione fosse accolta nella sua integralità il Dipartimento del territorio se ne farà volentieri una ragione e si adeguerà alla volontà del Parlamento.

Ringraziando i mozionanti e i relatori di maggioranza e di minoranza chiedo che si segua il rapporto di maggioranza, senza preclusioni nei confronti di altre soluzioni.

MAGGI F. - Vorrei sgombrare il dibattito da equivoci che continuano a emergere, in specie nell'intervento del collega Robbiani che ha accennato a inutili doppioni e a costi per lo Stato: tramite la mozione si chiede una valutazione di fattibilità che ABB offre gratuitamente. Non si sta parlando di spendere un solo franco. Tramite lo studio di fattibilità si vuole valutare la situazione ticinese; la valutazione deve comportare vari aspetti, come il flusso di traffico, i tempi di percorrenza, i dislivelli, la distanza dal deposito e dalle stazioni di ricarica; per contro i costi saranno comunque valutati adeguatamente con la linea 23 di Ginevra. Lo studio è fatto quindi per poter avere fra due anni la risposta al quesito a sapere se in Ticino vi sono linee che si prestano allo sviluppo del sistema TOSA. Inoltre, non si tratta di un doppione, a meno che qualcuno di voi pretenda che le caratteristiche della linea 23 di Ginevra siano uguali a quelle delle linee presenti in Ticino. Pertanto non è un doppione e non ci costa nulla: guadagniamo tempo.

CRUGNOLA G., RELATORE DI MAGGIORANZA - Ringrazio il collega Storni per le critiche costruttive apportate al rapporto di maggioranza e fornisco qualche risposta. Vi è una differenza tra quanto deve pagare il Cantone di Ginevra per il progetto e il suo costo effettivo: sul sito del Cantone di Ginevra risulta un costo di 24 milioni. In merito ai termini, durante l'audizione si è parlato di 2017 e, visto che in Commissione si è discusso il rapporto, era a quel momento che si sarebbero dovute suggerire le correzioni opportune: troppo facile arrivare nel plenum e sparare a zero. È stato detto che il rapporto è stato redatto dal Cantone e non da ABB: è evidente che sia stato il Cantone a fare il rapporto e la medesima cosa avverrebbe da noi poiché non sarebbe redatto da un fornitore ma sarebbe il committente a farlo: quindi anche in questo caso si tratta di un dettaglio. Lo studio di fattibilità potrebbe essere fatto gratuitamente ma sarebbe comunque di parte – questo aspetto non me lo toglie nessuno dalla testa – e sarebbe comunque un passo insufficiente per definire i passi futuri perché anche Ginevra, dopo lo studio di fattibilità, ha realizzato un primo prototipo dal costo di alcuni milioni e in seguito sta realizzando una linea di 24 milioni, per cui non si va molto lontano con uno studio di fattibilità. Reputo più intelligente far fare uno studio da un terzo neutro che valuti le varie tecnologie dando soluzioni su queste linee. Infine, faccio notare che le frasi usate dal collega Storni nel suo intervento in merito al fatto che ABB da 125 anni promuove le tecnologie, alla "Silicon Valley", eccetera riprendono elementi che si trovano nel sito del Cantone Ginevra: sono informazioni che conosciamo. Siamo d'accordo con quanto detto dal Direttore del DT sul fatto che la strada da seguire possa essere questa, ma riteniamo che sia troppo presto: attendiamo un anno o due e, dopo i risultati di Ginevra, approfondiamo il tema.

STORNI B., RELATORE DI MINORANZA - Mi pare che il collega Crugnola continui a sbagliare visto che accenna a un anno o due. È vero che quando è stato fatto il rapporto TOSA, l'anno scorso, si prevedeva che la linea sarebbe entrata in esercizio nel 2017, ma in realtà la linea entrerà in esercizio nel mese di marzo del 2018 e quindi avremo i dati su questo esercizio, immagino, non prima di un anno, quindi nel 2019: con i tempi per allestire il rapporto andiamo al 2020.

Non vedo perché dovremmo attendere il 2020 per fare una valutazione come quella suggerita dal collega Maggi, intesa a sapere se questo sistema è applicabile al nostro territorio, fatto che non comporta la spesa di 24 milioni come detto dal collega, bensì solamente sapere se un sistema potrebbe o no essere utilizzato a partire dal 2020 o dal 2025, a dipendenza di quando dovremmo potenziare il trasporto pubblico su gomma.

Quest'ultimo aspetto mi sembra una necessità, considerando le previsioni del Cantone in materia di raddoppio del trasporto di passeggeri con il TILO dopo l'apertura della galleria del Ceneri a partire dal 2020-2025.

È quindi utile anticipare i tempi così da sapere già nel 2020 se il sistema di bus elettrico del tipo TOSA è fattibile oppure se sia meglio un sistema a idrogeno, come suggerito dal Direttore del DT, mentre se seguiamo la linea del rapporto di maggioranza dovremo aspettare fino al 2020 semplicemente per entrare in materia.

Infine, sul fatto che ABB ci offra questo studio gratuitamente penso che non sia una cosa da evitare ma, caso mai, che si debba favorire una tecnologia sviluppata in Svizzera: i bus sono costruiti nel Canton Soletta e l'elettronica e i trasformatori non escludo possano essere prodotti in Ticino. Per realizzare lo spirito dell'iniziativa *Prima i nostri!* questa è un'occasione del tutto legale che favorisce un livello tecnologico che abbiamo in Svizzera che va difeso e promosso. Infine, se un Cantone si rifiuta di entrare nel merito di un'offerta gratuita da parte di una ditta svizzera invocando che il rapporto di minoranza non coincide completamente con la mozione perché chiede di fare la verifica in almeno una regione invece che nelle cinque proposte dal collega Maggi, allora in realtà si sta facendo i contabili: si smetta però di parlare di innovazione, "Ticino 4.0" e altre fandonie di questo genere.

PEDUZZI P. - Voterò con molta convinzione il rapporto di minoranza, che ho apprezzato così come ho apprezzato le parole del Direttore del DT che ha dimostrato un'estrema apertura e capacità di discussione. Abbiamo discusso e più o meno tutti accettato che passeremo dall'energia fossile a un'altra fonte energetica, probabilmente l'elettrico. La nostra società conosce un'evoluzione nella tecnologia così rapida che i medesimi operatori del settore non sono in grado di prevedere. Oggi il Parlamento deve avere il coraggio pubblico di dire: vogliamo!

FOLETTI M. - Una piccola riflessione: mentre la Commissione e il Gran Consiglio dedicano tempo a discutere e decidere se si vuole o no il sistema TOSA, una decina di Comuni del Luganese, su input della Commissione regionale dei trasporti, ha messo a disposizione qualche decina di migliaia di franchi dando mandato, allo studio di ingegneria che a Ginevra ha condotto assieme ad ABB il progetto pilota, di valutare su quali linee un progetto TOSA potrebbe essere portato avanti. Non penso che i Comuni debbano attendere il Gran Consiglio per farsi dire cosa devono fare: vi è sufficiente iniziativa a livello regionale per fare le valutazioni opportune anche a livello di trasporto pubblico. Di questo passo è stato informato il DT che ha dato il suo beneplacito e lo studio dovrebbe essere pronto nella primavera del prossimo anno. Non dobbiamo credere che siamo i detentori della verità ed è bene lasciare lavorare i Comuni e le loro commissioni. Pertanto ritengo che la mozione sia inutile.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti ai sensi dell'art. 138 cpv. 4 LGC, le conclusioni del rapporto della maggioranza commissionale sono accolte con 45 voti favorevoli, 24 contrari e 1 astensione. La mozione è pertanto considerata evasa.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni - Aldi - Bacchetta-Cattori - Balli - Battaglioni - Beretta Piccoli - Bergonzoli - Bignasca - Canepa - Cedraschi - Celio - Crugnola - Dadò - Farinelli - Ferrara - Ferrari - Filippini - Foletti - Fonio - Gaffuri - Galeazzi - Galusero - Garzoli - Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Guscio - Jelmini - Käppeli - Lurati - Minotti - Ortelli - Pagani G. - Pagnamenta - Pamini - Passalia - Pedrazzini - Pini - Polli - Quadranti - Rückert - Schnellmann - Seitz - Terraneo

Si pronunciano contro:

Ay - Bang - Bosia Mirra - Corti - Crivelli Barella - Delcò Petralli - Denti - Ducry - Durisch - Garobbio - Ghisla - Ghisletta - Kandemir Bordoli - La Mantia - Lepori - Maggi - Mattei - Merlo - Pagani L. - Patuzzi - Peduzzi - Pronzini - Pugno Ghirlanda - Storni

Si astengono:

Zanini

2. - **MODIFICA DELLA LEGGE CANTONALE SULL'ENERGIA E AGGIORNAMENTO DELL'ENTITÀ DEL PRELIEVO SULLA PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA DA DESTINARE AL FINANZIAMENTO DEL FONDO CANTONALE PER FAVORIRE LA REALIZZAZIONE DI NUOVI IMPIANTI DI ENERGIA RINNOVABILE AI SENSI DELLA LEGGE FEDERALE SULL'ENERGIA (LENE)**
- **MOZIONE DELL'8 GIUGNO 2015 PRESENTATA DA FRANCESCO MAGGI PER I VERDI "SOLE DEL TICINO 3 - PROMUOVERE LO STOCCAGGIO DELL'ENERGIA SOLARE"**
- **INIZIATIVA PARLAMENTARE DELL'8 GIUGNO 2015 PRESENTATA NELLA FORMA ELABORATA DA FRANCESCO MAGGI E COFIRMATARI "SOLE DEL TICINO 4" – PROMUOVERE LO STOCCAGGIO DELL'ENERGIA SOLARE**

Messaggio del 12 luglio 2016 n. 7207

Ai sensi dell'art. 134 LGC, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma della procedura scritta.

