

# ANNO 2017/2018

## Seduta XXXVI: lunedì 19 febbraio 2018 - serale

### SOMMARIO

1. Elezione del procuratore generale (concorso n. 2/17) ..... [4480](#)
  - [Rapporto del 7 febbraio 2018 dell'Ufficio presidenziale del GC](#)
2. Iniziativa parlamentare del 20 giugno 2017 presentata nella forma elaborata da Raoul Ghisletta e cofirmatari per la revisione parziale della Costituzione cantonale (Modifica dell'art. 39 - Evitare votazioni inutili su iniziative popolari legislative generiche accettate dal Parlamento) ..... [4480](#)
  - [Iniziativa parlamentare elaborata del 20 giugno 2017](#)
  - [Rapporto di maggioranza dell'11 gennaio 2018; relatore: Maurizio Agustoni](#)
  - [Rapporto di minoranza dell'11 gennaio 2018; relatore: Franco Celio](#)
3. Stanziamento
  - di un credito netto di fr. 7'240'000.- e autorizzazione alla spesa di fr. 14'100'000.- per la realizzazione di quattro misure del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc2): messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino (INF 4), nuovo percorso del trasporto pubblico Locarno-Ascona e passerella ciclo-pedonale sulla Maggia (TP 1) e messa in sicurezza e costruzione di un nuovo percorso ciclopedonale tra il ponte A13 a Quartino e Cadepezzo (TL 2.15 e TL 2.16);
  - di un contributo di fr. 90'000.- a favore della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per il supporto tecnico nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di seconda e terza generazione per il periodo 2017-2019 ..... [4486](#)
    - [Messaggio del 5 luglio 2017 n. 7351](#)
    - [Rapporto del 30 gennaio 2018 n. 7351R; relatore: Nicola Pini](#)
4. Stanziamento di un credito netto di fr. 1'903'000.- e di un'autorizzazione alla spesa di 3'475'000.-, quale aggiornamento di credito per l'elaborazione del progetto definitivo della prima fase della realizzazione delle infrastrutture della viabilità del nodo intermodale FFS di Lugano (StazLu1), nell'ambito dell'attuazione delle opere della seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL 1) ..... [4495](#)
  - [Messaggio del 19 settembre 2017 n. 7421](#)
  - [Rapporto del 6 febbraio 2018 n. 7421R; relatore: Michele Guerra](#)

5. Stanziamento:

- di un credito netto di fr. 3'600'000.- e autorizzazione alla spesa di fr. 6'000'000.- per la sistemazione della strada cantonale (via Birreria) a Bellinzona e il prolungo dei percorsi ciclabili e pedonali lungo la stessa arteria tra la futura passerella della Torretta e l'abitato di Carasso;
  - di un contributo di fr. 100'000.- a favore della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) per il supporto tecnico nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di seconda e terza generazione per il periodo 2018-2019 ..... [4500](#)
- [Messaggio del 20 giugno 2017 n. 7329](#)  
- [Rapporto del 23 gennaio 2018 n. 7329R; relatore: Bixio Caprara](#)

6. Richiesta di un credito di fr. 9'400'000.- per la messa in sicurezza del tratto stradale in zona Pardoreia nel Comune di Faido ..... [4501](#)
- [Messaggio del 13 dicembre 2017 n. 7471](#)  
- [Rapporto dell'11 gennaio 2018 n. 7471R; relatore: Michele Guerra](#)

7. Approvazione dei conti e della relazione annuale 2016 dell'Azienda cantonale dei rifiuti ..... [4502](#)
- [Messaggio del 25 ottobre 2017 n. 7450](#)  
- [Rapporto del 6 febbraio 2018 n. 7450R; relatrice: Milena Garobbio](#)

8. Chiusura della seduta e rinvio ..... [4503](#)

**PRESIDENZA:** Walter Gianora, Presidente

Alle ore 17:00 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 88 deputati.

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

Agustoni - Aldi - Ay - Bacchetta-Cattori - Badasci - Balli - Bang - Battaglioni - Beretta Piccoli - Bignasca - Bosia Mirra - Brivio - Buzzini - Campana - Canepa - Caprara - Casalini - Caverzasio - Cedraschi - Celio - Censi - 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 - Lurati Grassi - Maggi - Mattei - Merlo - Minotti - Morisoli - Ortelli - Pagani G. - Pagani L. - Pagnamenta - Passalia - Patuzzi - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Petrini - Pini - Pinoja - Polli - Pronzini - Quadranti - Ramsauer - Robbiani - Rückert - Schnellmann - Seitz - Storni - Terraneo - Viscardi - Zanini

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

Pamini - Pugno Ghirlanda

## **1. ELEZIONE DEL PROCURATORE GENERALE (CONCORSO N. 2/17)<sup>1</sup>**

### Risultato del secondo scrutinio (maggioranza relativa)

Schede distribuite: 88  
Schede rientrate: 88

#### *Risultato:*

Schede bianche: 1  
Schede nulle: 0  
- Capella Moreno 2  
- Pagani Andrea 34  
- Perugini Antonio 28  
- Stauffer Emanuele 23

*Il signor Andrea Pagani è pertanto eletto procuratore generale.*

## **2. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 20 GIUGNO 2017 PRESENTATA NELLA FORMA ELABORATA DA RAOUL GHISLETTA E COFIRMATARI PER LA REVISIONE PARZIALE DELLA COSTITUZIONE CANTONALE (MODIFICA DELL'ART. 39 - EVITARE VOTAZIONI INUTILI SU INIZIATIVE POPOLARI LEGISLATIVE GENERICHE ACCETTATE DAL PARLAMENTO)**

Rapporti di maggioranza e di minoranza dell'11 gennaio 2018

*Ai sensi dell'art. 131 LGC, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito libero.*

*Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione speciale Costituzione e diritti politici: si chiede al Parlamento di accogliere l'iniziativa e di approvare la modifica di legge annessa al rapporto stesso.*

*Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione speciale Costituzione e diritti politici: si chiede al Parlamento di respingere l'iniziativa.*

*È aperta la discussione.*

**GHISLETTA R.** - Ho presentato l'iniziativa a nome di gran parte della Commissione speciale scolastica. L'iniziativa vuole mettere termine a una situazione, probabilmente non

---

<sup>1</sup> Per i risultati del primo scrutinio si rinvia alla seduta XXXV del 19.02.2018, p. 4372.

voluta, che consente a un comitato d'iniziativa di mettere in votazione un testo di legge approvato dal Gran Consiglio. Non capisco come si possa sostenere, come fa il rapporto di minoranza, che si vada a rafforzare il peso di una legge.

La situazione è strampalata e va modificata. Ringrazio la Commissione speciale Costituzione e diritti politici per aver affinato ulteriormente il testo. Spero che con l'approvazione della norma si possano evitare, in futuro, situazioni simili.

AGUSTONI M., RELATORE DI MAGGIORANZA - Come si legge nel messaggio, si tratta di una soluzione di buon senso. Il cittadino iniziativaista in una democrazia diretta come la nostra ha lo stesso ruolo di un parlamentare. Settemila persone possono chiedere che il Gran Consiglio si pronunci su una proposta di legge sia in forma elaborata sia in forma generica. Si ha poi la possibilità e il diritto, in caso di rifiuto da parte del Gran Consiglio, di sottoporre la proposta al voto popolare. Ciò non avviene invece per i deputati per i quali, se un'iniziativa è respinta, lo è a tutti gli effetti.

Quando un'iniziativa presentata da un deputato è accolta dal Gran Consiglio, la proposta diventa legge entrando in vigore subito o nei termini stabiliti dal Consiglio di Stato, salvo il diritto al referendum. Se l'iniziativa popolare è presentata in forma elaborata ed è approvata dal Parlamento, la proposta entra in vigore, sempre fatto salvo il diritto di referendum. L'iniziativa generica è una sorta di limbo, il testo costituzionale infatti non è molto chiaro: anche se il Gran Consiglio approva la proposta d'iniziativa generica, il popolo deve comunque pronunciarsi, salvo il ritiro dell'iniziativa. Vi è un'incoerenza poiché non si capisce come mai se il Gran Consiglio, che è l'organo legislativo, approva una proposta ci debba ancora essere un successivo passaggio popolare. In questo modo si indeboliscono i diritti popolari e si deresponsabilizza il Parlamento. Ci sono deputati che, per il quieto vivere, votano l'iniziativa generica speculando che il popolo ribalti la decisione. Se votiamo delle leggi previste da un'iniziativa generica dobbiamo farlo in coscienza e non speculando su una seconda tornata elettorale.

Il rapporto di minoranza propone un unico argomento contrario alla proposta della Commissione speciale scolastica, ovvero che se una legge è approvata solo dal Gran Consiglio c'è il rischio che i funzionari cantonali siano meno solerti nell'applicazione. L'argomento mi sembra decisamente poco rispettoso della correttezza dei funzionari cantonali. Inoltre non è suffragato da esperienze particolari. Se il Gran Consiglio adotta una legge, il minimo che ci si aspetta è che essa sia poi fatta applicare dal Consiglio di Stato per la responsabilità politica e dai funzionari per la loro responsabilità operativa.

L'iniziativa rafforza i diritti popolari nel senso che consente alle proposte dei cittadini di poter essere messe direttamente in vigore e allinea il regime già esistente per l'iniziativa elaborata anche per quanto riguarda l'iniziativa generica.

Sulla base delle mie considerazioni vi chiedo di approvare il rapporto di maggioranza.

