

ANNO 2018/2019

Seduta IX: martedì 19 giugno 2018 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Richiesta di un credito di fr. 63'240'000.- e dell'autorizzazione a effettuare una spesa di fr. 400'680'000.- per la realizzazione della tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese e di un credito di fr. 17'700'000.- e dell'autorizzazione a effettuare una spesa di fr. 43'430'000.- per la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale di Besso, nell'ambito dell'attuazione delle opere della seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL1 e PAL2) [812](#)
 - [Messaggio del 6 settembre 2017 n. 7413](#)
 - [Rapporto del 5 giugno 2018 n. 7413R; relatori: Nicola Pini e Daniele Caverzasio](#)
2. Consuntivo 2017 [829](#)
 - [Messaggio del 10 aprile 2018 n. 7520](#)
 - [Rapporto del 5 giugno 2018 n. 7520R; relatore: Raffaele De Rosa](#)
3. Chiusura della seduta e rinvio [841](#)

PRESIDENZA: Pelin Kandemir Bordoli, Presidente

Alle ore 13:10 la 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 - Pamini - Passalia - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Petrini - Pini - Pinoja - Polli - Pronzini - Pugno Ghirlanda - Quadranti - Ramsauer - Robbiani - Rückert - Schnellmann - Seitz - Storni - Terraneo - Viscardi

Si è scusata per l'assenza:

Patuzzi

Non si è scusato per l'assenza:

Zanini

1. RICHIESTA:

- DI UN CREDITO DI FR. 63'240'000.- E DELL'AUTORIZZAZIONE A EFFETTUARE UNA SPESA DI FR. 400'680'000.- PER LA REALIZZAZIONE DELLA TAPPA PRIORITARIA DELLA RETE TRAM-TRENO DEL LUGANESE
 - DI UN CREDITO DI FR. 17'700'000.- E DELL'AUTORIZZAZIONE A EFFETTUARE UNA SPESA DI FR. 43'430'000.- PER LA REALIZZAZIONE DEL NUOVO SOTTOPASSO PEDONALE DI BESSO
- NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DELLE OPERE DELLA SECONDA FASE DEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (PTL) E DEL PROGRAMMA DI AGGLOMERATO DEL LUGANESE (PAL1 E PAL2)

Messaggio del 6 settembre 2017 n. 7413

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 dei due crediti 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., CORRELATORE - Discutiamo oggi di un progetto importante per la mobilità del Luganese, del Sottoceneri e del Cantone tutto. Un progetto ambizioso, lungimirante, avveniristico, frutto di un lungo e complesso processo di gestazione. Parliamo di un'opera infrastrutturale di 450 milioni di franchi, di cui circa 80 a carico delle casse cantonali, e di una riduzione fino al 70% dei tempi di percorrenza di alcune tratte di trasporto pubblico nel Luganese; parliamo però anche di circa 130 opposizioni inoltrate. Numeri importanti, che fanno capire perché la Commissione della gestione e delle finanze e anche la Commissione speciale per la pianificazione del territorio si siano chinate lungamente su questo tema e abbiano svolto diverse audizioni: Commissione regionale dei trasporti, Dipartimento del territorio (DT), associazioni di mobilità e Comuni coinvolti. Come Commissione della gestione e delle finanze abbiamo potuto appoggiarci a un parere della Commissione speciale per la pianificazione del territorio e ringrazio Nicola Brivio che ne è stato relatore. Abbiamo anche avuto un lungo scambio di corrispondenza con il Consiglio

di Stato: su questo progetto abbiamo posto oltre cinquanta domande, alle quali il Governo ha risposto. Ringrazio i colleghi della Commissione della gestione e delle finanze che hanno avuto la pazienza di affrontare su più riunioni questo importante tema.

I lavori hanno portato a formulare, oltre alle raccomandazioni già contenute nel rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio, una serie di altre raccomandazioni, di fondo, ma anche puntuali. Le riassumo brevemente senza tornare troppo sul progetto, che tutti voi conoscete. Le raccomandazioni di fondo che abbiamo fissato nel rapporto, che è stato sottoscritto da tutte le forze presenti in Commissione, si articolano su tre livelli.

La prima raccomandazione è di predisporre in futuro una politica informativa che sia la più chiara, trasparente e innovativa possibile, in modo che il difetto di coinvolgimento d'informazione che in molti hanno paventato in questa procedura non abbia più a ripetersi. È chiaro che le procedure devono essere seguite, ma devo dire che per la Commissione è stato un po' imbarazzante doversi trovare con diverse alternative, varianti e appelli di mancata informazione. Auspichiamo quindi che, in futuro, nelle procedure legate alla mobilità ci sia davvero uno sforzo per fare sì che in queste procedure, che durano magari quindici o vent'anni, ci siano informazione e coinvolgimento adeguati.

La seconda raccomandazione di fondo è l'invito al Consiglio di Stato e al DT ad assumere un atteggiamento il più possibile aperto al dialogo e conciliante per cercare di appianare le opposizioni inoltrate. Ciò, di modo che questo importante progetto possa godere del più ampio consenso politico.

La terza raccomandazione di fondo, sostenuta anche dalla Commissione speciale per la pianificazione del territorio, è di procedere da subito con la progettazione del completamento dell'opera della rete tram-treno del Luganese. Oggi votiamo per la prima parte, quella prioritaria, che prevede un'asta da Bioggio a Manno e il collegamento (prima in viadotto e poi in tunnel) tra Bioggio e Lugano centro. Resta poi da progettare, e questo chiediamo di farlo velocemente, il collegamento da Lugano centro a Cornaredo e quello da Lugano centro al Pian Scairolo, con anche l'ipotesi, proposta soprattutto da Lugano, di una rete che non termini alla Pensilina di Botta in centro, ma vada verso il futuro polo congressuale al Campo Marzio. Chiediamo anche di ragionare su un proseguimento della rete tram-treno a nord di Manno, con l'ipotesi Lamone e Taverne.