Conclusioni del rapporto della Commissione speciale dell'energia: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia, la modifica di legge e il decreto legislativo annessi al rapporto medesimo, a respingere la mozione "Sole del Ticino 3" e ad accogliere l'iniziativa "Sole del Ticino 4".

È aperta la discussione di entrata in materia.

MAGGI F. - Ringrazio il collega Foletti per la bella notizia sul fatto che la mia mozione ha spronato certi Comuni del Luganese a verificare il sistema TOSA.

In merito agli oggetti ora in discussione rimaniamo in tema di innovazione. Infatti, sia la mozione intesa a sostenere finanziariamente le batterie per accumulare l'energia prodotta dagli impianti fotovoltaici attraverso il fondo per le energie rinnovabili (FER), sia l'iniziativa parlamentare intesa a modificare la legge cantonale sull'energia hanno l'obiettivo di tenere al passo il Cantone Ticino con lo sviluppo tecnologico che in materia energetica è in piena evoluzione.

Il nostro Cantone, così come la Svizzera, è obbligato a mantenere il passo e a innovare perché i costi obbligano a percorrere questa via. Le batterie per l'accumulo sono oltre che innovazione tecnologica anche un elemento essenziale della svolta energetica di cui tanto si parla: dobbiamo passare da un sistema basato sulle energie fossili e sul nucleare a uno fondato sulle energie rinnovabili, che è molto più aleatorio e, proprio per questo, accumulare l'energia prodotta è di estrema importanza. Poter disporre di batterie è indispensabile per sviluppare le "smart grid", le reti di distribuzione intelligenti, uno degli obiettivi contenuti nel Piano energetico cantonale (PEC): senza batterie niente "smart grid" e al passo tecnologico richiesto.

Lo sviluppo e la presenza delle batterie permette ai cittadini di consumare maggiormente quanto da loro prodotto: i cittadini vogliono utilizzare per i loro consumi una percentuale maggiore di quanto producono sui loro tetti, oggi limitata al 20%.

Questo sviluppo potrebbe essere visto come fumo negli occhi da parte delle aziende distributrici, che potrebbero temere una riduzione del proprio mercato; in realtà, se analizziamo gli studi esistenti in altri Paesi, come per esempio la Germania dove vi è una larga diffusione delle batterie così come del fotovoltaico, vedremo che per la sola Baviera e il Baden-Württemberg le batterie permettono risparmi fino a 100 milioni di euro all'anno per la rete di distribuzione, nel senso che si evita di doverla sviluppare per assorbire i picchi di energia prodotta dagli impianti fotovoltaici, in particolare sul mezzogiorno. Il 50% degli impianti fotovoltaici delle abitazioni in Germania sono già forniti di batterie per l'accumulo. A livello svizzero il Canton Turgovia sostiene finanziariamente l'acquisto di batterie per l'accumulo, quindi con la nostra proposta non stiamo inventando nulla. Negli USA, una spin-off del MIT, la Solid Energy, ha annunciato la produzione di batterie per droni e automobili elettriche che avranno la densità doppia di quelle attuali a base di litio, a partire dal 2018 (per esempio l'autonomia delle automobili sarà estesa a 640 km).

Lo scopo degli atti parlamentari presentati è di mantenerci aggiornati a livello tecnologico poiché abbiamo tutto da guadagnare.

La Commissione ha avallato la posizione del Consiglio di Stato, che è negativa sulla mozione (mi spiace perché era la via più semplice per finanziare l'acquisto delle batterie) ma è favorevole all'iniziativa parlamentare che permetterà di modificare la legge che darà la possibilità ai Comuni di finanziare, a livello locale, le batterie: pur essendo più laborioso è comunque un cammino importante perché, per esempio, le aziende distributrici se lo vorranno potranno sostenere attraverso i privati lo sviluppo delle batterie e iniziare a sviluppare modelli di "smart grid" e di valutare come sviluppare assieme ai loro clienti prodotti di assistenza e di fidelizzazione, estremamente importanti anche per le distributrici.

In conclusione, con questa soluzione di compromesso si riesce a tenere aperta la possibilità di sostenere il mercato delle batterie per accumulo e l'innovazione tecnologica in questo campo anche in Ticino.

CRUGNOLA G., RELATORE - La Commissione sostiene l'iniziativa parlamentare ma desidero fare una precisazione nel senso che in Turgovia si è deciso di sostenere le

batterie ma si è anche deciso di togliere l'aiuto per certi impianti fotovoltaici, a mio modo di vedere giustamente perché non si può sovvenzionare il pagamento completo degli impianti. È giusto andare in questa direzione.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 59 voti favorevoli, 5 contrari e 2 astensioni.

È aperta la discussione sui singoli articoli del disegno di legge e del decreto legislativo annessi al rapporto commissionale.

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

Legge cantonale sull'energia (Len) dell'8 febbraio 1994

Articolo 8b cpv. 2 lett. a)

- Emendamento di Carlo Lepori per il PS

*a) per ogni kWh della produzione annua effettiva di energia elettrica proveniente da quote di partecipazione già acquisite da AET in centrali elettriche a carbone, il Cantone, se AET chiude i conti dell'anno precedente a quello corrente di prelievo con un risultato ordinario positivo, preleva un importo stabilito ogni 4 anni dal Gran Consiglio, non inferiore a **0.6 cts/kWh e non superiore alla quota massima stabilita dalle relative disposizioni federali (prelievo sulla produzione)**;*

LEPORI C. - Il Consiglio di Stato aveva proposto di modificare questo capoverso che riguarda il prelievo minimo di 0.6 cts/kWh proveniente da quote di partecipazione in centrali elettriche a carbone, deciso in votazione popolare con l'approvazione del controprogetto. Per modificare una decisione presa dal popolo devono esserci motivi seri e importanti. Riteniamo che si debba rispettare la decisione a suo tempo presa. La Commissione aveva deciso di rinunciare a una riduzione di questi prelievi sulla produzione.

CRUGNOLA G., RELATORE - Questo emendamento è un passo in più rispetto a quanto discusso in Commissione anche se sostanzialmente non cambia molto perché il prelievo rimane 0.6 cts/kWh con la clausola che il prelievo avviene solo se AET fa utili; inoltre, nel 2020-2021 con la seconda fase della "Strategia energetica 2050" vi saranno probabilmente nuovi adeguamenti alla legge. Da parte della Commissione l'emendamento può quindi essere sostenuto.

MAGGI F. - Come promotore dell'iniziativa *Per un AET senza carbone* ricordo il forte impegno da parte di AET, Consiglio di Stato e maggioranza del Parlamento a favore del controprogetto secondo il quale, grazie all'investimento nella centrale a carbone di Lünen, si sarebbe finanziato lo sviluppo delle energie rinnovabili e del fotovoltaico in Ticino grazie al prelievo di un importo da 0.6 a 0.8 cts/kWh di energia prodotta in quella centrale. La popolazione ha votato a favore del controprogetto dopo un dibattito e una campagna durante i quali questa posizione è stata difesa e sarebbe poco elegante rimangiare oggi questa promessa, tanto più che la Commissione alla fine è entrata nel merito e accetta l'esenzione del pagamento di questo contributo nel caso che AET presenti conti negativi, come sarà il caso nel prossimo quadriennio. Da parte nostra vi è attenzione per le finanze di quest'Azienda ma non siamo d'accordo di mancare di rispetto al popolo ticinese che ha votato, appoggiando il controprogetto, una proposta ben precisa.