CELIO F., RELATORE DI MINORANZA - In apertura vorrei annunciare che il gruppo PLR non prende posizione sull'argomento ma lascia libertà di voto. Spero che anche gli altri gruppi diano prova della stessa apertura, lasciando la libertà a ogni singolo deputato.

Sono in Parlamento da tanti anni, così come il collega Ghisletta, ed è la prima che lo sento preoccuparsi delle spese o dei costi. I suoi interventi di solito vertono su altri temi, ma si vede che quando fa comodo anche l'appello al risparmio è utile.

Non credo che l'attuale art. 39 della Costituzione ticinese sia una svista del legislatore, quanto piuttosto un utile argine a difesa dei diritti popolari, uno strumento contro eventuali furbate del Parlamento: potrebbe infatti capitare che il Gran Consiglio voti a favore di un determinato testo conforme già con l'idea che la decisione passerà fra le molte altre in programma e qualcuno potrebbe addirittura dire di non averne neppure avuto informazione.

Penso che per tutelare i diritti degli iniziativaisti sia buona cosa che se si fidano, scusate l'espressione semplicistica, della decisione granconsigliare nessuno impedisca loro di ritirare l'iniziativa, se viceversa desiderano che il popolo si esprima, dal momento che hanno fatto la fatica di raccogliere le firme, non c'è motivo di obbligarli a raccogliercle ancora per un eventuale referendum.

Spero che votiate contro l'iniziativa che è sostanzialmente contraria ai diritti popolari.

DUCRY J., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Il gruppo PS sostiene il rapporto di maggioranza. Il Parlamento è rappresentante dei cittadini e se decide di accettare un'iniziativa generica, è inutile arrivare a una votazione. C'è comunque sempre la possibilità di referendum.

MERLO T., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO I VERDI - Oggi siamo chiamati a mettere mano alla Costituzione per porre rimedio a una presunta lacuna dell'art. 39.

L'iniziativa in oggetto vuole impedire che la votazione popolare sia trasformata in un plebiscito pro o contro un testo di legge, anche perché la votazione ha un costo. Sono entrambi motivi sbagliati. Un uso politico, in senso largo, della votazione popolare ha senso; viceversa, non reggono i motivi economici. Se dovessimo ragionare in termini di costi economici e portare il ragionamento alle estreme conseguenze potremmo chiudere oggi stesso il Parlamento, i seggi elettorali e passare direttamente alla dittatura che costerebbe sicuramente di meno.

Il rapporto del collega Agustoni ha rilevato le pecche dell'iniziativa, tuttavia ne sposa lo scopo finale, invocando una presunta coerenza con il regime previsto per l'iniziativa elaborata. Un'iniziativa elaborata approvata dal Gran Consiglio e il testo conforme di un'iniziativa generica adottato dal Gran Consiglio non hanno necessariamente lo stesso valore per gli iniziativaisti i quali, lo ricordo, hanno raccolto migliaia di firme. Il testo dell'iniziativa elaborata è quello uscito dalla penna degli iniziativaisti e anche se non c'è nessuna garanzia che il testo sia poi distorto in fase di interpretazione e di applicazione, se non altro gli iniziativaisti in una prima fase possono stare tranquilli perché il testo che sarà sottoposto al Parlamento sarà il loro. Se il Parlamento lo approva quindi, approva le parole che i promotori hanno sottoposto alle cittadine e ai cittadini al momento in cui hanno raccolto le firme. In tal caso ha senso non tornare davanti al popolo. In caso di iniziativa generica gli iniziativaisti confidano che il Gran Consiglio, attraverso il lavoro di una Commissione, si faccia interprete fedele degli obiettivi formulati nell'iniziativa generica e sottoscritti dalle cittadine e dai cittadini. Appare un aggravio pretendere, come fa l'iniziativa, che al di là delle vie di giustizia, ai promotori dopo il voto del Gran Consiglio che accoglie il testo conforme, rimanga solo la via del referendum.

La Commissione che saprà convincere i promotori di un'iniziativa generica della bontà del testo conforme e della sincerità delle proprie intenzioni non avrà problemi a evitare di sottoporlo anche al popolo. Capita spesso infatti che i promotori ritirino l'iniziativa. Non sempre però le cose sono limpide e cristalline, lo abbiamo visto proprio nei complicati e talvolta difficili rapporti fra la Commissione speciale scolastica e i promotori dell'iniziativa sulla civica<sup>2</sup>. È proprio quello per l'insegnamento della civica l'ipotetico comitato in cerca di facile gloria cui l'iniziativa Ghisletta fa più volte riferimento, ma di cui si premura di non pronunciare il nome. La vicenda della civica è emblematica e dovrebbe farci propendere per mantenere tale possibilità. La possibilità, per i comitati promotori di iniziative generiche di andare al voto qualora lo valutino opportuno. Il verdetto popolare potrebbe infatti essere di segno opposto rispetto al voto del Gran Consiglio. Il comitato promotore fa le proprie valutazioni, anche di visibilità politica.

Aderisco in toto alle considerazioni di buon senso politico espresse nel suo rapporto dal collega Franco Celio e assieme al mio gruppo vi invito a votare no al rapporto di maggioranza.

MORISOLI S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LA DESTRA - Per noi è evidente che se l'iniziativa popolare parte dal popolo, l'ultimo arbitro deve rimanere il popolo. Tutti gli intermezzi commissionali e parlamentari devono servire a presentare un testo conforme il più vicino possibile alle intenzioni di chi ha promosso l'iniziativa. Gli iniziativaisti stessi, pur sposando il testo della Commissione, non possono dare la garanzia che il testo sia esattamente quello voluto da tutti i sottoscrittori dell'iniziativa. Sosteniamo il rapporto di minoranza.

AGUSTONI M., RELATORE DI MAGGIORANZA - Innanzitutto ringrazio la collega Merlo per aver riconosciuto che il rapporto di maggioranza non sposa le motivazioni dell'iniziativa. A me infatti interessa poco se un'iniziativa costa molto o se un iniziativaista è in cerca di una facile gloria. Quando si sottopone un'iniziativa al popolo è il popolo ad avere l'ultima parola.

Torniamo però alla logica di un'iniziativa generica e del voto popolare. L'iniziativa generica può essere tradotta dal Gran Consiglio in modo fedele, ossia esattamente come voluta dagli iniziativaisti, o in modo non fedele. Se gli iniziativaisti non contestano la fedeltà dell'elaborazione da parte del Gran Consiglio, il testo parlamentare è sottoposto così com'è al voto popolare.

Circa il tema della civica a scuola, capisco che l'iniziativa Alberto Siccardi abbia voluto sottoporre il testo al popolo, proprio perché secondo lui il testo non era esattamente lo stesso dell'iniziativa. Ma tengo a precisare che il voto popolare che ha accolto l'iniziativa sulla civica non ha aggiunto una sola virgola alla legge che abbiamo adottato. Non c'è nessuna contrapposizione fra quanto viene adottato dall'organo legislativo e quello che viene adottato o ratificato dal popolo con il voto. Non caspico quindi per quale motivo un iniziativaista che vede la propria iniziativa accolta dal Parlamento debba poi lanciare un referendum contro un testo di legge che lui stesso ha voluto.

---

<sup>2</sup> [Iniziativa popolare legislativa generica](#): *Educhiamo i giovani alla cittadinanza (diritti e doveri) Insegnamento della civica*, Alberto Siccardi, 27.03.2013.

La modifica della Costituzione chiesta oggi non indebolisce i diritti popolari, anzi li rafforza. Dal momento in cui il Gran Consiglio adotta un'iniziativa generica, la stessa entra subito in vigore concretizzando così la volontà popolare, fermo restando che se invece il Parlamento respinge il testo conforme, gli iniziativaisti hanno la possibilità di sottoporre il testo al voto popolare.

CELIO F., RELATORE DI MINORANZA - Ringrazio la collega Merlo che ha efficacemente contrastato gli argomenti di presunto buon senso dell'iniziativa. Ringrazio anche il collega Morisoli per aver espresso l'idea che se un'iniziativa parte dal popolo deve essere proprio il popolo l'arbitro finale per valutare se la stessa sia stata applicata correttamente o meno. Ribadisco il concetto base del rapporto di minoranza: chiediamo che siano evitate le "furbate", ossia le approvazioni finte inserite fra le tante decisioni gran consigliari e che spesso sono bocciate passando inosservate. Il fatto che ci sia una votazione popolare aggiunge autorevolezza alla decisione.

MORISOLI S. - Il ragionamento del collega Agustoni non fa una grinza. Esclude però una remota categoria di possibilità, quella che il popolo non sia d'accordo con quello che il Gran Consiglio ha votato. Non è infatti sicuro che l'espressione di adesione del comitato promotore al testo conforme sia in realtà l'interpretazione esatta di quello che il popolo voleva. Passare al voto popolare non aggiunge forse nessun grammo di materia ma potrebbe però bocciare l'iniziativa in toto. E questo non è un dettaglio, soprattutto se pensiamo che un'iniziativa come quella sulla civica è stata lanciata nel 2012 ed è passata in votazione cinque anni dopo (24 settembre 2017). La verifica popolare aggiunge valore e l'eventuale no sarebbe definitivo in modo democratico.

AGUSTONI M., RELATORE DI MAGGIORANZA - Il ragionamento del collega Morisoli dovrebbe valere anche per l'iniziativa elaborata. Il testo elaborato infatti può essere modificato negli anni di lavoro e presentarsi in modo diverso quando è presentato in Gran Consiglio. Proprio per questo motivo esiste il referendum.