Queste le raccomandazioni di fondo, che ripeto in sintesi: una politica informativa e di coinvolgimento il più possibile trasparente; procedere subito con tutta la progettazione della rete tram-treno, in modo che si possano sfruttare tutte le potenzialità del previsto schema ad H; un atteggiamento il più possibile improntato al dialogo e alla conciliazione verso chi ha inoltrato opposizione.

Nel rapporto siamo entrati in una serie di raccomandazioni puntuali; ne riassumo qualcuna. Per quanto riguarda la nuova asta fra Bioggio e Manno, che è forse uno dei percorsi più discussi sia all'interno della Commissione della gestione delle finanze, sia a livello di dibattito pubblico, ribadiamo anche qui l'invito ad assecondare, nel limite del possibile, le esigenze di tutte le parti; raccomandiamo particolare attenzione riguardo agli accessi in zona industriale e anche a uno sviluppo pianificatorio del comparto Cavezzolo attento a tutti i tipi di esigenze.

Un altro tema che ha occupato parecchio la Commissione è quello dei Park and Ride. Il progetto prevede che se ne realizzi uno a Bioggio. Chiediamo che si proceda subito alla realizzazione di altri Park and Ride, soprattutto ai terminali, quindi a Manno e a Ponte Tresa, in modo che ci sia veramente la possibilità di tenere il traffico fuori dal Malcantone e di non generarne ulteriormente.

Un altro elemento e punto sensibile identificato dalla Commissione è quello dell'incrocio a Manno-Suglio, all'uscita dell'autostrada, per intendersi: è lì che il progetto di tram-treno va a intersecare la strada cantonale e in questo senso anche l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha mostrato una certa preoccupazione. Fa piacere vedere che il DT si è già attivato al riguardo: in accordo con l'USTRA, tramite una perizia supplementare, stanno verificando se la mobilità privata sarebbe compromessa. Il nostro invito al Consiglio di Stato è di non opporsi qualora fossero identificare soluzioni alternative che permettessero di non incrociare in quel punto la strada cantonale.

Ci siamo anche occupati del tema degli espropri. Si parla evidentemente di cifre importanti e invitiamo il Consiglio di Stato ad approfondire bene i costi stimati e soprattutto a tenere bene informato il Gran Consiglio di quanto succede.

Un tema che ha parzialmente diviso la Commissione è stato quello del mantenimento della cosiddetta linea "collinare" della ferrovia Lugano-Ponte Tresa. La Commissione aveva inizialmente una predisposizione positiva al mantenimento di tale linea, ci sono però due problemi importanti. Uno è il costo, che sarebbe ingente (si parla di quasi 2.5 milioni all'anno di solo esercizio), ma soprattutto mantenere questa linea potrebbe mettere a rischio il finanziamento della galleria. L'USTRA ha comunicato in una lettera che se il Canton Ticino mantenesse a proprie spese la linea "collinare", il calcolo costi-benefici per il finanziamento della galleria potrebbe essere rimesso in dubbio. È per questo che come Commissione, a maggioranza, abbiamo proposto di garantire – e le necessarie assicurazioni ci sono arrivate dal DT – di avere un esercizio su gomma, che tra l'altro permetterà anche di coprire il territorio in modo migliore. Chiediamo anche di non compromettere pianificatoriamente quella via, di modo che se, una volta ottenuta e realizzata la rete tram-treno, si dovesse ripensare al mantenimento o al ripristino della "linea di collina", si possa comunque fare. Una minoranza della Commissione invece invita il Consiglio di Stato a valutare con l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) se sia possibile mantenere un periodo di prova con entrambi.

Questi sono i punti centrali. In conclusione, prima di passare la parola al collega Caverzasio, che ringrazio per la collaborazione, "luce verde" al progetto della rete tram-treno del Luganese, ma con alcuni "segnali di pericolo". Invito quindi il Gran Consiglio e il Consiglio di Stato a fare proprie le raccomandazioni formulate sia nel rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio, sia in quello della Commissione della gestione e delle finanze.

CAVERZASIO D., CORRELATORE - Ringrazio il correlatore Nicola Pini per il lavoro fatto e tutta la Commissione per l'impegno dimostrato nell'affrontare questo tema, che è importante e anche rivoluzionario nei suoi scopi, perché va a rivoluzionare la mobilità di una regione. Come abbiamo sentito, dal profilo degli investimenti abbiamo cifre importanti, quasi mezzo miliardo di franchi, che rimarranno sul territorio, ma le vere aspettative della regione e del Cantone sono quelle di una rivoluzione viaria. Basti citare due esempi: fra Agno e Lugano centro i tempi si dimezzeranno, si passerà dagli attuali 26 a 13 minuti; meglio ancora, da Bioggio a Lugano centro si passerà dagli attuali 22 a 7 minuti.

Questo sistema di mobilità avrà un impatto importante per tutto l'agglomerato luganese. Tant'è che questo investimento è un caposaldo del Programma di agglomerato del Luganese. Il progetto presenta punti che andrebbero forse analizzati ancora, in modo più approfondito; d'altronde è giusto che i progetti a volte siano fatti con la matita, proprio perché possano eventualmente essere ritoccati. Una cosa è certa, non solo progettiamo, ma votiamo questo credito perché crediamo in questo disegno e nella direzione che

possiamo dare oggi, che rappresenta un miglioramento della situazione viaria e dei servizi al cittadino: ciò passa proprio attraverso questo investimento della rete tram-treno.

Un ringraziamento a tutti. Alla Confederazione, che mette oltre 250 milioni di franchi in questo progetto. Un complimento al Consigliere di Stato e a coloro che sono andati a trattare e sono riusciti – cosa non semplice – a staccare quest'assegno che non c'era prima. Esso è arrivato in tempi e termini quasi inaspettati, e ben venga. Anche la Commissione ha fatto un buon lavoro di approfondimento chiedendo di chiarire taluni aspetti. La questione degli espropri e altre tematiche creano una certa preoccupazione, ma occorre credere nel progetto per dare un futuro e un servizio migliori a una regione e ai cittadini del Cantone. Quanto precede sarebbe di buon auspicio per portare avanti progetti simili in altre regioni del Ticino che soffrono di problemi di traffico.