LEPORI C. - Ringrazio il relatore per l'adesione e sottolineo che la nostra proposta chiede di ristabilire la forchetta degli 0.6 cts fino al limite superiore per il prelievo sulla produzione ma accetta la rinuncia a questo prelievo in caso di risultati negativi per evitare di infierire su AET, un'Azienda alla quale tutti teniamo.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Questo emendamento è condiviso dal Consiglio di Stato – ne ho discusso oggi con il collega Vitta, ora non presente in aula ma che si associa –; nella formulazione ha prevalso la preoccupazione per i conti dell'Azienda ma è corretto il riferimento alla volontà popolare e quindi nulla osta all'adozione di questo emendamento.

Messo ai voti, l'emendamento è accolto con 53 voti favorevoli e 9 contrari.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge uscito dalle deliberazioni parlamentari sono accolti con 57 voti favorevoli, 4 contrari e 1 astensione.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni - Ay - Bacchetta-Cattori - Balli - Bang - Battaglioni - Bergonzoli - Bosia Mirra - Canepa - Cedraschi - Celio - Corti - Crivelli Barella - Crugnola - De Rosa - Delcò Petralli - Denti - Ducry - Durisch - Farinelli - Ferrara - Fonio - Franscella - Gaffuri - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisla - Ghisletta - Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Jelmini - Kandemir Bordoli - Käppeli - La Mantia - Lepori - Maggi - Mattei - Merlo - Minoretti - Minotti - Ortelli - Pagani G. - Pagani L. - Pagnamenta - Passalia - Patuzzi - Pini - Pugno Ghirlanda - Robbiani - Rückert - Schnellmann - Seitz - Storni - Terraneo

Si pronunciano contro:

Filippini - Galeazzi - Morisoli - Pamini

Si astengono:

Ramsauer

Decreto legislativo concernente il prelievo sulla produzione e il prelievo sul consumo di energia elettrica da destinare al finanziamento del fondo cantonale per favorire la realizzazione di nuovi impianti di energia rinnovabile ai sensi della legge federale sull'energia (Lene) del 26 giugno 1998

Articolo 2

- Emendamento di Francesco Maggi

*Il prelievo sul consumo di energia elettrica erogata al consumatore finale di cui all'art. 8b cpv. 2 lett. b) LEn è fissato a **0.35 cts/kWh** per il periodo 1° gennaio 2017 - 31 dicembre 2020.*

- Emendamento di Carlo Lepori per il PS

*Il prelievo sul consumo di energia elettrica erogata al consumatore finale di cui all'art. 8b cpv. 2 lett. b) LEn è fissato a **0.3 cts/kWh** per il periodo 1° gennaio 2017 - 31 dicembre 2020.*

LEPORI C. - In realtà si tratta di due emendamenti che riguardano gli articoli 2 e 3; il primo in particolare il finanziamento del FER e il secondo il supplemento a disposizione dei Comuni per le loro attività a sostegno dell'efficienza e del risparmio energetico. Vi sono due considerazioni. Nel rapporto commissionale si indica che il fondo FER è un tassello fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi posti dal Piano energetico cantonale (PEC), che però non riesce a soddisfare tutte le richieste tanto da avere liste di attesa e per questo motivo si indica che «è quindi utile prevedere ulteriori misure e, considerate le possibilità di finanziamento del fondo, appare indispensabile anche ritoccare il prelievo sul consumo, attualmente fissato a 0.2 cts/kWh»; in seguito la Commissione ha rinunciato a dar corpo a questa riflessione e ha lasciato 0.2 cts/kWh. Pertanto ci sembra opportuno passare a 0.3 cts/kWh così da permettere di portare al fondo quasi 2 milioni di franchi all'anno. Per compensare questo aumento proponiamo nell'emendamento all'art. 3 di ridurre il supplemento di prelievo dei Comuni da 1 cts/kWh a 0.9 cts/kWh; i Comuni potrebbero sentirsi "maltrattati" da questa proposta, d'altra parte essi oggi ricevono questo contributo senza che vi sia apparentemente alcun controllo fino alla presentazione del loro rapporto alla fine del quadriennio, quando diverrebbe difficile potere esigere il rimborso di quanto non usato a scopo del miglioramento dell'efficienza e del risparmio energetico. Questa proposta un poco provocatoria vuole essere uno stimolo ai Comuni a prendere sul serio questa missione e a utilizzare gli 0.9 cts/kWh per i compiti stabiliti. Il gruppo PS raccomanda di aumentare di 0.1 cts/kWh il prelievo sul consumo per il fondo FER art. 2 e di diminuire di 0.1 cts/kWh il supplemento di prelievo a favore dei Comuni.

MAGGI F. - Ricordo che quando è stata decisa l'istituzione del FER con la soglia di 0.2 cts/kWh – mentre il Consiglio di Stato prevedeva un prelievo da 0.2 a 0.5 cts/kWh – si era detto chiaramente che grazie all'apporto di Lünen e al prelievo sul consumo il fondo sarebbe stato dotato di circa 9 milioni di franchi all'anno: ciò non si è quasi mai verificato

perché la centrale di Lünen non è mai funzionata a pieno regime sia per problemi tecnici sia perché in Germania sulle reti vige la precedenza alle energie rinnovabili. L'apporto del fondo è stato comunque superiore, e di molto, a quello sui consumi che fornisce un apporto di circa 3.8 milioni di franchi; ormai è chiaro che dal fondo Lünen non giungerà nulla poiché difficilmente AET avrà cifre in nero nei prossimi anni e quindi il fondo FER sarà dimezzato rispetto alle aspettative e malgrado vi sia una forte richiesta, soprattutto per impianti solari, a livello nazionale di addirittura 30 mila così come anche in Ticino.

Ritengo inaccettabile che se da una parte si rinuncia ad alimentare il fondo per le difficoltà di AET dall'altra né il Governo né la Commissione mostrino la volontà di trovare una soluzione per sopperire alla perdita. La soluzione a questo problema è semplice e consiste nel portare da 0.2 a 0.35 cts/kWh, senza toccare però verso il basso l'importo ai Comuni: in questo modo avremo un apporto di 6.4 milioni di franchi al fondo, una dotazione minima necessaria per promuovere ulteriormente le energie rinnovabili in Ticino e smaltire la lista d'attesa.

Abbiamo tutti gli interessi a farlo perché in Ticino l'energia fotovoltaica è un settore interessante del mercato del lavoro, riduce la dipendenza da fonti energetiche estere, migliora la qualità dell'aria ed è un investimento importante per il futuro: chi oggi sceglie di installare un impianto fotovoltaico attualmente lo pagherà di più ma fra trent'anni, quando dovrà sostituire unicamente il pannello fotovoltaico che sarà meno costoso, sarà per lui un affare. Si tratta di un investimento molto interessante perché il connubio energia solare – energia idroelettrica potrà essere estremamente interessante.

Per questo motivo e anche considerando che le distributrici hanno già preannunciato la diminuzione delle tariffe per il 2017, visto che i prezzi sul mercato sono diminuiti e anche perché l'efficienza elettrica di tutti gli apparecchi migliora automaticamente ed è quindi importante ritoccare verso l'alto le tariffe per evitare l'"effetto rimbalzo", perché se non diminuiamo i consumi sarà molto difficile riuscire a fare a meno delle energie fossili e di quella nucleare.

Invito quindi ad accogliere il nostro emendamento portando da 0.2 a 0.35 cts/kWh il prelievo sui consumi.

CRUGNOLA G., RELATORE - Il tema è stato discusso approfonditamente in Commissione, che si è resa conto della difficoltà del finanziamento del fondo FER, però a stragrande maggioranza non se l'è sentita di aumentare la tassa sul consumo di energia colpendo i cittadini, che dovrebbero pagare un ulteriore scotto finanziario. Dispiace che l'emendamento del gruppo PS arrivi all'ultimo momento perché sarebbe stato interessante discutere in Commissione la variante proposta, per capire cosa si potrebbe fare a livello di supplemento relativo al finanziamento per i Comuni. Questi emendamenti non possono essere approvati così come proposti ma la Commissione potrebbe approfondire il tema del finanziamento per i Comuni coinvolgendo l'Associazione dei Comuni ticinesi (ACT) per capire in che modo sono utilizzati questi fondi e valutare se vi è un margine di manovra per eventualmente alzare la tassa sul prelievo al consumo per la parte FER e abbassarla per i Comuni. Riassumendo, la Commissione si oppone ai tre emendamenti.