Non sono d'accordo con il collega Celio per quanto riguarda le eventuali "furbate". Faccio infatti notare che lo stesso ha firmato l'iniziativa e non credo che lo abbia fatto per fare il furbo.

Personalmente sono sempre stato un fautore dei diritti popolari a partire dalla referendabilità del moltiplicatore di imposta comunale che non è certo stato bocciato per volontà del mio gruppo.

CELIO F., RELATORE DI MINORANZA - Preciso che la mia firma all'iniziativa era dovuta al nervosismo del non sapere se si sarebbe andati al voto o no sul tema della civica.

Per quanto riguarda le "furbate", non si tratta di un'accusa al rapporto del collega Agustoni ma una constatazione oggettiva di quanto permetterebbe quest'iniziativa.

LEPORI C. - Durante le lezioni di civica ho imparato che esiste una differenza fondamentale fra gli aspetti costituzionali che vanno obbligatoriamente in votazione popolare e gli aspetti legislativi che vanno davanti al popolo solo se c'è una richiesta di referendum. Nel caso di un'iniziativa, quando il Gran Consiglio definisce una legge in

presenza di un testo elaborato o conforme, il processo legislativo è terminato. Non si capisce dunque perché bisogna fare questi pasticci, trattandolo come fosse un problema di carattere costituzionale. Credo sia opportuno dividere le due cose.

Sono indignato dal fatto che un collega possa designare decisioni del Gran Consiglio come "furbate". Quando il Parlamento decide una legge, essa entra in vigore. L'atteggiamento del collega che considera una "furbata" l'approvazione di una legge mi trova in totale disaccordo: si tratta di un grave attacco alla dignità parlamentare.

PELLANDA G. - Anche io avevo sottoscritto l'iniziativa del collega Ghisletta quando il Gran Consiglio si era espresso sull'insegnamento della civica. A ragion veduta però ritengo che la votazione popolare abbia legittimato meglio la decisione del Gran Consiglio.

Gli iniziativaisti per qualsiasi altro oggetto non sono obbligati a chiamare alle urne la popolazione, possono però decidere se è più opportuna una legittimazione popolare. Voterò il rapporto di minoranza.

CELIO F., RELATORE DI MINORANZA - Faccio notare al collega Lepori che la questione delle "furbate" è stata evidenziata da chi aveva accettato l'iniziativa sulla civica, già con la recondita intenzione che sarebbe rimasta lettera morta, come già capitato in precedenza.

LEPORI C. - Non è vero che la decisione precedente non è stata rispettata. Questa è un'interpretazione personale del relatore di un documento della SUSPI che diceva esattamente il contrario. Quando gli iniziativaisti hanno chiesto la votazione popolare, il fatto che molti si siano dissociati dal compromesso raggiunto e sostenuto, è appunto perché il compromesso aveva quale scopo l'emanazione di una legge che potesse soddisfare anche gli iniziativaisti. Mi sembra che i processi alle intenzioni siano del tutto ingiustificati.

*La discussione è dichiarata chiusa.*

*Messe ai voti ai sensi dell'art. 138 cpv. 4 LGC, le conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione speciale Costituzione e diritti politici sono accolte con 51 voti favorevoli, 27 contrari e 2 astensioni.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge annesso al rapporto di maggioranza sono accolti con 51 voti favorevoli, 22 contrari e 4 astensioni.*

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

##### **Si pronunciano a favore:**

Agustoni M. - Aldi S. - Bacchetta-Cattori F. - Badasci F. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Beretta Piccoli S. - Bignasca B. - Bosia Mirra L. - Campana F. - Canepa L. - Caprara B. - Casalini D. - Corti G. - Crugnola G. - Dadò F. - De Rosa R. - Durisch I. - Foletti M. - Fonio G. - Franscella C. - Frapolli G. - Gaffuri S. - Garobbio M. - Gendotti S. - Ghisla S. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Guscio L. - Jelmini L. - Kandemir Bordoli P. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati I. - Lurati Grassi T. - Minotti M. - Pagani G. -

*Pagani L. - Passalia M. - Pedrazzini A. - Petrini E. - Pini N. - Polli M. - Rückert A. - Seitz G. - Storni B. - Viscardi G. - Zanini A.*

*Si pronunciano contro:*

*Ay M. - Celio F. - Censi M. - Crivelli Barella C. - Delcò Petralli M. - Ferrari C. - Filippini L. - Galeazzi T. - Galusero G. - Garzoli G. - Giudici A. - Maggi F. - Merlo T. - Morisoli S. - Pagnamenta P. - Patuzzi M. - Pellanda G. - Pronzini M. - Quadranti M. - Ramsauer P. - Schnellmann F. - Terraneo O.*

*Si astengono:*

*Brivio N. - Ferrara N. - Guerra M. - Robbiani M.*

**3. STANZIAMENTO:**

- **DI UN CREDITO NETTO DI FR 7'240'000.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 14'100'000.- PER LA REALIZZAZIONE DI QUATTRO MISURE DEL PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LOCARNESE DI SECONDA GENERAZIONE (PALOC2): MESSA IN SICUREZZA DEI COLLEGAMENTI PEDONALI/CICLABILI A QUARTINO E MAGADINO (INF 4), NUOVO PERCORSO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCARNO-ASCONA E PASSERELLA CICLO-PEDONALE SULLA MAGGIA (TP 1) E MESSA IN SICUREZZA E COSTRUZIONE DI UN NUOVO PERCORSO CICLOPEDONALE TRA IL PONTE A13 A QUARTINO E CADEPEZZO (TL 2.15 E TL 2.16);**
- **DI UN CONTRIBUTO DI FR. 90'000.- A FAVORE DELLA COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE E VALLEMAGGIA (CIT) PER IL SUPPORTO TECNICO NELL'AMBITO DEI PROGRAMMI D'AGGLOMERATO DI SECONDA E TERZA GENERAZIONE PER IL PERIODO 2017-2019**

Messaggio del 5 luglio 2017 n. 7351

*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 decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito netto di fr. 7'240'000.- e l'autorizzazione alla spesa di fr. 14'100'000.- per la realizzazione di quattro misure del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALOC2): messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino (INF 4), nuovo percorso del trasporto pubblico Locarno-Ascona e passerella ciclopedonale sulla Maggia (TP 1) e messa in sicurezza e costruzione di un nuovo percorso ciclopedonale tra il ponte A13 a Quartino e Cadepezzo (TL 2.15 e TL 2.16) è richiesta la maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio.*

*Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia e i due decreti legislativi annessi al messaggio governativo.*

*È aperta la discussione di entrata in materia.*

PINI N., RELATORE - Il messaggio propone la concretizzazione delle prime misure del programma di agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc2). Quest'ultimo è stato approvato dalla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e della Vallemaggia (CIT) nel 2011; esso beneficia inoltre del 40% di copertura da parte della Confederazione.

Una prima misura è già stata votata: la pista ciclabile della Vallemaggia. Oggi voteremo i crediti per la sistemazione di due tratte ciclo pedonali nel Comune di Gambarogno e per la realizzazione di un nuovo percorso di trasporto pubblico fra Locarno e Ascona. Per quest'ultimo progetto è necessario adattare la pista ciclabile esistente per farla diventare una corsia mono direzionale per i bus che potranno attraversare il ponte in entrambi i sensi. Sarà inoltre costruita, a lato del ponte, una passerella ciclopedonale che sostituisce la corsia adattata.

La Commissione della gestione e delle finanze condivide le misure di mobilità lenta, in questo caso con una piccola modifica del tracciato. Il Dipartimento del territorio e il Comune di Gambarogno in tal senso hanno trovato un'intesa per migliorare il tratto finale di una delle ciclopiste. La Commissione della gestione e delle finanze condivide anche il potenziamento del trasporto pubblico con la linea diretta Ascona-Locarno che migliorerà anche il tragitto fra Brissago-Locarno e Ascona-Tenero. La via diretta permetterà di collegare dei comparti più importanti come l'ex aerodromo di Ascona, le scuole, il Liceo e il Palazzetto Fevi a Locarno.

La Commissione condivide anche il contributo alla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per il coordinamento e la realizzazione del PALoc3 e, in questo caso, introduce una maggiore flessibilità proponendo di passare dal massimo annuo al massimo sui tre anni, senza modificare il credito stanziato.

La Commissione condivide anche l'idea del Consiglio di Stato di anticipare la realizzazione delle prime misure in attesa di firmare la convenzione generale con i Comuni del Locarnese per le restanti.

A nome della Commissione della gestione e delle finanze invito il plenum ad accogliere il messaggio.

PELLANDA G. - La popolazione spesso si chiede come mai per arrivare alla conclusione di un progetto ci vogliono tanti anni, tanta carta, tante persone coinvolte senza magari giungere alla realizzazione del progetto.

Oggi, dopo tanto lavoro, vediamo finalmente concretizzarsi un auspicio per il comprensorio del Locarnese. È importante sapere che tutto passa al vaglio della consultazione nei Comuni, in stretta collaborazione con il Dipartimento del territorio e non da ultimo in collaborazione con la Confederazione, che quando si esprime a favore di un progetto versa sussidi importanti.