BRIVIO N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Porto l'adesione del mio gruppo a questo importante messaggio. Ho avuto modo di approfondirlo sia in qualità di membro della Commissione speciale per la pianificazione del territorio, per cui ho elaborato l'avviso che trovate allegato al rapporto, sia come relatore del credito di progettazione del 2012.

Chi mi ha preceduto ha già esposto i punti salienti e vorrei portare qualche argomento nuovo a questo dibattito. Occorre precisare che l'oggetto delle opposizioni che l'USTRA dovrà evadere risale al messaggio approvato nel 2012. Il messaggio che dobbiamo approvare oggi non è contestato con opposizioni, oggi andiamo a stanziare il credito di costruzione. La progettazione è già stata fatta e adesso la procedura per approvare questo progetto è di competenza federale. Abbiamo raccomandato al Consiglio di Stato di trovare soluzioni il più possibile appropriate per snellire l'evasione di queste opposizioni ed evitare eventuali contestazioni nelle sedi superiori del Tribunale amministrativo federale. Questo, però, sempre nei limiti della procedura di approvazione dei piani, perché i correttivi trovati in tale procedura hanno il vantaggio che non richiederebbero una nuova pubblicazione e quindi l'iter procedurale seguirebbe il suo corso e questo è determinante per la concessione dei crediti federali. Ottenuti i crediti federali, si potrà aprire un ventaglio di suggestioni, che abbiamo riportato nel nostro preavviso e delle quali si potrà tener conto, ma in un secondo tempo. Ciò, proprio per evitare di bloccare questa procedura e rischiare di perdere i crediti federali con quelle che in una normale procedura edilizia potremmo chiamare "varianti d'opera" e che nella procedura federale si chiamano "modifiche di progetto", che possono essere eventualmente approfondite ed eseguite in un secondo tempo.

Questo progetto riprende in buona sostanza quello presentato nel 2012, con alcune piccole modifiche – penso allo spostamento verso nord della stazione sotterranea di Lugano – e quindi si tratta di fatti e contesti che erano stati chiariti già allora. Le stesse obiezioni e preoccupazioni che oggi si sollevano avevano causato qualche mal di pancia anche a suo tempo. Già allora furono comunque formulate le necessarie rassicurazioni, che oggi evidentemente devono essere concretizzate per evitare che questo progetto, che sicuramente è lungimirante e avveniristico, vada poi a creare qualche difetto a livello di circolazione generale. Non credo sarà il caso, ma è giusto che tutti i necessari approfondimenti siano apportati.

Vero è che, come ricordava Nicola Pini, questa è stata l'occasione anche per risollevare vecchie idee o nuove proposte, ricordo però che dobbiamo cercare di attenerci a quelli che sono, per così dire, i fatti "cresciuti in giudicato", quelli che ci permettono di andare avanti. Abbiamo quindi voluto dare un segnale importante, di "luce verde", affinché questo progetto possa finalmente concretizzarsi.

Due aspetti più tecnici in aggiunta a quelli che ricordava il relatore. Uno riguarda l'importante questione del Park and Ride di Ponte Tresa, che era già stata sollevata a suo tempo. L'allora Direttore del DT, Marco Borradori, disse che erano in corso trattative con l'Italia per eventualmente realizzare dei parcheggi anche su suolo italiano. Purtroppo avere a che fare con i nostri vicini non è sempre facile perché gli interlocutori cambiano spesso e quindi le intenzioni che c'erano allora sono rimaste tali. La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha però fatto un passo avanti e vuole dare una suggestione al Consiglio di Stato: penso che questo Gran Consiglio non si scandalizzerebbe se fosse portata un'ulteriore richiesta con un messaggio aggiuntivo. Si tratterebbe di anticipare i costi di realizzazione di un eventuale Park and Ride a Ponte Tresa anche su suolo italiano. Così come è stato fatto a livello di Confederazione con gli adattamenti delle gallerie, per la funzionalità e la buona riuscita di questo progetto penso che il Gran Consiglio possa dare le premesse per entrare in materia.

Il secondo aspetto riguarda la dibattuta questione se mantenere o no la linea "di collina" esistente che va da Bioggio alla Stazione di Lugano. Già a suo tempo si osservava che in caso di mantenimento, anche se il Cantone anticipasse o pagasse di tasca propria il mantenimento e la gestione di questa linea, il rapporto costo-benefici cambierebbe col rischio di pregiudicare il meccanismo dell'intero progetto. Questo è sicuramente uno degli elementi principali. Inoltre, questa linea esistente entra in conflitto con l'aeroporto, è considerata un ostacolo dall'Ufficio federale dell'aviazione (UFAC). La Commissione speciale per la pianificazione del territorio si è comunque detta aperta alla possibilità di mantenere perlomeno il tracciato di questa linea con un percorso ciclo-pedonale, come sono le intenzioni; penso che poi il Consiglio di Stato interverrà sull'argomento.

Nel caso che un domani si volesse ripristinare tale linea, l'importanza di un eventuale sviluppo dell'aeroporto, soprattutto in termini di sicurezza riguardo al suo avvicinamento, dovrà prevalere sul mantenimento di detta linea. Ci tenevo a sottolineare questo aspetto. Date queste premesse, porto l'adesione del mio gruppo.

SEITZ G. INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Sono un po' emozionato, qui si entra in un pezzo della mia vita. Per chi l'ha vissuta come me, la storia del tram nella regione è qualcosa d'incredibile. Ringrazio subito i relatori e anche la Commissione speciale per la pianificazione del territorio che hanno approfondito la questione. Il Dipartimento ha avuto molto coraggio e lo voglio ringraziare anche da parte di tutto il Malcantone, una zona – la più potente economicamente del Cantone – che si sta veramente muovendo: circonvallazione, aeroporto, tram. Pare che finalmente si volti pagina.

Il tram fa parte della nostra storia. Nel 1910, con un costo che allora sfiorava il milione, in un paio di anni gli operai costruirono la Lugano-Cadro-Dino. Si trattava di un cambiamento di strategia per la città. Ai tempi nel Cantone, in particolare nel Mendrisiotto, c'erano diversi tram. Siamo un Paese che non ha avuto una guerra, ma abbiamo cancellato queste infrastrutture.