STORNI B. - In risposta all'intervento del collega Crugnola, i Comuni incassano 20 milioni ma sappiamo che li utilizzano in minima parte per l'efficienza energetica. Il Cantone per quattro anni permetterà questo regime e solo alla fine del quadriennio chiederà ai Comuni di rendere conto di come hanno speso questi soldi per eventualmente rivedere il

finanziamento; però nel frattempo questi soldi sono utilizzati e solo in parte lo sono per finanziare interventi sussidiati da altri enti, come per esempio il Programma edifici ai quali possono attingere i Comuni. Non si vede perché sia necessario un altro finanziamento, con doppioni di finanziamento o con finanziamenti specifici comunali a volte molto banali, come il cambio della batteria delle biciclette elettriche.

Si tratta quindi di ridurre di un paio di milioni il fondo di 20 milioni e di riversarli sul fondo energie rinnovabili che va ai privati, per i quali vi è una lunghissima lista d'attesa. Abbiamo creato il fondo cantonale proprio perché a livello federale il fondo era esaurito con 40 mila impianti in attesa e ora anche il nostro fondo cantonale, che non riceve da Lünen praticamente più nulla, è in una situazione moribonda con 3.8 milioni di franchi; quindi o lo chiudiamo oppure lo rimpolpiamo. La soluzione costruttiva è spostare 2 milioni dal fondo di 20 milioni, le cui risorse finanziarie non sono utilizzate bene, a uno sottodotato che però ridarebbe vigore agli interventi in sospeso e che non andrebbe a carico dei consumatori, che pagherebbero l'energia come prima.

MORISOLI S. - Basta tasse: il cittadino non è una slot-machine. Ogni volta si aggiunge uno zero virgola qualcosa; si fanno passare leggi per sentirci dire dopo qualche anno che la formula era sbagliata e deve essere sostituita da una migliore per "spillare" ancora soldi. Voterò contro.

CELIO F. - Constato che questo tema, che doveva essere trattato con procedura scritta, ha suscitato una discussione di quasi un'ora e quindi mi chiedo se non sia il caso di ritornarlo in Commissione.

PAMINI P. - Voterò contro come finora su questo tema e mi allineo al collega Morisoli; si sta distorcendo il mercato elettrico e, ancora peggio, ne fa le spese l'Azienda cantonale che da una parte si vorrebbe che potesse portare risorse alle casse cantonali e dall'altra parte la si azzoppa con ulteriori tasse.

CEDRASCHI I. - Voteremo no e rimando al mittente l'affermazione che i Comuni fanno niente o poco coi fondi a disposizione; molti Comuni hanno in cantiere progetti, che evidentemente non si concretizzano da un giorno all'altro. Lasciamo lavorare i Comuni e non mettiamo ulteriori tasse e balzelli.

DURISCH I. - Chiedo se si vuole rimandare in Commissione il tema.

FOLETTI M. - Va rimandato in Commissione per fare qualche valutazione meno approssimativa di quanto fatto nella proposta di emendamento. Rimando al mittente l'affermazione che i Comuni faticano a trovare investimenti adeguati a questi scopi. Molti Comuni utilizzano i fondi FER per promuovere il trasporto pubblico o diminuirne il costo, per promuovere l'efficienza energetica, per diversificare le fonti di approvvigionamento energetico e le fonti di promozione del calore. Se vi sono Comuni che non riescono a farlo non bisogna fare di tutte le erbe un fascio; piuttosto, bisogna magari che la Commissione

speciale dell'energia si muova per togliere un po' di burocrazia ai Comuni e per permettere agli enti locali di lavorare in modo più semplice. Dire che bisogna cambiare l'articolo 2 e compensarlo con la modifica dell'articolo 3 va contro qualsiasi regola del federalismo tra Cantone e Comuni: trovo sia una proposta indegna. Se volete essere più intelligenti nel fare le proposte rinviare tutto in Commissione.

BADASCI F., PRESIDENTE - Prima di mettere in votazione il ritorno in Commissione sottolineo che in Commissione vi sono rappresentanti dei Verdi e del PS e abbiamo discusso infinite volte le medesime cose. Inoltre, abbiamo iniziato a votare gli articoli e quindi dovremmo finire. Ma se preferite, metto ai voti il rinvio in Commissione.

Messa ai voti, la proposta di rinvio in Commissione è respinta con 25 voti favorevoli, 45 contrari e 2 astensioni.

Messo ai voti, l'emendamento presentato dal gruppo I Verdi è respinto con 20 voti favorevoli, 54 contrari e 1 astensione.

Messo ai voti, l'emendamento presentato dal gruppo PS è respinto con 20 voti favorevoli e 57 contrari.

Articolo 3 cpv. 1

- Emendamento di Carlo Lepori per il PS

¹*Il supplemento di prelievo di cui all'art. 8b cpv. 3 LEn è fissato a **0.9 cts/kWh**.*

LEPORI C. - Considerando che non è stato accolto l'aumento per il fondo FER questo emendamento cade. Ne approfitto per sottolineare che non si tratta di una proposta indegna bensì ragionevole; inoltre, a chi insinua che si aumentano le tasse ricordo che $+ 0.1 - 0.1 = 0$.

La proposta cade.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al rapporto commissionale sono accolti con 64 voti favorevoli, 9 contrari e 5 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni - Ay - Bacchetta-Cattori - Balli - Bang - Battaglioni - Beretta Piccoli - Bosia Mirra - Canepa - Caprara - Cedraschi - Corti - Crivelli Barella - Crugnola - Dadò - De Rosa - Delcò Petralli - Denti - Durisch - Farinelli - Ferrara - Fonio - Franscella - Frapolli - Gaffuri - Galusero - Garobbio - Garzoli - Gendotti - Ghisla - Ghisletta - Ghisolfi - Gianella - Gianora - Guerra - Jelmini - Kandemir Bordoli - Käppeli - La Mantia - Lepori - Lurati - Maggi - Mattei - Merlo - Minotti - Ortelli - Pagani G. - Pagani L. - Pagnamenta - Passalia - Patuzzi - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Pini - Polli - Pugno Ghirlanda - Quadranti - Robbiani - Rückert - Sanvido - Schnellmann - Seitz - Terraneo

Si pronunciano contro:

Bergonzoli - Celio - Filippini - Foletti - Galeazzi - Guscio - Minoretti - Morisoli - Pamini

Si astengono:

Bignasca - Ducry - Pronzini - Ramsauer - Storni

Il Consiglio di Stato non intende chiedere una seconda lettura (art. 140 cpv. 5 LGC).

3. - CONCESSIONE DI UN CREDITO DI FR. 5'000'000.- QUALE CONTRIBUTO CANTONALE ALLA REALIZZAZIONE DELL'AREA MULTISERVIZI E DEL CENTRO DI CONTROLLO PER VEICOLI PESANTI LUNGO L'AUTOSTRADA A2 A GIORNICO

Messaggio del 6 aprile n. 7179

- ● **MOZIONE DEL 22 SETTEMBRE 2016 PRESENTATA DA FRANCO CELIO E COFIRMATARI PER LA PROMOZIONE ECONOMICA DEI DISTRETTI PERIFERICI**
- **MOZIONE DEL 22 FEBBRAIO 2016 PRESENTATA DA NICOLA PINI PER IL GRUPPO PLR "RIVITALIZZIAMO GLI EDIFICI DISMESSI"**

Messaggio del 15 giugno 2016 n. 7194

- **INIZIATIVA PARLAMENTARE DELL'8 NOVEMBRE 2016 PRESENTATA NELLA FORMA GENERICA DA NICOLA PINI E COFIRMATARI "INTRODUZIONE DI INCENTIVI FINANZIARI PER LA RIVITALIZZAZIONE DEGLI EDIFICI INDUSTRIALI DISMESSI"**
- Rapporto del 29 novembre 2016 n. 7194

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

Ai sensi dell'art. 5 cpv. 3 della legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato, per l'approvazione del credito richiesto con il messaggio n. 7179 è necessaria la maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio.

Conclusioni del rapporto n. 7179R della Commissione della gestione e delle finanze: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia e il decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

Conclusioni del rapporto n. 7194R della Commissione della gestione e delle finanze: si invita il Gran Consiglio ad accogliere la mozione e l'iniziativa parlamentare.

È aperta la discussione di entrata in materia.