Abbiamo preso atto di alcuni stimoli per degli interventi in un agglomerato paesaggisticamente privilegiato e di richiamo, sia abitativo, sia turistico, nel quale però

bisogna fare un po' d'ordine a livello di utenza stradale. Siamo fieri per l'apertura di AlpTransit che porterà benefici anche per il Locarnese, così come per l'imminente apertura della galleria di base del Monte Ceneri e il futuro collegamento autostradale. Per quest'ultimo ringrazio personalmente il Consigliere di Stato Zali per la concretizzazione di un progetto necessario per collegare adeguatamente il Locarnese. La futura stazione di Locarno-Muralto, firmata da Mario Botta, è un ulteriore stimolo che farà del Locarnese motivo d'orgoglio.

È bello constatare la sensibilità di tutti gli attori che hanno avuto una maggiore attenzione per favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico. Mi riferisco alle ciclopiste, alla nuova corsia per il bus Locarno-Ascona e alla passerella ciclopedonale sulla Maggia. Il TiLo inoltre porterà un numero maggiore di passeggeri.

A titolo personale vorrei mandare un messaggio al Locarnese: è giunto il momento di un'aggregazione. Lugano, Mendrisio e Bellinzona sono un esempio da seguire. Auspico in tal senso che tutti coloro che sono alla testa dei Comuni del Locarnese si siedano attorno a un tavolo per affrontare la discussione sull'aggregazione per una grande Locarno.

In conclusione invito il Gran Consiglio a sostenere il messaggio e il rapporto.

BADASCI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Gli strumenti messi a disposizione dalla Confederazione tramite i diversi programmi di agglomerato e i relativi finanziamenti in base alla quantità dei progetti sono sicuramente da considerare validi. Passare dalla progettazione alla realizzazione non è purtroppo mai cosa facile. Ne abbiamo appena avuto la prova per i progetti di terza generazione, dove Lugano è stata penalizzata per non aver ancora realizzato quanto richiesto nei termini fissati dal programma di seconda generazione. Il Locarnese è invece riuscito a ottenere un finanziamento del 40% per il PALoc3, poiché i progetti sono ritenuti validi dalla Confederazione e parte dei progetti dei PALoc precedenti sono in fase avanzata di realizzazione.

I progetti in discussione oggi sono molto importanti per il Locarnese e hanno finalmente ottenuto l'approvazione da parte di tutti gli enti e i privati che a ogni stadio hanno diritto di opposizione.

Oltre ai quattro progetti maturi si va a garantire il finanziamento della CIT del Locarnese e Vallemaggia per il periodo 2017/2019 con un importo di 90 mila franchi.

Non entro nel dettaglio dei singoli progetti perché sono già passati sotto la lente di molti esperti. Tengo a ringraziare il collega e relatore Nicola Pini e tutti i tecnici e politici comunali che con pazienza sono riusciti a realizzare questa parte dei progetti del PALoc2.

A nome del mio gruppo porto l'adesione al credito e invito ad approvare il messaggio così come proposto nel rapporto.

BACCHETTA CATTORI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Oggi votiamo un credito sulla base di un'importante approvazione: quella della Confederazione. Il contributo è del 40% per il PALoc2 e per il PALoc3. Alla luce di questo fatto possiamo affermare che il Cantone, il Dipartimento del territorio, i Comuni e la regione del Locarnese hanno saputo lavorare bene per ottenere quasi il massimo del contributo federale.

L'obiettivo principale dei programmi d'agglomerato consiste nel promuovere al meglio progetti che potenziano il trasporto pubblico e migliorano la mobilità lenta.

Il PALoc2 propone due misure concernenti il trasporto pubblico e venti misure per la mobilità lenta. Fra queste abbiamo già votato per la fermata del treno a Minusio, per la ciclopista della Vallemaggia e il sottopassaggio della stazione FFS di Muralto.

Oggi siamo chiamati ad approvare quattro misure, tre inerenti alla mobilità lenta e una al trasporto pubblico. Le misure, illustrate nel messaggio e nel rapporto, migliorano nettamente la mobilità lenta e il trasporto pubblico nel Locarnese, nell'ottica anche dell'inserimento della rete che si sta creando attorno, ovvero al trasporto pubblico ferroviario (AlpTransit e galleria di base del Monteceneri). L'investimento previsto è di 14 milioni di franchi; oggi votiamo per il contributo del Cantone che ammonta a 7.2 milioni di franchi. Vi sono poi 90 mila franchi a disposizione della CIT per le prossime misure da progettare e concretizzare.

Il mio gruppo invita il Parlamento a votare a favore di un investimento molto importante per i residenti e per il turismo della regione del Locarnese. Ringrazio il collega Pini per il lavoro svolto.

STORNI B. - La montagna ha finalmente partorito un topolino, oltretutto con le gambe storte. Per "montagna" intendo il Programma d'agglomerato del Locarnese PALoc2, terminato dopo diversi anni di studi nel lontano 2011 e presentato in due documenti da 350 pagine, con 48 schede che vanno dalla nuova fermata TiLo di Minusio ai posteggi per biciclette per un totale di 73 milioni di franchi.

La Confederazione l'aveva giudicato sufficiente attribuendo un sussidio del 40%, il minimo per programmi d'agglomerato poco costosi. Quindi in fondo c'era poco da fare, neanche 20 milioni di franchi all'anno per un territorio di circa 65 mila abitanti.

Nel 2015 avevo presentato un'interrogazione<sup>3</sup> per sapere se vi erano dei ritardi per le misure previste nella fase A che dovevano andare in cantiere nel quadriennio 2015-2018. Nella sua risposta il Consiglio di Stato non parlò esplicitamente di ritardi, sebbene si ammettesse che, ad esempio la realizzazione della fermata TiLo di Minusio era programmata tra il 2020 e il 2022, quindi nettamente in ritardo per rapporto a quanto esposto nel documento del 2011, che prevedeva la messa in esercizio per il 2019.

Ora con questo primo messaggio per il finanziamento parziale di 3 delle 48 misure, che giunge all'ultimo anno dei quattro previsti per avviare le misure in priorità A, si confermano i ritardi che avevamo paventato nell'interrogazione del 2015. Di fatto nel messaggio non si menziona la fermata TiLo di Minusio che era in lista A per 5.4 milioni di franchi e che avrebbe dovuto essere in esercizio per il 2019. È una delusione, perché di questa fondamentale nuova fermata si parlava già nel Piano dei trasporti del 1995, poi di nuovo nel Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato del Locarnese 2007. Non ci resta che prenderne atto, anche se la situazione non ci stupisce, conoscendo la poca efficienza degli enti pubblici ai quali è delegata la responsabilità operativa dei Programmi d'agglomerato. L'Ente regionale di sviluppo (ERS) e la CIT stanno purtroppo dimostrando di non essere in grado di assumersi compiti del genere. D'altronde quanto succede con la navigazione o, meglio, l'azzeramento del servizio da inizio anno sul bacino svizzero del Verbano è la conferma dei limiti dell'ERS, che da ormai troppo tempo pasticcia producendo costosi studi, ma concretamente realizzando poco. Proprio con il caso dei licenziamenti dello scorso anno vediamo come l'ERS non sia stato in grado di affrontare per tempo la situazione, e lo conferma di nuovo l'incredibile soppressione totale del servizio di quest'anno e l'incapacità di trovare per tempo un'alternativa.

---

<sup>3</sup> Interrogazione n. 123.15: *PALoc2: quando iniziano i cantieri?*, Bruno Storni, 01.09.2015.

Per tornare al messaggio e ai suoi contenuti, spiccano gli oltre quattro anni necessari per arrivare alla progettazione di un marciapiede di 1'200 metri tra Magadino e Vira, quando nel rapporto del 2011 era prevista la sua entrata in esercizio nel 2018. L'unica opera sostanziale del messaggio, il nuovo percorso del trasporto pubblico Locarno-Ascona inizialmente previsto con un nuovo ponte per gli autobus, oltre a essere in ritardo (era stata pianificata l'entrata in servizio nel 2016) sta anche rovinando quanto fatto di buono una quarantina d'anni or sono con la costruzione del nuovo ponte Maggia, quando per la prima volta in Ticino si pensò anche alla mobilità lenta aggiungendo una corsia ciclopeditonale. Corsia ciclabile che è diventata la più trafficata del Cantone, con punte di 4'000 ciclisti al giorno. Purtroppo ora invece del ponte per l'autoservizio si propone di cedere la corsia ciclabile all'autoservizio e di costruire una nuova passerella ciclabile spostata a sud allungando inutilmente il percorso, quando si poteva benissimo aggiungere o affiancare un manufatto al ponte esistente e mantenere l'attuale percorso lineare e diretto.

Di ponti disassati, scomodi ne ho visti a cominciare dalla passerella di Tenero-Gordola, spostata di cento metri a sud per farne un monumento ai posteri similCalatrava, che già arrugginisce e presenta criticità a livello di sicurezza, e costato il doppio di quanto si poteva fare affiancando un manufatto al ponte FFS, seguendo anche linearmente il tracciato come prevedeva il piano regolatore. Qui siamo di nuovo nelle stesse condizioni. E si spendono circa gli stessi importi per uno scomodo ponte ciclabile per rapporto al previsto ponte per autobus. Che la cosa sia imbarazzante lo si legge anche nel messaggio e nel rapporto del collega Pini che ammette criticità nel tracciato e propone di arrotondare la curva ad angolo retto che l'assurdo nuovo percorso crea, arrivando però alla conclusione che adesso è tardi per cambiare: ingoiamo il rospo. Una conclusione assolutamente inaccettabile, una resa all'incapacità. Stiamo progettando un'opera che sarà utilizzata per i prossimi decenni, voluta per incrementare la mobilità dolce e ora si vuole allungare questo percorso per il solo sfizio di voler attraversare la Maggia ad angolo retto invece di seguire la linea funzionale e lineare disponibile con l'attuale ponte. Stiamo allungando il percorso a pedoni e ciclisti solo perché CIT ed ERS hanno pasticciato e tergiversato, probabilmente più preoccupati e impegnati a ostacolare il PUC Parco del Piano di Magadino per proteggere il traffico parassitario sul Piano di Magadino. Anche la misura riguardante il nodo intermodale della stazione di Muralto-Locarno è palesemente in ritardo se confrontata con quanto esposto nel rapporto del 2011, che prevedeva le misure di priorità A in esercizio nel 2018, cioè posteggio interrato, posteggi per biciclette e motocicli e il sottopasso a est.