Nessuna città, non solo in Svizzera, ma in tutta Europa ha tolto i tram, è accaduto solo a Lugano nel 1972. Nel 1959 iniziò a farsi largo l'idea di togliere i tram e nel 1970 si rinunciò alla linea Lugano-Cadro-Dino; si salvò solo la linea Lugano-Ponte Tresa perché era fuori dal centro. In seguito si passò ai filobus, ma non si sapeva come farli, si fecero anche errori di calcolo sulla potenza e alcuni per finire furono regalati alla Romania. Furono poi reintrodotti i bus diesel.

Settimana scorsa sono andato all'assemblea delle Ferrovie Luganesi: 108 anni di servizio, l'anno scorso hanno avuto un aumento dei passeggeri del 7.5% e hanno fatto utili: non è quindi vero che il tram non rende, se è gestito bene.

La decisione di fare questa rete tram-treno è importante e i finanziamenti federali lo sono altrettanto, bisogna quindi stare molto attenti a non perderli. Mi fermo qui, aggiungo solo che, se ci sarò ancora (perché ho una certa età), quando vedrò quel tram arrivare in centro, dove avevo il negozio di panetteria, per me sarà una vittoria. Il mio gruppo sosterrà il messaggio.

CANEPA L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Porto l'adesione del mio gruppo al messaggio in oggetto. Ricordo che l'idea di una rete tram nel Luganese risale ad almeno 20-25 anni fa. Allora, nell'ambiente dei tecnici cantonali e della Commissione dei trasporti, più che di un'idea si parlava di un'utopia. Per contro, dopo i necessari approfondimenti, il progetto è diventato concreto ed è stato consolidato a livello tecnico e politico con l'inserimento nel Piano regionale dei trasporti del Luganese e in seguito nei Programmi di agglomerato di prima e seconda generazione e anche nel Piano direttore cantonale.

Tralascio l'iter che ci ha portati allo stato attuale delle cose, ben illustrato nel messaggio governativo e nel rapporto commissionale. La rete tram-treno ha incassato il sostegno politico dei Comuni interessati, che hanno manifestato pubblicamente il loro appoggio al progetto, invitando di fatto il Gran Consiglio a sostenere il messaggio governativo elaborato dal DT per la realizzazione dell'opera.

La rete tram-treno riveste un ruolo fondamentale per l'intera mobilità della regione. Il progetto, con un costo stimato di 400 milioni di franchi e finanziato dalla Confederazione nella misura di 290 milioni (oltre il 70%), unirà con un mezzo di trasporto sostenibile e performante la regione del Malcantone, il Basso Vedeggio e il centro di Lugano, andando a costituire l'ossatura della mobilità di tutto il Luganese. La rete ha l'intento di migliorare l'accessibilità, ridurre i tempi di viaggio con una percorrenza di soli 7 minuti tra Bioggio e il centro di Lugano e aumentare la frequenza con corse ogni 5-10 minuti nelle ore di punta. Oggi la Ferrovia Lugano-Ponte Tresa trasporta ogni giorno complessivamente 7'500 passeggeri, mentre la rete tram-treno si pone l'obiettivo di 20 mila utenti giornalieri, ossia quasi il triplo. Oltre al profitto in termini di viabilità, il tram-treno inciderà in modo positivo sugli aspetti ambientali legati all'inquinamento e modellerà lo sviluppo dell'insediamento territoriale in termini più dinamici e moderni.

Insomma, si tratta di un'infrastruttura epocale che porterà a una positiva quanto indubbia rivoluzione del modo di spostarsi tra il centro città e le zone periferiche del Luganese. Un collegamento tanto atteso che di fatto, grazie anche al sostegno degli Enti locali della regione, è meno lontano e soprattutto non è più un'utopia. È in quest'ottica che nasce l'invito ad avviare al più presto la progettazione delle fasi successive.

Non sono però tutte rose e fiori. Quale membro della Commissione speciale per la pianificazione del territorio riprendo alcune osservazioni già fatte in quella sede e riprese nel parere inviato alla Commissione della gestione e delle finanze.

Ciò riguarda in particolare il comparto Bioggio-Manno, che ha creato malumori e opinioni divergenti. Gli attraversamenti "a raso", paragonabili per certi aspetti ai vecchi passaggi a livello, sono un tema di aperta discussione. Infatti, come si legge nel messaggio governativo, tutti gli accessi agli stabili lungo la strada cantonale tra Bioggio e Manno sono eliminati e spostati sul retro direttamente da via Industria. Tale via è collegata alla strada cantonale dall'incrocio "Industrie", che diventa l'unico accesso al comparto industriale-artigianale di Manno e Bioggio, assumendo così un ruolo fondamentale nella gestione dei flussi. L'incrocio "Industrie" dispone già attualmente di corsie di preselezione, che sono potenziate per gestire l'aumento di traffico dovuto alla chiusura degli altri accessi al comparto. La semaforizzazione è necessaria per garantire il transito del tram-treno con la dovuta priorità e sicurezza. È noto che questa situazione ha sollevato diverse opposizioni da parte di aziende e privati cittadini. Carenza di dialogo, d'informazione e di condivisione del progetto: sembra essere questa la maggiore critica rivolta al Dipartimento dai proprietari dei fondi interessati. Un'alternativa a questa situazione potrebbero essere i tracciati sopraelevati: sono stati valutati? Nel caso, perché sono stati scartati? Le opposizioni sono ora pendenti dinanzi all'UFT, il quale sarà chiamato a esprimersi in merito nell'ambito della procedura di approvazione dei Piani.

Il nostro gruppo invita il Dipartimento, rispettivamente il Governo, nel prendere posizione sulle stesse, a voler assecondare, nel limite del possibile, le esigenze degli interessati, in modo che il progetto possa essere largamente condiviso e procedere nel suo iter senza ritardi o intoppi. Voler tirare dritto e in modo deciso non sempre è pagante in termini di consenso e risultato finale. Magari una breve fase di riflessione e di condivisione del progetto potrebbe agevolare la futura procedura ed evitare lungaggini che nessuno vuole.