PINI N. - In un momento in cui il territorio scarseggia e l'economia boccheggia la politica deve focalizzare il suo sguardo sugli oltre 1'100 edifici industriali dismessi disseminati sul territorio cantonale, attivandosi concretamente per stimolare, sostenere e promuovere la loro rivitalizzazione, facendo convergere da un lato lo sviluppo economico e dall'altro lo sviluppo territoriale. Prima di pensare a nuove costruzioni sarebbe meglio pensare a come riutilizzare bene quello che di costruito vi è già, dando vita a progetti di interesse pubblico. Così facendo avremo benefici economici, il rilancio degli edifici industriali dismessi avverrà con nuove attività, insediamenti, progetti e, speriamo, anche nuovi posti di lavoro. Avremo anche benefici territoriali, non solo estetici, ma anche di protezione, razionalizzazione e valorizzazione del territorio e degli spazi pubblici. Avremo forse anche, se saremo bravi, benefici sociali, culturali e turistici e chi più ne ha più ne metta, a dipendenza dell'uso che si farà di questi edifici e di queste aree. Oltre San Gottardo vi sono già ottimi esempi con vecchi stabilimenti industriali che sono diventati non solo nuove aziende ma anche nuovi appartamenti, teatri, ristoranti e perfino scuole. Anche in Ticino qualcosa si sta lentamente muovendo: penso alla riconversione in loft, museo e luogo per eventi della fabbrica di cioccolato Cima Norma in Valle di Blenio, alla Polus di Balerna, a quella da fabbrica di tabacchi a centro per eventi – peraltro designato il migliore centro per eventi di tutta la Svizzera – del centro Dannemann di Brissago e presto, spero, alla rivitalizzazione della ex-Monteforno per troppi anni abbandonata a sé stessa.

Per proseguire su questa via abbiamo messo sul tavolo due proposte: con la mozione inoltrata a nome del PLR abbiamo proposto di aggiornare lo studio dell'Accademia di architettura di Mendrisio relativo alla mappatura e alle potenzialità di questi edifici industriali dismessi e abbiamo anche chiesto di impegnarsi per riattivare le potenzialità rilevate, per esempio attraverso il finanziamento tramite la politica economica regionale di un profilo che agisca nel concreto sul terreno, oppure l'inserimento di questi edifici nei cataloghi a disposizione degli enti pubblici o ancora la definizione di incentivi pianificatori.

Con l'iniziativa parlamentare presentata in collaborazione coi colleghi De Rosa, Guerra e Durisch a nome della Commissione della gestione e delle finanze ci siamo spinti oltre, proponendo di stanziare un credito quadro indicativamente di una decina di milioni di franchi da destinare a progetti di rivitalizzazioni di edifici industriali dismessi di rilevante interesse pubblico, economico, sociale e culturale; un primo esempio concreto lo potremmo avere come proposto dal rapporto dei colleghi De Rosa e Guerra con la zona adiacente all'area multiservizi per veicoli pesanti (specifico: non per l'area multiservizi per TIR, ma per un capannone accanto di quasi 20 mila mq).

Ringrazio il relatore Michele Guerra e la Commissione della gestione e delle finanze per il lavoro svolto e l'appoggio a queste nostre proposte. Accogliendo i due atti parlamentari e attuando una vera e propria strategia di recupero degli edifici industriali dismessi la

politica, credo, dà prova di grande progettualità, riuscendo a legare economia e territorio, conservazione e innovazione e passato e futuro.

DE ROSA R., CORRELATORE - Ricordo innanzitutto le finalità e gli obiettivi di questo importante progetto: il primo è di riuscire a gestire, soprattutto per il traffico sud-nord, il sistema di dosaggio detto "contagocce" – che tutti conoscono per le lunghe colonne ai lati dell'autostrada nei momenti particolarmente caldi dell'anno – e inoltre riuscire a filtrare dal 5 al 10% a Campione i veicoli pesanti in direzione nord, in modo che sotto il tunnel del San Gottardo transitino unicamente i veicoli controllati e sicuri; migliorare in maniera sostanziale l'attuale situazione precaria esistente lungo tutta l'autostrada da Chiasso ad Airolo, in particolare gli aspetti di sicurezza per tutti gli utenti, compresi i trasportatori, e per l'ambiente; infine, creare gli indotti economici a livello regionale e cantonale molto importanti, creando uno svincolo completo nell'area industriale di Bodio-Giornico. Su quest'ultimo tema mi piace ricordare l'opportunità che crea uno svincolo completo in questa importante zona industriale, che va rilanciata con forza, dove abbiamo ancora la disponibilità di un capannone di 20 mila mq, quindi un enorme spazio che è possibile rilanciare: ci riallacciamo agli approfondimenti fatti sull'iniziativa parlamentare generica di Nicola Pini e cofirmatari e anche a sostegno di una serie di aziende del comprensorio che mettono a disposizione circa 400-500 posti di lavoro pregiati in una valle in difficoltà.

Inoltre, la flessibilità di quest'area di dosaggio, anche in prossimità dell'entrata in funzione di AlpTransit (proprio ieri abbiamo avuto i festeggiamenti molto importanti e positivi) e quindi di poter ridurre le superfici di stoccaggio in futuro e poter restituire i terreni risanati all'industria. Il tema del risanamento di questi terreni è anche un oggetto estremamente importante di questo messaggio, visto che da decenni vi è una situazione molto precaria e delicata legata all'inquinamento di questo sedime e al fallimento della vecchia azienda Monteforno, che ha lasciato una ferita di tipo economico per i posti di lavoro e le famiglie di questa regione nonché una molto concreta e visibile a livello territoriale con questo comparto abbandonato a sé stesso che oggi finalmente abbiamo tutti l'opportunità di risanare, votando con convinzione questo credito e contributo di 5 milioni di franchi, favorendo l'avvio di un progetto che vale 150 milioni di franchi e che porterà alla bonifica e al risanamento dei terreni inquinati.

Ringraziando il correlatore Michele Guerra per l'importante lavoro svolto, sottolineo che la Commissione invita caldamente il Consiglio di Stato e la deputazione alle Camere federali a farsi promotori affinché questi circa quaranta posti di lavoro che potranno essere creati dall'USTRA d'intesa con il Cantone possano essere destinati a personale ticinese, di lingua italiana e nel limite del possibile anche a tener conto della vicinanza di residenza del luogo di lavoro, al fine anche di ridurre gli spostamenti e il traffico che lo stesso progetto che voteremo oggi cerca di regolare e di risolvere.

Concludo portando l'adesione del mio gruppo al rapporto sull'iniziativa generica *Introduzione di incentivi finanziari per la rivitalizzazione degli edifici industriali dismessi*, sottoscritta dall'intera Commissione della gestione e delle finanze, che permetterà di gettare le basi per attuare una strategia globale di rilancio di questi immobili dismessi di grandi dimensioni, creando così, proprio in questo comparto, una notevole sinergia con il risanamento territoriale e la creazione di quest'area multiservizi e lo svincolo completo. Sarebbe la ciliegina sulla torta di un progetto che merita di essere sostenuto con convinzione.

GUERRA M., CORRELATORE - Quale correlatore del rapporto n. 7179 e relatore del rapporto n. 7194 credo che vada lasciato spazio ai fatti. Quaranta nuovi posti di lavoro in Leventina destinati ai ticinesi, 159 milioni di investimento federale, un nuovo svincolo completo, un grande centro servizi e un segnale tangibile per dare una collocazione dignitosa ai tantissimi camion che oggi sostano a fianco della carreggiata. Un messaggio importantissimo, che rivitalizza l'intera regione della bassa Leventina, portando un investimento di peso. Uno svincolo che darà forza alle industrie locali. Un passo che cerca di far risorgere il comparto Monteforno: emblema, una volta, di forza industriale, di saggezza ingegneristica e di bellezza nel portare lavoro in valle e, in seguito, decaduto sotto il peso del cambiamento. Oggi, quindi, seminiamo nuova dignità in quelle zone che per troppi anni sono state dapprima sfruttate e poi abbandonate. Si tratta quindi di bloccare o, anzi, di invertire il corso della storia. Una storia molto aspra per questa regione, per questo comparto, per ciò che ha rappresentato. Dapprima uno stimolo economico gigantesco, un miraggio in cui, tutti o quasi, hanno creduto: con tantissimi posti di lavoro, con un grande provento economico per una regione non certo fra le più ricche. Un miraggio che è presto svanito lasciando in eredità difficoltà, rabbia e soprattutto un comparto pesantemente inquinato e rovinato.