In conclusione, malgrado tutte le criticità e i ritardi esposti non ci resta che accettare il credito con la richiesta di rivedere il pasticcio della passerella pedo/ciclabile sulla Maggia e l'invito a trovare una soluzione che mantenga la linea attuale e non penalizzi la mobilità dolce sul quel tratto fondamentale.

A questo punto meglio inserire un ritardo in più e avere poi un'infrastruttura intelligente ed efficiente, che mettere in cantiere un errore. Se del caso si faccia qualcosa di provvisorio pur di evitare un danno permanente.

FERRARI C. - I piani di agglomerato sono strumenti pianificatori e finanziari per creare infrastrutture. Il Ticino in tal senso è povero di infrastrutture, sia per la mobilità lenta sia per la mobilità privata. Abbiamo circa vent'anni di ritardo rispetto al resto della Svizzera.

L'orizzonte realizzativo del PALoc2 è il quadriennio 2015-2018 e ci troviamo oggi, nel 2018, a varare questa decisione. Per una volta sono d'accordo con il collega Storni: è

davvero deprecabile che vi siano tali ritardi nelle infrastrutture della mobilità lenta e pubblica.

Nel 2010, in qualità di membro della Commissione intercomunale dei trasporti (CIT), mi sono concentrato molto sul progetto del percorso ciclo-pedonale che va da Quartino a Magadino. Da allora sono passati ben otto anni. Mi chiedo come possa la Confederazione giudicare positivamente il PALoc3, dato i ritardi accumulati. Perché se ne sta ancora discutendo nel 2018? Vi ricordo che in tutta la Svizzera sono stati inseriti dei percorsi ciclabili a lago, noi invece nel PALoc3 lo abbiamo tolto. Come se il lago fosse una pista difficoltosa e adatta solo per poche persone. Evidentemente non ci si rende conto dei pericoli che corrono i ciclisti d'estate nel Gambarogno; altrimenti questa pista non sarebbe stata cancellata. Avrebbe dovuto essere pronta nel 2019 e invece no, è stata spostata a orizzonte realizzativo 2022/2026, in altre parole mai. Il nodo intermodale poi è stato portato a San Nazzaro. E con cosa si può raggiungere la località di San Nazzaro, se non in auto? Peccato non ci siano parcheggi. Insomma non capisco cosa sia successo, nè cosa stia succedendo. Provo la stessa incomprensione per il credito quadro sulla mobilità lenta, varato nel 2013 e che oggi non esiste più. Ciò significa che ogni regione dovrà fare da sé per ottenere qualcosa? O il Gran Consiglio avrà ancora voce in capitolo?

Ovviamente siamo costretti ad approvare le opere realizzative proposte oggi. Credo però sia corretto mettere i puntini sulle i. Vi ricordo che ci sono troppi ritardi che causano, purtroppo, una perdita di attrattiva per tutte le nostre regioni. Basterebbe guardare quante case sono state messe in vendita nel Gambarogno in questi ultimi anni per capire la situazione. E non parlo dei treni merci che passano e della mancanza di collegamenti ferroviari per le persone. Cosa stanno facendo gli enti turistici delle varie regioni? Nel Locarnese stanno forse vegetando? Perché non si rendono conto che ci sono opere necessarie per il richiamo turistico? Sono aspetti importanti, da prendere assolutamente in considerazione.

Dopo le necessarie considerazioni, porto l'approvazione del mio gruppo al rapporto sul PALoc2.

MATTEI G. - Montagna Viva non è soddisfatta del PALoc. Non abbiamo obiezioni sul credito, anzi, si tratta di interventi e investimenti necessari. La mobilità lenta del Locarnese ha bisogno di questi interventi. Purtroppo però si stenta a giungere a soluzioni innovative e rivolte verso il futuro.

Ribadisco la mia delusione per la mancata occasione di armonizzazione del servizio pubblico dell'intera regione. Ricordo che le Ferrovie autolinee regionali ticinesi (FART) hanno come principali azionisti il Cantone e la Confederazione. Un lavoro ben fatto avrebbe riunito sotto lo stesso cappello le strade, la ferrovia, la funivia e la navigazione. Ci siamo lasciati imbambolare da accordi internazionali mal fatti che hanno creato un'incredibile impasse che non vede traguardi. Ricordo che vi sono ancora oggi decine di persone in disoccupazione. Tutto ciò è inaccettabile tanto più che ancora nessun battello ha ripreso la navigazione.

Le ciclopiste della Vallemaggia sono incomplete e spero che si provveda il più presto possibile. Il credito votato l'anno scorso è servito solo per completare un tratto di pochi chilometri fra Riveo e il ponte di Visletto, resta da terminare l'accesso verso Cevio e il tratto più pericoloso, quello fra Someo e Riveo. Purtroppo la situazione resta disastrosa anche sulle tratte già terminate che, spesso, sono chiuse per la caduta di sassi o di alberi. Il fondo stradale inoltre è sconnesso.

Quanto ai servizi pubblici, gli abitanti della zona Pedemonte (Tegna, Verscio, Cavigliano e Intragna) sono mal serviti: l'offerta dei mezzi pubblici è scarsa.

Termino ripetendo la grande insoddisfazione per le proposte del PALoc.

PINI N., RELATORE - Ringrazio tutti i colleghi per i loro interventi e gli interessanti spunti. Le prime quattro misure del PALoc2 hanno permesso di toccare molti argomenti.

Desidero rivolgermi al collega Storni in merito a quanto detto sulla ciclopista. È vero che la non linearità della soluzione ha sollevato dubbi e perplessità in Commissione. Come riportato nel rapporto sono anche stati fatti degli approfondimenti in merito. Non è vero che l'unico motivo per il quale non si rimette in discussione quel tracciato è il fatto che lo stesso debba essere pronto nel 2020. È ovviamente un argomento valido, visto che nel 2020 sarà in funzione la galleria di AlpTransit del Ceneri, ma vi sono almeno altri due importanti motivi. Il primo è che il tracciato è stato decretato vincitore da un concorso pubblico. Il secondo è che la famosa curva a novanta ha un effetto positivo per la regolazione della velocità.

Per quanto attiene ai ritardi, è vero che si potrebbe procedere più velocemente e sempre meglio, ma a mente mia nessun progetto ha perso i sussidi o non è più realizzabile a causa del ritardo. La difficoltà di realizzazione è comunque comune a tutti gli agglomerati. Purtroppo oggi si è parlato molto di quello che non è stato fatto e poco di quanto sarà invece realizzato. Le prime misure del PALoc sono concrete e permetteranno di migliorare, in attesa delle altre misure del PALoc, la mobilità lenta del Locarnese.

BADASCI F. - Non accetto il tono e le critiche del collega Storni. Il deputato incolpa i Comuni e la CIT, ma la realtà è che i colpevoli sono quelli che continuano a criticare e a bloccare i progetti impedendone la realizzazione. Un esempio fra molti è quello dell'Associazione traffico e ambiente (ATA) nel cui comitato centrale siede il deputato Storni, che oggi vuole rimettere in votazione il semisvincolo di Bellinzona nonostante l'abbiamo già votato.

I progetti maturi sono questi. Smettiamo di criticare e portiamoli avanti.

STORNI B. - Il collega Badasci, che si ritiene molto informato, ha raccontato una castroneria dicendo che il PALoc3 non ha avuto penalizzazioni perché quelli precedenti hanno realizzato il necessario. Sbaglia perché le penalizzazioni della terza generazione arrivano da quello che non è stato fatto della prima generazione. In tal senso nel Locarnese non c'è stato nessun PALoc1, quindi eventualmente le penalizzazioni per quello che non faremo nel PALoc2 arriveranno nel PALoc4. So bene che in sala vi sono molte persone vicine a chi lavora o siede all'ERS e non voglio certo mettere il dito nella piaga, ma guardate voi stessi cosa sta succedendo sul Lago Maggiore e valutate l'efficienza del lavoro svolto dall'Ente.

Leggete nei rapporti cosa si voleva ottenere e perché, e guardate poi cosa si è ottenuto.

Al collega Pini vorrei dire che il concorso pubblico era piuttosto architettonico e ingegneristico e poco ciclistico. Nella giuria del concorso non c'era nemmeno un rappresentante delle associazioni ciclistiche; forse sarebbe stato il caso di inserirne uno.

Per quanto riguarda la curva a novanta gradi vedremo a quanti gradi, sarà realizzata. In ogni caso, dichiarare che si fa a novanta gradi anche per moderare la velocità delle biciclette mi sembra davvero fuori luogo. Normalmente si tende a prevedere tracciati il più

diritti possibile perché i ciclisti possano essere facilitati nel loro percorso e non di certo il contrario. Se il vero problema è la velocità delle biciclette, suggerisco di mettere un radar, piuttosto di realizzare una curva a novanta gradi.