In conclusione, ribadisco che il progetto in esame è, per le nostre latitudini, importante, grandioso, sicuramente di qualità e certamente necessario. I problemi riscontrati, che vanno considerati e possibilmente risolti, non devono bloccare l'esecuzione, che deve proseguire considerando anche gli importantissimi aiuti finanziari che oggi la Confederazione sembra garantire. Tenuto conto delle considerazioni espresse, v'invito caldamente a sostenere i crediti in oggetto.

LEPORI C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Si tratta un progetto importante, storico, rivoluzionario ed epocale. L'agglomerato di Lugano, cioè il tessuto urbano che si sviluppa nei due poli di Cassarate-Golfo di Lugano-Pian Scairolo, rispettivamente del Vedeggio, vuole dotarsi di una grande infrastruttura di trasporto pubblico.

La spina dorsale dei due poli è quindi idealmente formata da due assi: quello Cornaredo-Scairolo, che purtroppo non c'è – è in una fase molto primordiale di pianificazione, ma ho sentito con piacere l'auspicio di un suo rapido sviluppo, almeno in fase di progetto – e l'asse Ponte Tresa-Agno-Manno, che esiste già in gran parte, ma che sarebbe prolungato da Bioggio verso Manno, e questo è uno sviluppo importante e richiesto da molto tempo. Due assi uniti tra di loro da una linea diretta in galleria che avvicinerà i due poli e permetterà uno sviluppo coerente. Quello che oggi la città, o meglio l'agglomerato di Lugano, vuole fortemente e che il Cantone oggi decide, è un cambiamento di paradigma.

Dalla promozione indiscriminata del trasporto privato motorizzato – ricordiamo tutti la decina di milioni dati all'ing. Caposio che voleva "fluidificare il traffico" – con questo cambiamento si passa, a ragione, a una struttura di trasporto pubblico che lungo le sue linee raccoglie insediamenti abitativi, quartieri industriali e sedi del terziario.

Una struttura che permette di vivere, lavorare, godere delle offerte culturali e del paesaggio, muovendosi liberamente senza il legame sempre più fastidioso della vettura privata. Un cambiamento, quello da trasporto privato motorizzato a pubblico, che se seguisse seriamente la filosofia dei programmi di agglomerato – che finanziano infrastrutture solo se servono a ricomporre il tessuto urbano, migliorare la qualità dell'aria e della vita, densificando le zone abitative e rendendo agevole il percorso casa-lavoro – porterebbe a un tasso di finanziamento federale molto più alto. Questa struttura potrebbe quindi servire a cambiare tutto l'approccio pianificatorio del Luganese.

Il cambiamento di paradigma è però solo agli inizi. In Ticino queste proposte non sono nuove: le troviamo già esposte con una visione pianificatoria chiara in "Ticino-2001 – una concezione di mobilità ecologica per tutto il Ticino –", pubblicato dall'Associazione traffico e ambiente (ATA) nel 1987. Due anni dopo, nella postfazione della seconda edizione scrivevo: *«La maggior parte delle proposte di "Ticino-2001" non ha superato lo stadio dell'appoggio verbale ed è ancora lontana dalla sua realizzazione»*. Dopo 30 anni abbiamo visto qualcosa: sono stati realizzati la rete TILO, il collegamento con Malpensa, una nuova galleria ferroviaria del Ceneri e ora lo scheletro di trasporto pubblico del Luganese, ma rimane ancora molto da fare.

Chiaro, quindi, il sostegno del mio gruppo, come di tutti coloro che sono convinti che un futuro vivibile sia possibile solo con lo sviluppo del trasporto pubblico e la riduzione del trasporto individuale motorizzato. Proprio per l'importanza strategica di quest'opera, il nostro sostegno è però legato alla richiesta di approfondire tutti i punti critici sollevati nella discussione che ha portato a questo messaggio e che sono stati citati da chi mi ha preceduto. Ricordo che per legge federale il processo di pianificazione deve avvenire con una partecipazione della popolazione. Anche in questo caso il relatore ha segnalato come sia necessario trovare nuove forme per garantire questa partecipazione, anche nella prospettiva di evitare ricorsi e opposizioni. Ciò significa che le critiche e le proposte alternative non possono essere solo registrate e poi ignorate o demandate ai Tribunali. L'esperienza e la storia mostrano che le soluzioni concordate sono più rapide e durature, mentre le lunghe battaglie giuridiche fanno perder molto tempo e lasciano i partecipanti insoddisfatti. Condividiamo quindi l'appello della Commissione della gestione e delle finanze che nel suo rapporto raccomanda un atteggiamento il più possibile flessibile e aperto al dialogo da parte del Consiglio di Stato e del DT, in modo che le varie opposizioni inoltrate da privati, aziende e associazioni siano ascoltate. A tal proposito l'atteggiamento migliore sarebbe analizzare le differenti proposte individuando i punti negativi e positivi e fare quindi una ponderazione oggettiva.

I punti critici che meritano un approfondimento maggiore delle pur esaustive risposte del Consiglio di Stato alle domande della Commissione sono citati nelle raccomandazioni della Commissione speciale per la pianificazione del territorio e nel rapporto commissionale che ci apprestiamo a votare. Permettetemi una breve carrellata per mostrare che sono parecchi: uscita della galleria a Lugano nello stabile ex-BSI, come inizialmente previsto; allestimento in tempi brevi del progetto di massima per il futuro sviluppo della rete con gli assi verso Cornaredo e il Pian Scairolo; ubicazione del Park and Ride di Molinazzo in funzione della nuova circonvallazione; opposizioni da parte di aziende e privati cittadini in merito alla nuova asta Bioggio-Manno, tuttora pendenti dinanzi all'UFT; posizione del terminale Manno-Suglio, che crea difficoltà alla continuazione verso nord;

approfondimento di due varianti per la continuazione verso nord, quella su Lamone e quella verso Taverne-Torricella; posizione della nuova fermata Agno-aeroporto; progettazione e realizzazione di un Park and Ride a Ponte Tresa, eventualmente anche su territorio italiano; verifica dei conflitti strada-ferrovia all'incrocio di Manno-Suglio e in altri punti; verifica dell'assetto proposto dal progetto a Cavezzolo che, combinato con quello della circonvallazione stradale di Agno, rovina completamente la possibilità di un uso razionale ed efficiente del prezioso comparto; mantenimento dell'attuale linea "collinare", che non costerà di più (smantellare oggi una linea ferroviaria sarebbe una pazzia e inoltre molta gente preferirà servirsi di tale linea per raggiungere la stazione, anche perché il tragitto non durerà più di quello in galleria).