In tal senso, la Commissione della gestione e delle finanze, sfruttando l'occasione di questo importante messaggio governativo, ha voluto aggiungere nel rapporto una spinta affinché l'intero sedime sia riciclato. Su questo sedime che oggi andiamo a toccare strutturalmente – come già detto dal correlatore De Rosa, che ringrazio per l'ottimo lavoro – vi è infatti anche un capannone gigantesco dismesso di proprietà delle AIL. Per tale ragione, la Commissione ha richiesto e auspicato che, a fronte dell'intervento strutturale, realtà simili e facilmente riutilizzabili dalle industrie locali possano essere rivitalizzate, magari con un piccolo input cantonale. Questo potrebbe avvenire riallacciandosi agli atti parlamentari che saranno trattati fra poco e che, all'unanimità, proprio per questo motivo, la Commissione ha deciso di sostenere e di trattare parallelamente. Atti che giustamente a livello di auspici sono integrati con la presente proposta.

Stiamo dando il via a quaranta nuovi posti di lavoro in bassa Leventina; 159 milioni di investimento; un'area servizi in grado di dare dignità ai camionisti; e soprattutto, un nuovo svincolo completo. Un passo quindi importante, che potenzia inoltre il comparto composto dai quattro Comuni di Bodio, Giornico, Personico e Pollegio, che stanno vivendo un iter aggregativo che da questo come da altri progetti potrà trarre grande beneficio.

In merito al mio rapporto sugli atti parlamentari di Nicola Pini, Franco Celio e del gruppo PLR, rimettendomi a quanto già riferito prima, tengo unicamente a indicare che si tratta di atti parlamentari dovuti e di proposte valide. In Ticino sorgono infatti tantissimi stabili dismessi, non soltanto industriali. Entità che oggi, troppo spesso, sono abbandonate, senza che vi sia un giusto riciclaggio nell'uso delle medesime.

Il tema, da parte mia, è stato portato in Parlamento nella scorsa legislatura con proposte che fortunatamente hanno vinto, semplicemente perché, soprattutto in un periodo di bassa congiuntura, queste realtà si dimostrano essere molto utili. Anziché costruire ex novo è forse meglio riciclare quanto già presente, magari su spazi di pregio, tanto per economicità quanto per un sano principio di riutilizzo degli spazi pubblici. Un esempio su tutti, da me portato in Parlamento, è quello del comparto Santa Maria di Pollegio, dove ebbe sede la scuola magistrale cantonale e in cui, molto tempo prima, Stefano Franscini frequentò le scuole. Comparto ampio e pregiato che la Curia cederebbe gratuitamente, a patto che sia impiegato con finalità pubbliche e sociali; sedime oggetto di una mozione e di un'iniziativa accolte dal Parlamento, che miravano a indicare varie attività da portarvi. Sedime ancora riproposto, recentemente, nel rapporto unanime della Commissione della gestione e delle

finanze riguardante la ristrutturazione del liceo di Bellinzona. E soprattutto, sedime, che ciononostante, dopo aver servito a lungo la comunità, giace inerme da tanti anni e ogni giorno continua a peggiorare nel suo grado di vetustà. Le fotografie comparse oggi su un articolo di Ticinonline parlano chiaro. Questo caso è uno dei tanti esempi, che si chiede con il presente rapporto di voler finalmente risanare, portandovi una qualche attività pubblica e sociale. Un altro, già evocato nella trattazione del precedente messaggio, riguarda certamente il comparto della ex Monteforno e i suoi capannoni fantasma.

Pertanto, il presente rapporto non chiede nulla di eccessivo, semmai di finalmente riciclare, anche per finalità economiche e naturali, quelle strutture, quei cadaveri, presenti in diverse regioni del nostro Cantone. Ne consegue che con il presente rapporto viene dato scarico positivo a ben tre atti parlamentari: l'iniziativa parlamentare preparata da Pini, De Rosa e Durisch, una mozione del PLR e una mozione del collega Franco Celio.

CELIO F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Il gruppo PLR sosterrà entrambi i temi. Sotto il medesimo cappello sono trattati due elementi che in realtà sono un po' diversi, ancorché affini. Da un lato, vi è l'iniziativa Pini di cui abbiamo sentito in precedenza le motivazioni e le argomentazioni e dall'altra vi è la sistemazione del sedime della ex-Monteforno. Comincio da questo che è l'aspetto principale anche perché contiene una richiesta di credito.

Il messaggio concernente il credito di 5 milioni di franchi intende permettere la sistemazione di un'area di sosta che sia degna di questo nome, sostituendo la soluzione transitoria che dura da troppi anni e che conosciamo attualmente. Quanto previsto è importante sia per potere avere un'area di sosta dove sia possibile effettuare il controllo e lo stoccaggio dei veicoli pesanti in modo più adeguato, sia per offrire ai camionisti condizioni più degne: è vero che non sono nostri concittadini ma sono pur sempre persone che in un Paese civile, quale riteniamo il nostro, dovrebbero trovare condizioni civili e non essere obbligati a pernottare in inverno o in estate nei propri veicoli in autostrada. In secondo luogo è importante la realizzazione di uno svincolo autostradale che permetta di raggiungere direttamente l'area della ex Monteforno e, al medesimo tempo, di poter ottenere un rilancio di tutta questa area. Ricordo anche che la zona di Giornico-Bodio è stata per così dire la culla dell'industria ticinese ed è da sperare che con questo intervento sia possibile un suo rilancio. Semmai, discutibile è il fatto che il Cantone debba versare un contributo di 5 milioni di franchi per la bonifica del terreno. Da un certo punto di vista si potrebbe ritenere che questa spesa dovrebbe essere sostenuta interamente dai proprietari; resta il fatto che tale contributo, sui 127 milioni di franchi previsti per questa miglioria, è relativamente modesto e si giustifica, d'altra parte, per evitare di trascinare per le lunghe una situazione che si protrae da dieci anni. Del resto, se l'insieme dell'operazione consentirà il rilancio della zona, il Cantone ne avrà un beneficio dal punto di vista fiscale e quindi la spesa sarebbe recuperata in un periodo di tempo non troppo lungo. Ringrazio i relatori De Rosa e Guerra per l'ottimo rapporto. Il mio gruppo sosterrà il credito.

In merito alla mozione e all'iniziativa del collega Pini e cofirmatari sulla rivitalizzazione degli edifici industriali dismessi e, in generale, delle aree industriali non più utilizzate condivido ed esprimo l'adesione alle considerazioni e alle conclusioni del rapporto del collega Guerra. A titolo personale desidero esprimere un paio di considerazioni: in primo luogo, esprimo soddisfazione per il fatto che si va verso la concretizzazione della promessa fatta nel marzo 2003 dall'allora Consigliere di Stato Marco Borradori; in secondo luogo, non posso dirmi soddisfatto per il modo con cui ci si orienta a liquidare la mia

mozione, firmata anche da altri colleghi nel settembre 2014, sulla promozione economica dei distretti periferici: comunque di questo parleremo fra poco, quando si discuterà un altro rapporto presentato da un'altra Commissione. Questa insoddisfazione non si tradurrà in un voto contrario. Il gruppo PLR lo sosterrà, come anticipato in entrata.

LEPORI C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Mi sfugge in parte il perché dobbiamo trattare due temi simili ma diversi allo stesso tempo. Mi soffermo sul messaggio per il credito per la realizzazione dell'area multiservizi mentre il collega Durisch parlerà sulla mozione e sull'iniziativa parlamentare riferite alla questione degli edifici dismessi. Il gruppo PS sosterrà i due rapporti.

In merito al centro di controllo è opportuno ricordare alcuni aspetti critici. Nel 2005 la Commissione dei trasporti del Consiglio nazionale, al corrente dei piani del Consiglio federale per i centri di controllo, in una mozione chiariva che il centro di controllo a nord avrebbe dovuto trovare posto il più vicino possibile al San Gottardo per raccogliere tutte le direttrici di entrata verso sud, mentre il centro di controllo a sud avrebbe dovuto trovare posto nel Sottoceneri, prima della biforcazione San Gottardo-San Bernardino e, inoltre, raccomandava di evitare ogni spesa di carattere logistico, del tipo posteggi, officine o strutture di ristorazione; quindi per la Commissione parlamentare doveva essere realizzato un centro di controllo e non un'area multiservizi. Molti ricorsi, tra cui quello dell'associazione Iniziativa delle Alpi, sollevarono la questione della realizzazione del centro a Chiasso o a Sigrino, ma il Consiglio federale nel 2013 li respinse. Il tema rimase sospeso a causa dell'inquinamento dell'area.