Le risposte dei colleghi in difesa del messaggio dimostrano la debolezza del lavoro della CIT.

SCHNELLMANN F. - Voto il rapporto del collega Pini che ringrazio per l'ottimo lavoro svolto. Sono sorpreso dal tenore degli interventi precedenti nei quali non si è fatto altro che parlare di quanto non è stato fatto anziché parlare delle buone misure che saranno realizzate.

GIUDICI A. - Sostengo il credito in votazione e mi complimento con il collega Pini per il lavoro svolto.

Mi rivolgo al Consigliere di Stato Zali perché mi piacerebbe avere un aggiornamento del collegamento stradale citato dal collega Pellanda. A quando una decisione definitiva da Berna? Spero che ciò avvenga al più presto perché poi l'iter sarà ancora molto lungo. Ricordo che il Locarnese è l'unico agglomerato della Svizzera che non ha un collegamento diretto con l'autostrada.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Il tema sollevato dal deputato Giudici non è propriamente legato al messaggio in discussione ma risponderò comunque. Il progetto dell'opera è quasi ultimato. È stato creato lo strumento di finanziamento ma non vi è ancora nessuna decisione in merito. Il progetto è inoltre in concorrenza con altri 400 km circa di strade cantonali cedute alla Confederazione. Occorrerà un profondo lavoro politico che andrà fatto a livello federale più che cantonale. Fortunatamente oggi abbiamo un interlocutore diretto che conosce bene il problema da lei sollevato. Quest'ultimo, insieme alla Deputazione ticinese, sarà il miglior alleato per portare il progetto a maturazione il più presto possibile.

CEDRASCHI A. - Ringrazio il collega Pini per il lavoro svolto. Finalmente ci stiamo avvicinando alla parola "fare". La litigiosità ticinese finora ci aveva portato solo a inutili dilungamenti.

MATTEI G. - Come già dichiarato, sostengo il credito. Dobbiamo però ragionare un po' anche sulle priorità future. In tal senso mi stupisce che il Consigliere di Stato non entri in materia sui problemi e i ritardi del progetto.

Il Parlamento merita di avere risposte e considerazioni inerenti problemi gravi. Oggi si è parlato della curva a novanta gradi del progetto del tracciato ciclabile, ma vi segnalo che anche a Bignasco c'è la pontina ciclabile a novanta gradi che è – e mi scuso per il termine – una vera "porcheria". Una cosa davvero inammissibile per una pista ciclabile. Cosa che peraltro abbiamo cercato in tutti i modi di far correggere prima della realizzazione, invano. Segnalo che purtroppo accadono dai due ai tre incidenti mensili sul quel tratto.

Nel PALoc inoltre manca il progetto concernente Ponte Brolla, tanto atteso e che spero arrivi presto.

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

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 67 voti favorevoli e 1 astensione.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito netto di fr. 7'240'000.- e autorizzazione alla spesa di fr. 14'100'000.- per la realizzazione di quattro misure del Programma d'agglomerato del Locarnese di seconda generazione (PALoc2): messa in sicurezza dei collegamenti pedonali/ciclabili a Quartino e Magadino (INF 4), nuovo percorso del trasporto pubblico Locarno-Ascona e passerella ciclopedonale sulla Maggia (TP 1) e messa in sicurezza e costruzione di un nuovo percorso ciclopedonale tra il ponte A13 a Quartino e Cadepezzo (TL 2.15 e TL 2.16) annesso al messaggio governativo sono accolti con 69 voti favorevoli e 2 astensioni.*

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

**Si pronunciano a favore:**

Agustoni M. - Ay M. - Bacchetta-Cattori F. - Badasci F. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Beretta Piccoli S. - Bignasca B. - Bosia Mirra L. - Brivio N. - Campana F. - Canepa L. - Caprara B. - Casalini D. - Cedraschi A. - Censi M. - Corti G. - Crivelli Barella C. - Crugnola G. - Delcò Petralli M. - Denti F. - Ducry J. - Durisch I. - Ferrara N. - Ferrari C. - Filippini L. - Foletti M. - Gaffuri S. - Galusero G. - Garobbio M. - Garzoli G. - Ghisla S. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Giudici A. - Guerra M. - Guscio L. - Jelmini L. - Kandemir Bordoli P. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati I. - Lurati Grassi T. - Mattei G. - Merlo T. - Minotti M. - Morisoli S. - Ortelli M. - Pagani G. - Pagani L. - Pagnamenta P. - Passalia M. - Patuzzi M. - Pedrazzini A. - Peduzzi P. - Pellanda G. - Petrini E. - Pini N. - Polli M. - Quadranti M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Seitz G. - Storni B. - Terraneo O. - Viscardi G.

**Si astengono:**

Celio F. - Ramsauer P.

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un contributo di fr. 90'000.- a favore della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) per il supporto tecnico nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di seconda e terza generazione per il periodo 2017-2019 annesso al messaggio governativo sono accolti con 67 voti favorevoli e 4 astensioni..*

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

**Si pronunciano a favore:**

Agustoni M. - Ay M. - Bacchetta-Cattori F. - Badasci F. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Beretta Piccoli S. - Bignasca B. - Bosia Mirra L. - Brivio N. - Campana F. - Canepa L. - Caprara B. - Casalini D. - Cedraschi A. - Censi M. - Corti G. - Crivelli Barella C. - Crugnola G. - Delcò Petralli M. - Denti F. - Ducry J. - Durisch I. - Ferrara N. - Ferrari C. - Filippini L. - Foletti M. - Gaffuri S. - Galusero G. - Garobbio M. - Garzoli G. - Ghisla S. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Giudici A. - Guerra M. - Guscio L. - Jelmini L. - Kandemir Bordoli P. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati I. - Lurati Grassi T. - Merlo T. - Minotti M. - Morisoli S. - Ortelli M. - Pagani L. - Pagani G. - Pagnamenta P. - Passalia M. -

*Patuzzi M. - Pedrazzini A. - Peduzzi P. - Pellanda G. - Petrini E. - Pini N. - Polli M. - Quadranti M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Seitz G. - Terraneo O. - Viscardi G.*

*Si astengono:*

*Celio F. - Mattei G. - Ramsauer P. - Storni B.*

**4. STANZIAMENTO DI UN CREDITO NETTO DI FR. 1'903'000.- E DI UN'AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 3'475'000.-, QUALE AGGIORNAMENTO DI CREDITO PER L'ELABORAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA PRIMA FASE DELLA REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DELLA VIABILITÀ DEL NODO INTERMODALE FFS DI LUGANO (STAZLU1), NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DELLE OPERE DELLA SECONDA FASE DEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (PTL) E DEL PROGRAMMA DI AGGLOMERATO DEL LUGANESE (PAL1)**

Messaggio del 19 settembre 2017 n. 7421

*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 presente credito è richiesta la maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio.*

*Conclusioni del rapporto 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.*

*È aperta la discussione di entrata in materia.*

**GUERRA M., RELATORE** - Il credito che ci apprestiamo ad approvare costituisce il fattore centrale per la mobilità di Lugano, del Sottoceneri e, indirettamente, anche di tutto il Ticino.

Si tratta di approvare un credito netto di fr. 1'903'000.- e un'autorizzazione alla spesa di fr. 3'475'000.- per dare luce verde e far proseguire la prima fase del nodo internodale di Lugano, la seconda fase del Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL) e il Programma di agglomerato del Luganese (PAL). È una manciata di milioni di franchi che rappresenta la pietra angolare di un progetto fondamentale e strategico e che dimostra quanto spesso l'importanza dei crediti non sia legata alla loro entità ma al ruolo chiave che, tappa dopo tappa, essi rappresentano. La Commissione della gestione e delle finanze si è perciò chinata sul tema con attenzione analitica. Dopo avere approfondito l'argomento in varie sedute, ricevendo in audizione anche il Direttore del Dipartimento del

territorio con i suoi funzionari, si è finalmente pronunciata solo dopo aver ascoltato e valorizzato le sensibilità di tutti i gruppi parlamentari. Il progetto prevede una riorganizzazione del nodo della viabilità nell'area della stazione FFS di Lugano allo scopo di adeguare le infrastrutture di mobilità alle esigenze future.

Esso si fonda sull'aumento di utenza a seguito dello sviluppo del sistema ferroviario TiLo, sull'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri, sul potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria complementare al progetto AlpTransit e sulla realizzazione del progetto Rete tram-treno del Luganese.

Il sistema viario prevede un anello stradale, interamente a doppio senso, attorno alla stazione FFS oltre al nuovo sottopasso Genzana, una nuova rotonda a Besso e la nuova galleria artificiale del Tassino.

In ambito pianificatorio si aggiunge il terminale per i servizi di trasporto pubblico su gomma nell'area dell'attuale parcheggio di piazzale Besso, con un collegamento diretto alle banchine della stazione attraverso dei percorsi verticali, orizzontali e delle scale. È previsto pure un punto di interscambio unico e completo per i diversi vettori di trasporto pubblico.

Infine, per favorire la mobilità lenta, si unisce la parte alta della città (Besso alta) alla parte bassa (parco del Bertaccio). Si collegano la città di Lugano alla nuova zona di interscambio e i marciapiedi della stazione ferroviaria alla zona di interscambio bus e autosilo di Besso.

Come vedete si tratta di un progetto importante, strategico e utile per i cittadini.