Riaffermiamo il nostro sostegno al rapporto commissionale, ricordando però che questo non può essere considerato una cambiale in bianco al Consiglio di Stato. Il rapporto chiede espressamente un approccio il più flessibile possibile, affinché quest'opera possa nascere e crescere senza errori che potrebbero indebolirne il valore.

MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO I VERDI - Si tratta di un grande progetto strategico per l'agglomerato di Lugano; un progetto importante, addirittura epocale, come è già stato detto. Con esso vedremo il grande ritorno, dopo sessant'anni, del tram a Lugano. Ringrazio il collega Seitz che ha messo molta passione nel raccontare l'importanza del tram per la città di Lugano, così come per tutte le città. Un'unica correzione: c'è una città in Europa che aveva tolto i tram, Nizza, che però si è accorta ben prima di Lugano di avere fatto un grande errore e l'ha quindi rimesso.

Spero che oggi il Gran Consiglio dia luce verde a questo importante credito per fare in modo che anche l'agglomerato di Lugano ritrovi il tram, ovviamente in una veste più moderna ed efficiente.

Non si tratta solo di un progetto di mobilità. È vero, sessant'anni senza tram a Lugano si fanno sentire, tutti conoscete i problemi di mobilità della città (in Svizzera è l'agglomerato che ha lo split più spostato sul mezzo privato) e quindi questa "cura del ferro" è sicuramente necessaria e benefica.

Questo progetto ha però anche una valenza di servizio pubblico estremamente importante: non bisogna dimenticare che ci sono fasce della popolazione che non hanno la patente per diversi motivi (perché sono piccoli, anziani o hanno degli handicap) e queste persone hanno diritto di vivere in un agglomerato, poter raggiungere i servizi e potersi spostare liberamente.

Un terzo aspetto importante è la riqualifica urbana. Grazie alla rete tramviaria la città potrà guadagnare in qualità urbana, essere ridisegnata e concentrare le attività attorno a questa rete, che andrà costruita e ampliata, perché non si fermerà al progetto attuale.

Si tratta quindi di un progetto veramente lungimirante e molto importante. Due decenni e oltre di studi, di consultazioni, di discussioni (a volte anche eccessive, a mio modo di vedere), però se oggi approveremo il credito si entrerà finalmente nella fase di realizzazione. Speriamo quindi di veder presto ritornare il tram nell'agglomerato Luganese. Anche il mio gruppo sostiene le raccomandazioni formulate dalla Commissione speciale per la pianificazione del territorio e i tre auspici della Commissione della gestione e delle finanze. Mi soffermo solo su alcuni punti che ritengo particolarmente importanti. Riguardo all'uscita della galleria a Lugano, bisogna fare il possibile per ritornare alle origini e quindi, se possibile, acquistare lo stabile della BSI per evitare questa S che si era creata a suo tempo; tornare sull'idea originale significherebbe avere un'uscita più pulita.

Si è formulato l'auspicio di progettare da subito lo sviluppo futuro della rete tram sull'asta Cornaredo-Pian Scairolo: sicuramente è da fare, è importante, ma non bisogna dimenticare il resto della rete dei trasporti pubblici del Luganese, che dovrà essere seguita e ammodernata. Un dato interessante del 2017 è che nel mondo oltre il 50% dei bus entrati in servizio erano elettrici, proprio perché i bus elettrici sono diventati più economici di quelli diesel. Anche questi aspetti tecnologici dovranno essere seguiti su tutta la rete. Bisognerà inoltre cercare di ridurre il numero di aziende di trasporto, che è eccessivo, per diventare più efficienti.

Un altro punto importante è la stazione dell'Aeroporto di Lugano-Agno. È vero che magari diventerà un campo di patate, ma fin quando ci sarà l'aeroporto, la stazione, là dove è prevista ora, non ha molto senso. L'auspicio è di spostarla più a nord.

C'è poi la questione del mantenimento della linea attuale, definita "di collina": anche a noi fa un po' specie fare un passo indietro quando si sta finalmente sviluppando la rete tram. Devo poi dire che l'alternativa negli ultimi anni ha fatto qualche passo avanti. Non credevo molto nell'efficacia di questa opzione, ma oggi, grazie alla tecnologia e alle bici elettriche, una ciclopista fra Veduggio, città di Lugano e stazione sarebbe molto più interessante rispetto a qualche anno fa. Tuttavia, le argomentazioni di Berna non ci convincono fino in fondo: se il mantenimento della tratta attuale farebbe concorrenza alla nuova tratta, allora anche mettere un bus sostitutivo, che servirebbe anche la Piodella di Muzzano, farebbe concorrenza e sballerebbe il rapporto costi-benefici. Se tutto fa concorrenza, manteniamo solo l'asse in galleria. Oggi tendiamo quindi ancora a credere che sia importante mantenere questo collegamento "di collina".

In generale, comunque, il nostro gruppo approva con convinzione questo progetto e questo credito e condivide anche gli auspici formulati dalle due Commissioni che hanno approfondito il progetto, che ringrazio per il lavoro.

PAMINI P. - Da luganese, benché sia o sembri giovane, parlare del tram mi tocca nel cuore. L'amico e compagno Silvano Montanaro ha scritto un bel libro con aneddoti di paese sul tram che consiglio a tutti: "Lügan ul tram e i marzian". Lugano ai tempi era un paese e forse lo rimane anche oggi. Da bambino giocavo sul tram della Lugano-Cadro-Dino, prima menzionato, che era parcheggiato all'asilo di Viganello che frequentavo.