Fra i vari centri di controllo previsti dal Consiglio federale due sono considerati "maxi", vale a dire grossi centri in grado di sorvegliare in maniera precisa tutti gli aspetti tecnici del mezzo, quelli relativi al carico trasportato, quelli relativi al conducente riferiti al 5%-10% di camion in transito scelti ogni giorno con criteri diversi per evitare meccanismi ripetitivi; queste verifiche rientrano nel concetto di sostegno del trasferimento del trasporto merci dalla gomma alla rotaia, evitando la concorrenza sleale dovuta a trasporti con mezzi tecnicamente non adeguati e conducenti vittime di sfruttamento per il salario e le condizioni di lavoro, ed eventualmente per il trasporto di carichi proibiti. Vi sono anche altri centri, detti "midi", che dispongono della medesima infrastruttura tecnica ma hanno dimensioni ridotte e hanno capacità minori di intervento; infine, vi sono i centri "mini", mobili, che fanno controlli puntuali.

Tutti i controlli sono gestiti dalla polizia del Cantone di ubicazione e dipendono da accordi sulle prestazioni sottoscritti dalla Confederazione con i Cantoni: quindi il Cantone potrebbe farsi promotore della creazione di altri centri di tipo "midi" in altre zone del Cantone per ovviare a questa mancanza perché sorvegliare i camion a Bodio risulta essere un po' tardi, visto che avrebbero già attraversato buona parte del nostro territorio. L'unico centro "maxi" in funzione è quello di Ripshausen nel Canton Uri, messo in funzione nel 2009 e costato 70 milioni di franchi – circa la metà di quello oggi in discussione, preventivato tra i 120 e i 156 milioni di franchi – che offre lavoro a cinquantadue persone: il centro stesso presenta un'offerta di posti di lavoro molto interessante, mentre invece certi aspetti del progetto, come per esempio il fatto di essere una vera e propria area di servizi, con ristorazione e albergo ed essere aperto al traffico locale che può entrare in autostrada solo per recarsi nell'area di servizio – possibilità molto rara – sono cose che lasciano perplessi. Aspetto interessante è che si bonificherà un'ampia zona di terreno inquinato, anche se va osservato che sono nuovamente usati soldi pubblici per rimediare a danni privati: questo aspetto non ci entusiasma. D'altra parte, visto che questo intervento permette di realizzare

un progetto bloccato da anni dobbiamo essere contenti, anche se abbiamo dubbi su certe parti del progetto.

Con queste criticità porto l'adesione del gruppo PS al rapporto e al messaggio n. 7179.

DURISCH I., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - La questione che poniamo oggi all'autorità cantonale è se esistono, in tema di riutilizzo virtuoso di stabili industriali dismessi, strategie per ridurre l'erosione costante di terreno libero che, soprattutto nei fondivalle, sta diventando sempre più raro. Si chiede al Consiglio di Stato di stanziare un credito quadro per introdurre incentivi finanziari a sostegno di progetti di rivitalizzazione di edifici industriali dismessi, che abbiano anche un rilevante interesse pubblico, sociale o culturale, oltre che economico. I criteri per l'attribuzione di tali incentivi finanziari devono essere definiti con precisione.

La riqualifica dei tessuti urbani e suburbani e la riduzione del consumo di suolo devono rimanere gli obiettivi principali. Solo subordinatamente vanno inclusi obiettivi di sviluppo economico regionale, peraltro già oggetto di altre leggi settoriali.

Prossimamente sarà rilasciato l'aggiornamento dello studio sugli stabili industriali dismessi effettuato nel 2007. Al momento della sua pubblicazione conosceremo meglio, e speriamo nel dettaglio, la situazione cantonale. Quello che possiamo ipotizzare è che molti di questi stabili siano al di fuori delle zone industriali, che alcuni edifici siano in località discoste diventate poco attrattive dal punto di vista economico e che altri fabbricati si trovino inglobati in quartieri divenuti in larga parte residenziali. Per ogni caso occorre una strategia complessiva comune ma diversa nelle sue particolarità.

Quello che è certo è che questo patrimonio rappresenta un'importante risorsa per il Cantone da utilizzare al meglio in accordo con i Comuni e con i proprietari.

Auspichiamo quindi che il Cantone, grazie a una visione complessiva del parco immobiliare cantonale, sviluppi una strategia per definire in maniera chiara i criteri di attribuzione di eventuali incentivi finanziari da destinare solo se si riconosce nell'operazione di recupero un elevato interesse pubblico.

Ci aspettiamo un concetto per riqualificare non solo i singoli edifici ma il complesso degli edifici, per creare aree di destinazione plurifunzionale capaci di soddisfare sì gli interessi privati ma anche quelli pubblici. Ci aspettiamo che le aree dismesse possano essere parzialmente riqualificate in aree ricreative e trasformarsi anche in spazi pubblici.

Purtroppo lo studio che sarà pubblicato a breve tratterà esclusivamente gli stabili industriali e potrà rispondere a molti quesiti ma sarà una radiografia parziale del territorio cantonale. Quello che non potrà dirci è quanti stabili amministrativi nei centri urbani sono in attesa di un nuovo inquilino, così come non ci parlerà degli immobili e dei terreni all'interno delle stazioni: un altro enorme potenziale presente nel nostro Cantone.

A nostro avviso sarà importante completare questo studio con l'analisi di tutte le zone edificabili del Cantone, comprendendo anche gli stabili amministrativi nei centri urbani. Possiamo infatti aspettarci che negli anni la contrazione della piazza finanziaria ticinese ha lasciato sul campo diversi palazzi non più completamente utilizzati. In questi spazi potrebbero trovare ospitalità attività di design o di logistica avanzata che oggi occupano spazi nelle zone industriali.

Auspichiamo quindi che il Consiglio di Stato si attivi per completare lo studio al più presto.

Il recupero e la riqualifica di parte del parco industriale e amministrativo abbandonato e dismesso può diventare il motore rigenerante per un recupero complessivo del paesaggio e del tessuto urbano.

Con queste considerazioni il gruppo PS sostiene la mozione.

DELCÒ PETRALLI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO I VERDI - Nel 1954 si insediò la Monteforno SA, costituita con capitali italiani. La gente del luogo ne era entusiasta. La fabbrica prometteva di portare lavoro in valle, anche se in realtà il 90% dei lavoratori sarà reclutato in Italia, soprattutto in Sardegna. Ne furono entusiaste anche le autorità locali, che concessero sgravi fiscali. La fabbrica brucerà rottami già utilizzati (forse anche quelli di Seveso) e ben presto si trasformerà nella fabbrica dei tumori, come la definì un servizio di Falò del 2015. Per anni e anni la Monteforno ha inquinato la regione. A Bodio le emissioni di anidride solforosa superavano di otto volte il limite consentito e le emissioni di piombo superavano di quattro volte il limite di legge. La Monteforno fallì e fu ripresa dalla Von Roll, che chiuse i battenti nel gennaio del 1995, a seguito, tra l'altro, della fallimentare dislocazione negli USA di una parte della produzione. Da allora sono trascorsi più di venti anni ma il Ticino è sempre fermo al palo: non è cambiata la mentalità, tipica del dopoguerra, che ci spinge ad accogliere sul nostro territorio ogni genere di attività purché porti introiti fiscali.

La storia della Monteforno dovrebbe essere un monito per tutti noi, sia dal profilo ambientale sia economico. Dal punto di vista ambientale la Monteforno ha inquinato un'area di circa 250 mila mq e, malgrado la legge federale sulla protezione dell'ambiente [LPAmb; RS 814.01] fosse entrata in vigore nel 1983, nessuna autorità ha mai presentato il conto; né la Monteforno né la Von Roll sono state chiamate a pagare per l'inquinamento che hanno causato. Dal punto di vista economico la storia della Monteforno ci insegna che non bastano i tappeti rossi e gli sgravi fiscali per trattenere un'azienda sul nostro territorio; inoltre, che prima di attirare un'attività sul nostro territorio bisognerebbe calcolare bene i pro e i contro di queste attività.

Oggi l'impressione è che il centro multifunzionale sia stato ubicato a Giornico con il solo scopo di sottrarci alla spesa relativa al risanamento dei fondi. L'area denominata "ex Monteforno", composta da un certo numero di particelle di diversi proprietari, si estende su circa 250 mila mq, a cavallo tra il Comune di Bodio e quello di Giornico; tra questi fondi vi sono anche i siti denominati "parco rottami" e "discarica ex Monteforno": 250 mila mq di terreni contaminati da sostanze tossiche.

Nel sottosuolo dei siti sfruttati dalla Monteforno SA, l'USTRA, che ha indagato più a fondo del Cantone, ha rinvenuto quantitativi di rifiuti tossici superiori al tollerabile: in particolare idrocarburi, PCB, cromo, piombo, cadmio, zinco e rame. Sostanze che si sono infiltrare in profondità nel terreno. Queste sostanze hanno raggiunto la falda freatica? Qualcuno ce lo dirà prima o poi? Il grave inquinamento dei terreni ha fatto lievitare le previsioni dei costi di risanamento stimati, in un primo tempo, a circa 20 milioni di franchi; ora sono già 32 milioni, almeno così riporta il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze. Chi pagherà questi costi, solo la Confederazione, o anche le FFS o anche la Von Roll? A queste domande manca una risposta dettagliata e soddisfacente.