PINI N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Mi allineo all'approccio minimalista del Direttore del Dipartimento del territorio limitandomi a portare l'adesione del gruppo PLR al rapporto del collega Michele Guerra, che ringrazio.

CANEPA L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Porto l'adesione del mio gruppo al messaggio in oggetto.

Non entro nel merito dei contenuti tecnici, che sono ben descritti sia nel messaggio sia nel rapporto commissionale: intendo però focalizzare in questa sede le scelte politico-strategiche che fanno ormai parte della nostra storia cantonticinese e luganese e che sono in fondo le radici anche di questo importante progetto. Svolgo questo compito con piacere e con un pizzico di nostalgia avendo fatto parte per diversi anni del comitato organizzativo della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) con gli allora colleghi sindaci Giorgio Giudici, Giovanni Bruschetti, Mauro Frischknecht ed Ettore Vismara.

Il PTL del 1994 (ben 24 anni or sono), contemplava già la riorganizzazione del nodo intermodale della stazione FFS di Lugano. La misura è stata da subito consolidata nel Piano direttore cantonale e approvata dalla Confederazione nel 2003. La scheda "Trasporti pubblici" prevedeva infatti l'oggetto "Adattamento della viabilità e rafforzamento del nodo intermodale alla stazione FFS di Lugano", con l'anello viario, la copertura di via Basilea, la sistemazione del piazzale della stazione, il percorso pedonale Besso-Città, il prolungamento del sottopasso d'accesso ai binari, le scale mobili dal Bertaccio al piazzale FFS, il parcheggio sotterraneo per circa 300 posti auto nel piazzale Besso e le fermate per i trasporti pubblici sul medesimo piazzale.

Nel messaggio n. 4839A del 10 febbraio 1999 il Consiglio di Stato ha chiesto al Gran Consiglio lo stanziamento di un credito quadro di 800 milioni di franchi per la realizzazione delle opere del PTL (poi aggiornato a 905 milioni a causa di un aggiornamento del

preventivo della galleria Veduggio-Cassarate), dei quali 50 sono previsti per il potenziamento dei mezzi pubblici e per la stazione FFS e altri 50 per i nodi di interscambio e le misure fiancheggiatrici.

Una parte delle opere (sistemazione del piazzale della stazione e realizzazione del prolungamento del sottopasso d'accesso ai binari) sono state finanziate nell'ambito dell'accordo sull'utilizzazione dei primi 500 milioni di franchi del credito quadro, con la partecipazione dei Comuni del Luganese pari a 75 milioni di franchi complessivi, versati in dieci rate tra il 2001 e il 2011.

Nel 2007 la riorganizzazione della stazione FFS di Lugano (StazLu1) è stata ripresa nel primo Programma d'agglomerato del Luganese tramite il quale la misura ha beneficiato di un contributo della Confederazione di circa 13 milioni di franchi.

Nel 2013 la CRTL e il Cantone hanno siglato la "Convenzione per la programmazione e il finanziamento della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato (PAL)", per un impegno complessivo di circa 630 milioni di franchi sull'arco di vent'anni (2014-2033), con la partecipazione dei Comuni per un totale di 216 milioni (34% sul lordo, 42% al netto dei contributi della Confederazione). La riorganizzazione della stazione FFS di Lugano è inclusa negli oggetti della Convenzione. I Comuni hanno già versato le quote dal 2014 al 2017, per un totale di oltre 43 milioni di franchi. Va detto per inciso che con questa Convenzione è stato sdoganato o, meglio, sancito un principio fondamentale. Se da una parte è stata confermata la validità dell'insieme delle opere prospettate e la volontà di continuare a considerare il PTL/PAL come un'opera unitaria, di valenza regionale, composta da singoli interventi fra di loro strettamente correlati, dall'altra si è capito che per la loro realizzazione non c'è altra via che quella del finanziamento integrale, con la partecipazione di tutti i Comuni del comprensorio di pertinenza, senza distinguere singoli interventi o attribuire un peso specifico alla loro ubicazione.

In tale contesto, la riorganizzazione del comparto della stazione FFS di Lugano gioca un ruolo centrale nella ridefinizione della viabilità di tutto il Luganese e, in particolare, di quella dei trasporti pubblici, con una stretta connessione soprattutto con la realizzazione della Rete tram-treno del Luganese e della sua fermata sotto la stazione di Lugano, la cui messa in esercizio, nel 2027, dovrebbe coincidere con quella del progetto StazLu.

La riorganizzazione della viabilità attorno alla stazione FFS di Lugano riveste un ruolo di primaria importanza anche nell'ambito della riorganizzazione della rete di trasporto pubblico su gomma, la cui impostazione è stata definita per la prima volta nel 2016 con il PAL3, in funzione sia della messa in esercizio della Rete tram-treno, sia della galleria di base del Ceneri, prevista nel 2020.

Vi ringrazio per l'attenzione e vi invito a sostenere il credito in oggetto.

GAROBIO M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Leggo l'intervento preparato dal collega Durisch, oggi assente.

Il messaggio in oggetto chiede un credito supplementare per la progettazione definitiva della circolazione veicolare e pedonale alla stazione FFS di Lugano e del nodo intermodale di importanza regionale sull'attuale piazzale di Besso.

Il progetto si inserisce in un contesto più complesso, che comprende due varianti di Piano regolatore (una per la stazione di Lugano e una per la trincea di Massagno), la realizzazione del progetto Rete tram-treno e la prossima apertura della galleria di base del Ceneri.

Quale gruppo parlamentare siamo in linea di principio favorevoli al progetto. Tuttavia,

nonostante le rassicurazioni del Dipartimento del territorio, teniamo a tematizzare tre criticità da verificare possibilmente in fase di progettazione.

Il primo elemento è una valutazione su alcune rinunce progettuali elencate nel messaggio, in particolare:

- il ridimensionamento della superficie coperta del terminale bus;
- il ridimensionamento dell'atrio di interscambio interrato con la rinuncia a spazi per la vendita;
- il ridimensionamento del collegamento pedonale verso Besso alta;
- la riduzione del numero delle scale e degli ascensori di accesso ai marciapiedi della stazione del sottopasso pedonale di Besso;
- la riduzione degli interventi di riassetto del parco del Bertaccio.

Più che ottimizzazioni dei costi ci sembrano rinunce a scapito degli utenti pedonali della stazione. Siamo critici anche verso la rinuncia a spazi per la vendita: alla stazione di Bellinzona è stata aperta una Coop che è frequentatissima.

Il secondo elemento riguarda la riorganizzazione del piazzale di Besso che nel complesso valutiamo positivamente. Il nodo intermodale sull'attuale posteggio ex-Pestalozzi deve evidentemente essere comodamente raggiungibile dalla stazione. È altresì necessario non ripetere l'errore compiuto all'autosilo Balestra, dove la stazione degli autobus è in un sotterraneo davvero poco attrattivo. Il nodo intermodale dovrà invece essere architettonicamente attrattivo, luminoso e al riparo – per quanto possibile – dagli agenti atmosferici. Nel caso dovesse verificarsi l'ipotesi di un nodo di interscambio interrato o coperto da costruzioni bisogna garantire un vano luminoso che abbia un'altezza adeguata. Infine ci preme sottolineare l'importanza del collegamento pedonale tra il nodo intermodale, la stazione e il centro cittadino. Lo sviluppo del traffico passeggeri alla stazione di Lugano sarà forte a causa dell'entrata in funzione completa di AlpTransit e dell'esercizio potenziato di TiLo. Dai 16 mila passeggeri alla stazione di Lugano si arriverà presto a valori doppi. Buona parte di essi si distribuiranno nella regione usando la ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP), i bus urbani e regionali; vi sarà anche un buon numero che si sposterà a piedi. Vi è quindi l'esigenza di adottare una rete di percorsi pedonali che colleghino solidamente il centro città con la stazione. Il sottopasso di Besso dovrà quindi essere di dimensioni adeguate e i percorsi pedonali verso la città andranno facilitati.

Con queste precisazioni porto l'adesione del gruppo socialista al credito in oggetto.

BERETTA PICCOLI S. - Non mi opporrò al credito richiesto: tuttavia mi preme che si mantengano le misure destinate alla mobilità lenta o dolce, per usare un termine più appropriato. In caso contrario vi è il rischio che le previste misure accompagnatorie, votate e sussidiate dalla Confederazione, non siano mai realizzate, come peraltro è accaduto per la galleria stradale Vedeggio-Cassarate.

Occorre favorire e promuovere questo tipo di mobilità, perché non possiamo fondare i nostri progetti solamente sul traffico automobilistico.

CEDRASCHI A. - Conosco bene la situazione del comparto della Stazione avendo abitato per vent'anni in quella zona. L'abbattimento dello stabile dell'ex Caffè "La ticinese" aveva ridato un po' di respiro alla zona. Ora, dopo che per anni non si è fatto niente, il nuovo progetto porterà un miglioramento importante. Sposo pertanto in toto il progetto proposto.

CORTI G. - I lavori alla stazione FFS di Lugano, che hanno permesso di rinnovare i collegamenti pedonali e la funicolare verso il centro città, offrono ai cittadini un quadro reale di come sarà il grande, articolato e futuro cantiere di Besso. Già oggi è possibile immaginare come saranno definiti gli spazi, le connessioni e le varie forme di mobilità in un luogo cruciale per l'intera regione. Accettare il messaggio e il relativo rapporto significa confermare questo indirizzo e sciogliere gli ostacoli, rammentando poi che si agisce prevalentemente su suolo pubblico o di proprietà di uno dei tre protagonisti: accanto al Cantone e alla Città, vi sono infatti le Ferrovie federali svizzere.