Questo è un progetto importante per l'agglomerato, non ripeterò quanto è già stato detto negli altri interventi. È cosa buona che finalmente le cose vadano in avanti. Ci sono però aspetti controversi sui quali conviene soffermarsi un attimo. Premetto comunque che a maggioranza il nostro gruppo voterà a favore del progetto in votazione.

Il primo aspetto sul quale riflettere, anche per evitare il ripetersi in futuro, è rappresentato dai lunghi tempi di tutto il progetto. Da bambino, in famiglia, già si parlava del Polo viario dell'agglomerato e dei progetti del trasporto pubblico: il fatto che se ne parli ancora oggi, nel 2018, non ci fa molto onore. I tempi si sono stati molto lunghi, sarebbe auspicabile che in futuro si riesca ad accelerare un po'. Di fronte a noi abbiamo una serie di ricorsi, a volte anche di natura tecnica, piuttosto che politica, che allungheranno ancora un po' i tempi. Questo è proprio uno dei motivi per cui parte del nostro gruppo non sosterrà attivamente la proposta, anche nel rispetto della proprietà privata. Queste opere comportano degli espropri e per noi liberal-conservatori questa non è mai una cosa bella.

Un altro aspetto da tenere sott'occhio in fase di pianificazione più dettagliata sarà l'ubicazione dell'uscita della galleria: al Sant'Anna dove oggi c'è il palazzo della ex BSI oppure, come recentemente paventato, un po' più in là?. L'auspicio è che si riproponga il progetto originario di uscita, che segnerebbe anche una linea retta del tracciato. In

Commissione speciale per la pianificazione del territorio è stato detto che una tale variante di pianificazione dovrebbe essere possibile in occasione della pianificazione più dettagliata. Non sono un tecnico, ma mi pare di seguire il ragionamento.

Un altro punto su cui ci siamo chinati, sentendo anche diverse persone sul territorio, è la questione della linea "di collina". Fa specie chiudere questa linea, soprattutto considerato che la società civile si era mossa con progetti e idee che prevedevano la biforcazione dei tram in alternanza (un tram sopra, uno sotto), e che i Comuni della linea "di collina" qualche anno fa hanno fatto grandi sforzi finanziari portando il raddoppio dei binari. Qui bisogna vedere, siamo ben consapevoli che in materia di sussidio federale serve avere il tracciato sotterraneo; la linea "di collina", se eventualmente sarà mantenuta, sarà una questione di politica finanziaria e d'investimento a carico del Cantone.

Un ultimo punto in materia di trasporto pubblico: si parla spesso della famosa H, perché il tracciato a tendere complessivo dovrebbe avere tale forma, con un'asta di sinistra che corre lungo il piano del Vedeggio, un'asta di destra che corre da Cornaredo fino al Pian Scairolo e una traversa che corrisponde alla galleria di cui appunto si parla. Anche qui l'auspicio è che si accelerino i tempi di pianificazione dell'asta cittadina: essa sta attendendo da troppo tempo e non ci sembra che negli ultimi dieci o quindici anni si siano mossi passi come era auspicabile succedesse.

Abbiamo parlato a lungo di trasporto pubblico, ma per noi liberal-conservatori non c'è solo questo, anzi. Lo Stato sta investendo molti soldi – si può disquisire se siano benvenuti o no: oggi stiamo dicendo che lo sono – nel trasporto pubblico. Il problema è che l'infrastruttura viaria del traffico privato viene mantenuta, ma non c'è più stato nessun investimento. A questo proposito depositeremo una mozione (di cui il primo firmatario, a nome di tutto il gruppo, è Sergio Morisoli) – aperta a chiunque di voi la voglia sottoscrivere – per chiedere un investimento di un miliardo di franchi nei prossimi anni nell'infrastruttura del trasporto privato. Ciò, anche attingendo a crediti che in parte già ci sono: si tratterebbe comunque di avere una visione complessiva riguardo all'infrastruttura veicolare, stradale, privata che da alcuni anni è letteralmente al collasso.

Il nostro gruppo sosterrà dunque l'oggetto in votazione a maggioranza e auguriamo che il tram possa presto percorrere le rotaie.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Una premessa generale: oggi compiamo una tappa importante, fondamentale, ma non è il punto finale. I lavori sono in corso, la procedura si trova in una fase delicata di affinamento, alla luce delle opposizioni, che sono 127, qualcuna delle quali nel frattempo già ritirata. È normale che ci siano delle opposizioni in quanto andiamo a toccare interessi privati in un territorio densamente popolato: un conto è potenziare una linea esistente, un altro è posare una linea ferroviaria nuova. Le opposizioni ci possono quindi stare, così come ci staranno i ricorsi in tribunale e, chissà, forse anche un referendum contro l'odierna decisione. È la nostra democrazia: è così che dev'essere e non ci si deve lamentare di questo.

Lavori in corso significa però anche che il DT e il team di progetto stanno lavorando nella direzione di questo affinamento. Ciò significa che le raccomandazioni commissionali, senz'altro benvenute, saranno oggetto del lavoro futuro e in parte sono già state fatte proprie, accolte e integrate in questa fase di lavoro. Lo facciamo sempre, per tutti i progetti, così come posso dire che ogni decisione operativa presa ha un suo perché. Si tratta di riflessioni, discussioni, valutazioni e approfondimenti che ovviamente non possono essere riprodotti integralmente qui o in sede commissionale. D'altronde rilevo che negli interventi che ho sentito poc'anzi si chiedevano tempi brevi, ma discussioni esaustive,

attenzione agli espropri, ma acquisto del palazzo BSI da trenta milioni di franchi. Fatta questa premessa, limiterò il mio intervento a una risposta alle diciassette raccomandazioni che ci sono state indirizzate.

La prima riguarda proprio l'acquisto dello stabile BSI. Non è una richiesta nuova, era già stata fatta. All'inizio vi era una ferma opposizione dell'istituto a che si procedesse in tal senso, ora la posizione sembra essere cambiata. La possibilità di acquisto dello stabile è in fase di valutazione: non solo per buttarlo giù e farci passare il treno, ma anche per altre destinazioni d'interesse pubblico che il palazzo potrebbe avere.