Il Consiglio di Stato non ha risposto alle varie interrogazioni presentate non solo dal nostro gruppo ma da deputati di tutti i partiti presenti in quest'aula (ricordo a titolo di esempio quella di Giovanni Jelmini del 19.09.1997, n. 95.97, intitolata *L'inevitabile ultima beffa al nostro paese*, o quella di Rodolfo Pantani dell'11.11.2001, n. 204.01 dal titolo: *Aspettiamo che gli obblighi di bonifica cadano in prescrizione?* La risposta non è compresa nemmeno nel messaggio e tantomeno nel rapporto della Commissione della gestione e delle finanze. Insomma, ancora adesso non sappiamo come sarà ripartita la spesa di risanamento, né sappiamo se i fondi sono solo inquinati, come sostiene il Cantone, o sono anche contaminati.

Voi mi direte che non ha importanza, visto che il Cantone Ticino paga solo 5 milioni di franchi. Il Consiglio di Stato se n'è lavato le mani, limitandosi a dire che sarà la

Confederazione a decidere se i fondi sono contaminati o solo inquinati. Eppure questo è un dato importante perché cambia l'articolo di legge applicabile. Se i fondi sono contaminati, non solo significa che la falda freatica è stata toccata – e, se così fosse, sarebbe doveroso informare la popolazione – ma che la maggior parte dei costi (anche il 95%) poteva e può essere ribaltata sul perturbatore diretto, cioè su chi ha causato il danno: e meglio la Monteforno SA prima e la Von Roll poi, avendone ripreso l'attività. E significa che, malgrado ci fossero le basi legali per attivare la responsabilità di questi perturbatori diretti, durante questo ventennio, si è preferito girare lo sguardo dall'altra parte per non dover decidere. Così, oggi, il risultato è che i costi del risanamento ce li dobbiamo assumere ancora noi cittadini, tramite i soldi pubblici, della Confederazione o delle FFS, proprietarie del mappale n. 1218 di Giornico. Chi ha fatto utili sul nostro territorio e ha inquinato non ha pagato e molto probabilmente non pagherà nulla. Questo ci serva da esempio per tutti gli altri fondi inquinati nel Cantone, che sono tanti! Si sta facendo il possibile per far pagare a chi ha inquinato il nostro territorio o finirà tutto come il caso del pozzo Polenta?

La storia della Monteforno non ci ha insegnato nulla nemmeno per l'orientamento delle nostre politiche economiche. Checché ne dica il rapporto commissionale il progetto di maxi parcheggio alla ex Monteforno non è un buon progetto, né per l'ubicazione, né per il suo dimensionamento, né per il suo costo, né per le ricadute economiche e ambientali. L'ubicazione a Giornico vanifica l'iniziativa delle Alpi per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, oltre a non garantire la sicurezza sulle nostre strade, poiché quest'ultima deve valere non solo nella galleria del San Gottardo ma su tutta la tratta da Chiasso ad Airolo.

Il centro multifunzionale doveva essere realizzato a ridosso della dogana di Chiasso o comunque prima della biforcazione San Gottardo-San Bernardino: non solo per favorire la politica di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, così come voluta dal popolo, ma anche per evitare che le cosiddette bombe viaggianti percorrano, senza controllo, 80 km di autostrada nella regione più densamente popolata del Cantone.

Il centro di Giornico sarà ubicato in una zona dove il ricambio d'aria non è dei migliori, come evidenziato dal rapporto di Paolo Ambrosetti (ex meteorologo), per cui il rischio è di creare un inquinamento stazionario nella zona. Inoltre, il progetto era e rimane sovradimensionato (da 325 a 550 posti di stallo per i TIR), anche considerando l'obiettivo del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. Il progetto è inutile anche per la regolazione del traffico che poteva essere ottenuta più rapidamente e con un costo molto minore grazie a soluzioni alternative e alla segnaletica. Il progetto inoltre rischia di compromettere un rilancio di tipo qualitativo non solo dell'area ex Monteforno stessa, bensì di tutta la bassa Leventina. Infatti, questa infrastruttura sovradimensionata, compreso lo svincolo e una nuova stazione per il rifornimento, non farebbe che alimentare e facilitare l'accesso di veicoli pesanti sull'asse del San Gottardo, grazie anche alla maggiore capacità di smaltimento di TIR alla dogana di Chiasso, che sarebbe in grado di far passare almeno 5'500-6'000 TIR giornalmente, ossia fino al 30% in più!

Il Ticino e la bassa Leventina si meritavano ben altro per il loro sviluppo futuro sostenibile e di qualità. La storia recente della Monteforno non ci ha insegnato nulla e suppongo che fra qualche anno qualcuno vi ricorderà la storia del centro multifunzionale, come ora ho ricordato quella della Monteforno.

Per tutti questi motivi il gruppo dei Verdi voterà contro questo rapporto.

Per contro, in merito alla mozione di Nicola Pini e all'iniziativa parlamentare il mio gruppo voterà a favore poiché riutilizzare gli stabili dismessi equivale a risparmiare territorio

purché siano utilizzati per portare attività veramente innovative che forniscano un valore qualitativo alla nostra economia.

SEITZ G. - Ringrazio la collega Delcò-Petralli per l'intervento poiché quanto ha detto a proposito della ex Monteforno corrisponde a quanto ho potuto appurare, anche grazie agli operai di quell'azienda che dissero che i bidoni di Seveso andarono in Germania per giungere in seguito alla Monteforno (e penso saranno trovati). Il Cantone deve fare attenzione ai costi legati ai risanamenti; nel Canton Giura un'azienda chimica fu obbligata a risanare il sedime sul quale operava e si passò da un preventivo di 15 milioni di franchi a un consuntivo di 150 milioni di franchi. Voterò contro il rapporto non per oppormi al risanamento o al Dipartimento del territorio ma per una questione di responsabilità, come detto dalla collega Delcò Petralli.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia sul rapporto commissionale n. 7179R è accolta con 52 voti favorevoli, 8 contrari e 6 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo n. 7179 sono accolti con 51 voti favorevoli, 8 contrari e 8 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni - Ay - Bacchetta-Cattori - Balli - Bang - Battaglioni - Bignasca - Canepa - Caprara - Cedraschi - Celio - Corti - Crugnola - De Rosa - Farinelli - Ferrara - Ferrari - Filippini - Franscella - Frapolli - Galeazzi - Galusero - Garobbio - Garzoli - Gendotti - Ghisletta - Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Guscio - Jelmini - Käppeli - La Mantia - Lepori - Lurati - Minotti - Pagani G. - Pagani L. - Pagnamenta - Pedrazzini - Pellanda - Pini - Polli - Pugno Ghirlanda - Quadranti - Ramsauer - Robbiani - Sanvido - Schnellmann - Terraneo

Si pronunciano contro:

Crivelli Barella - Delcò Petralli - Denti - Ducry - Maggi - Merlo - Patuzzi - Seitz

Si astengono:

Beretta Piccoli - Bosia Mirra - Durisch - Mattei - Morisoli - Pamini - Pronzini - Storni

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto commissionale n. 7194R sono accolte con 64 voti favorevoli e 4 astensioni. La mozione e l'iniziativa parlamentare sono quindi approvate.

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

Si pronunciano a favore:

Ay - Bacchetta-Cattori - Balli - Bang - Battaglioni - Beretta Piccoli - Bignasca - Bosia Mirra - Canepa - Caprara - Cedraschi - Celio - Corti - Crivelli Barella - Crugnola - De Rosa -

Delcò Petralli - Denti - Ducry - Durisch - Farinelli - Ferrara - Ferrari - Filippini - Fonio - Franscella - Frapolli - Galeazzi - Galusero - Garobbio - Garzoli - Gendotti - Ghisletta - Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Guscio - Jelmini - Käppeli - La Mantia - Lepori - Lurati - Maggi - Mattei - Merlo - Minotti - Pagani G. - Pagani L. - Pagnamenta - Patuzzi - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Pini - Polli - Pugno Ghirlanda - Quadranti - Ramsauer - Robbiani - Sanvido - Schnellmann - Seitz - Terraneo

Si astengono:

Morisoli - Pamini - Pronzini - Storni

4. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 19:10 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per martedì 13 dicembre 2016.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Fabio Badasci

Il Segretario generale, Gionata P. Buzzini