Se pianificare comporta un cammino lungo, realizzare dovrebbe avere un passo più breve. Desta quasi tenerezza sfogliare il Piano regolatore di Lugano del 1964 e notare la soluzione a Loreto, tuttora attuale, per eliminare l'anacronistico passaggio a livello alla stazione - l'unico forse ancora presente sulla tratta Basilea-Chiasso - che prevede di transitare sotto il viadotto del Tassino per raggiungere poi via Basilea.

Assicuro pertanto il mio voto.

TERRANEO O. - Non potrò sostenere il messaggio essendo attivo professionalmente nel progetto. Mi asterrò perciò dal voto.

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

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 63 voti favorevoli e 1 astensione.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 64 voti favorevoli e 2 astensioni.*

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

##### Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Ay M. - Bacchetta-Cattori F. - Badasci F. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Beretta Piccoli S. - Bignasca B. - Bosia Mirra L. - Brivio N. - Campana F. - Canepa L. - Caprara B. - Casalini D. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Celio F. - Censi M. - Corti G. - Crivelli Barella C. - Crugnola G. - Delcò Petralli M. - Ferrara N. - Ferrari C. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Garobbio M. - Garzoli G. - Ghisla S. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Giudici A. - Guerra M. - Guscio L. - Jelmini L. - Kandemir Bordoli P. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maggi F. - Mattei G. - Merlo T. - Minotti M. - Morisoli S. - Ortelli M. - Pagani L. - Pagnamenta P. - Passalia M. - Patuzzi M. - Pedrazzini A. - Peduzzi P. - Pellanda G. - Petrini E. - Pini N. - Polli M. - Quadranti M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Seitz G.

##### Si astengono:

Ramsauer P. - Terraneo O.

**5. STANZIAMENTO:**

- DI UN CREDITO NETTO DI FR. 3'600'000.- E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 6'000'000.- PER LA SISTEMAZIONE DELLA STRADA CANTONALE (VIA BIRRERIA) A BELLINZONA E IL PROLUNGO DEI PERCORSI CICLABILI E PEDONALI LUNGO LA STESSA ARTERIA TRA LA FUTURA PASSERELLA DELLA TORRETTA E L'ABITATO DI CARASSO;
- DI UN CONTRIBUTO DI FR. 100'000.- A FAVORE DELLA COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL BELLINZONESE (CRTB) PER IL SUPPORTO TECNICO NELL'AMBITO DEI PROGRAMMI D'AGGLOMERATO DI SECONDA E TERZA GENERAZIONE PER IL PERIODO 2018-2019

Messaggio del 20 giugno 2017 n. 7329

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

*Ai sensi dell'art. 5 cpv. 3 della legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato, per l'approvazione del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito netto di fr. 3'600'000.- e l'autorizzazione alla spesa di fr. 6'000'000.- per la sistemazione della strada cantonale (via Birreria) a Bellinzona e il prolungo dei percorsi ciclabili e pedonali lungo la stessa arteria tra la futura passerella della Torretta e l'abitato di Carasso è richiesta la maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio.*

*Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia e i due decreti legislativi annessi al messaggio governativo.*

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità dei 64 voti espressi.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito netto di fr. 3'600'000.- e l'autorizzazione alla spesa di fr. 6'000'000.- per la sistemazione della strada cantonale (via Birreria) a Bellinzona e il prolungo dei percorsi ciclabili e pedonali lungo la stessa arteria tra la futura passerella della Torretta e l'abitato di Carasso annesso al messaggio governativo sono accolti con 63 voti favorevoli e 2 astensioni.*

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

**Si pronunciano a favore:**

Agustoni M. - Bacchetta-Cattori F. - Badasci F. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Beretta Piccoli S. - Bignasca B. - Bosia Mirra L. - Brivio N. - Campana F. - Canepa L. - Caprara B. - Casalini D. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Celio F. - Censi M. - Corti G. - Crivelli Barella C. - Crugnola G. - Delcò Petralli M. - Ducry J. - Ferrara N. - Ferrari C. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Garobbio M. - Garzoli G. - Ghisla S. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Giudici A. - Guerra M. - Guscio L. - Jelmini L. -

*Kandemir Bordoli P. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maggi F. - Mattei G. - Minotti M. - Morisoli S. - Ortelli M. - Pagani L. - Pagnamenta P. - Passalia M. - Patuzzi M. - Pedrazzini A. - Peduzzi P. - Pellanda G. - Petrini E. - Pini N. - Polli M. - Quadranti M. - Robbiani M. - Rückert A. - Seitz G. - Terraneo O.*

*Si astengono:*

*Merlo T. - Ramsauer P.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un contributo di fr. 100'000.- a favore della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) per il supporto tecnico nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di seconda e terza generazione per il periodo 2018-2019 annesso al messaggio governativo sono accolti con 63 voti favorevoli e 3 astensioni.*

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

*Si pronunciano a favore:*

*Agustoni M. - Bacchetta-Cattori F. - Badasci F. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Beretta Piccoli S. - Bignasca B. - Bosia Mirra L. - Brivio N. - Campana F. - Canepa L. - Caprara B. - Casalini D. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Celio F. - Censi M. - Corti G. - Crivelli Barella C. - Crugnola G. - Delcò Petralli M. - Ducry J. - Ferrara N. - Ferrari C. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Garobbio M. - Garzoli G. - Ghisla S. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Giudici A. - Guerra M. - Guscio L. - Jelmini L. - Kandemir Bordoli P. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maggi F. - Mattei G. - Minotti M. - Morisoli S. - Ortelli M. - Pagani L. - Pagnamenta P. - Passalia M. - Patuzzi M. - Pedrazzini A. - Peduzzi P. - Pellanda G. - Petrini E. - Pini N. - Polli M. - Quadranti M. - Robbiani M. - Rückert A. - Seitz G. - Terraneo O.*

*Si astengono:*

*Ay M. - Merlo T. - Ramsauer P.*

#### **6. RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 9'400'000.- PER LA MESSA IN SICUREZZA DEL TRATTO STRADALE IN ZONA PARDOREIA NEL COMUNE DI FAIDO**

Messaggio del 13 dicembre 2017 n. 7471

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

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

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

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità dei 66 voti espressi.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 66 voti favorevoli e 1 astensione.*

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

**Si pronunciano a favore:**

Agustoni M. - Ay M. - Bacchetta-Cattori F. - Badasci F. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Beretta Piccoli S. - Bignasca B. - Bosia Mirra L. - Brivio N. - Campana F. - Canepa L. - Caprara B. - Casalini D. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Celio F. - Censi M. - Corti G. - Crivelli Barella C. - Crugnola G. - Delcò Petralli M. - Denti F. - Ducry J. - Ferrara N. - Ferrari C. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Garobbio M. - Garzoli G. - Ghisla S. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Giudici A. - Guerra M. - Guscio L. - Jelmini L. - Kandemir Bordoli P. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati I. - Lurati Grassi T. - Maggi F. - Mattei G. - Merlo T. - Minotti M. - Morisoli S. - Ortelli M. - Pagani L. - Pagnamenta P. - Passalia M. - Patuzzi M. - Pedrazzini A. - Pellanda G. - Petrini E. - Pini N. - Polli M. - Quadranti M. - Robbiani M. - Seitz G. - Terraneo O.

**Si astiene:**

Ramsauer P.

**7. APPROVAZIONE DEI CONTI E DELLA RELAZIONE ANNUALE 2016 DELL'AZIENDA CANTONALE DEI RIFIUTI**

Messaggio del 25 ottobre 2017 n. 7450

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

*Conclusioni del rapporto 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.*

**DENTI F.** - Ringrazio la collega Garobbio per aver ribadito, nelle conclusioni del suo rapporto, che il termovalorizzatore resta un ecomostro: una struttura sbagliata, nel posto sbagliato e nel momento sbagliato.

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 62 voti favorevoli, 2 contrari e 6 astensioni.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 62 voti favorevoli, 2 contrari e 6 astensioni.*

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

**Si pronunciano a favore:**

Agustoni M. - Bacchetta-Cattori F. - Badasci F. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Bignasca B. - Bosia Mirra L. - Brivio N. - Campana F. - Canepa L. - Caprara B. - Casalini D. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Celio F. - Censi M. - Corti G. - Crugnola G. - Denti F. - Ducry J. - Ferrara N. - Ferrari C. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Garobbio M. - Garzoli G. - Ghisla S. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Giudici A. - Guerra M. - Guscio L. - Jelmini L. - Kandemir Bordoli P. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati I. - Lurati Grassi T. - Mattei G. - Minotti M. - Morisoli S. - Ortelli M. - Pagani L. - Pagani G. - Pagnamenta P. - Passalia M. - Patuzzi M. - Pedrazzini A. - Petrini E. - Pini N. - Polli M. - Quadranti M. - Robbiani M. - Rückert A. - Seitz G. - Storni B. - Terraneo O.

**Si pronunciano contro:**

Ay M. - Pronzini M.

**Si astengono:**

Beretta Piccoli S. - Crivelli Barella C. - Delcò Petralli M. - Maggi F. - Merlo T. - Ramsauer P.

**8. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO**

*Alle ore 19:00 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per martedì 20 febbraio 2018.*

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Walter Gianora

Il Segretario generale, Gionata P. Buzzini