La seconda riguarda l'invito ad allestire in tempi brevi il progetto di massima per il futuro sviluppo della rete con lo schema ad H. È in corso uno studio concordato con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e città per impostare le prossime fasi di progettazione ed è ferma intenzione del Consiglio di Stato proseguire con lo sviluppo della rete nel più breve tempo possibile. D'altra parte occorre comprendere che non era possibile anticipare queste fasi progettuali senza disporre dei crediti necessari, ma soprattutto senza la certezza della realizzazione della fase prioritaria; certezza che sarà data solo oggi, rispettivamente con la concessione finale del finanziamento federale.

La terza preoccupazione riguarda il Park and Ride di Molinazzo. Temendo che si possa ulteriormente incrementare il volume di traffico, s'invita a definire l'ubicazione in funzione della nuova circonvallazione, modificando, se del caso, quella prevista. Anche questo tema è in fase di valutazione. Aggiungo che, proprio per evitare che questo Park and Ride divenga collettore di traffico, soprattutto proveniente da nord, è ferma intenzione averne un altro anche a Manno per evitare spostamenti lungo la Strada regina per recarsi a Molinazzo. Quello di Molinazzo dovrà quindi essere il Park and Ride di chi scende dall'alto Malcantone, dalla direttrice di Cademario-Bioggio e dintorni, per intenderci. Non dovrà diventare il Park and Ride di tutto il basso Vedeggio. L'ubicazione sarà coordinata con il tracciato definitivo della circonvallazione.

Quarto punto, assecondare nel limite del possibile le esigenze degli espropriati in modo che il progetto possa essere largamente condiviso. Il Dipartimento, checché se ne dica, è aperto al dialogo. Diversi colloqui sono già avvenuti, altri si terranno a breve; abbiamo uno scadenziario. A oggi non possediamo ancora ufficialmente il testo delle opposizioni con i relativi dettagli, perché queste si trovano ancora presso l'UFT. Durante l'estate si procederà all'analisi approfondita di dettaglio delle opposizioni e si potranno quindi svolgere gli incontri di conciliazione previsti nella procedura. Confidiamo in tal modo di ottenere il ritiro, previa conciliazione, di una parte significativa delle opposizioni.

La quinta raccomandazione riguarda l'idea di proseguire il tracciato, in una tappa successiva, fino a Taverne-Torricella. Il proseguimento oltre Manno sarà vagliato successivamente nell'ambito delle tappe ulteriori di questo progetto. Va comunque detto fin d'ora che il trasporto pubblico su gomma in quella zona sarà potenziato in maniera massiccia con il cambio orario del dicembre 2020, corrispondente all'apertura della galleria di base del Ceneri. Gli utenti dei Comuni interessati avranno quindi un importante beneficio fin da quella data e non solo a partire dalla realizzazione, necessariamente ancora lontana nel tempo, di una successiva tappa della rete tram-treno.

La sesta raccomandazione riguarda la fermata di Agno-aeroporto, di cui si critica l'ubicazione. Il rilievo è sicuramente fondato. È già iniziato l'approfondimento ed è già stato deciso che la fermata sarà realizzata più a nord, più vicina in linea d'aria all'aeroporto, tramite accordi con diritti di passo con un grande proprietario della zona. Ciò permetterà tra l'altro di evadere positivamente un numero interessante di opposizioni: una decina provengono infatti dal comparto di questa fermata.

Settima, non abbandonare la linea esistente Molinazzo-FFS, ma integrarla con il resto della rete, non a discapito di un possibile sviluppo. Per tale tappa il progetto attualmente prevede un servizio bus capillare e la riconversione del tracciato ferroviario in pista ciclo-pedonale. Il mantenimento integrale della tratta ferroviaria preesistente implicherebbe conseguenze finanziarie e il rischio che, peggiorando il rapporto costi-benefici, il finanziamento della tappa principale in galleria sia rimesso in discussione a livello federale. Il Dipartimento ha comunque già preso contatto con l'UFT per valutare le conseguenze e dare seguito alla richiesta della Commissione speciale per la pianificazione del territorio di approfondire costi e benefici del suo mantenimento totale o parziale.

Otto, il problema del Park and Ride nelle vicinanze della stazione di Ponte Tresa. Il Consiglio di Stato è a conoscenza di un'ipotesi in tal senso, che sarà approfondita. Vi è disponibilità a valutare un contributo, qualora vi fosse un effettivo beneficio, cosa di cui peraltro non dubitiamo. L'importanza di Park and Ride su suolo italiano è manifesta. Confido di poter discutere il tema a nome del Consiglio di Stato con la nuova giunta della Regione con esplicito riferimento a un Park and Ride ubicato a Lavena-Ponte Tresa. Accolgo quindi volentieri anche l'invito a prendere in considerazione investimenti su suolo italiano nell'interesse della mobilità.

Al numero nove iniziano i punti della Commissione della gestione e delle finanze. Per quanto concerne il tema della comunicazione, il Dipartimento approfondirà e attuerà in futuro una politica informativa il più possibile chiara, trasparente e innovativa in modo da coinvolgere meglio autorità e popolazione. Ciò detto, non è che non si sia fatto nulla: ci sono state conferenze stampa, serate pubbliche e materiale informativo. Segnalo inoltre che in questo progetto era stato richiesto un credito di circa 400 mila franchi da dedicare alla comunicazione. Tale richiesta, due o tre anni fa, nel contesto delle misure di risparmio in cui ci si trovava, non è stata accolta dal Consiglio di Stato. C'è quindi stato un piccolo taglio a questo progetto per quanto riguarda la comunicazione delegata all'esterno. Prendo comunque atto della raccomandazione.

Numero dieci, si raccomanda un atteggiamento il più possibile aperto al dialogo da parte del Consiglio di Stato e del DT in modo che le opposizioni siano per quanto possibile appianate. Vale quanto ho detto in precedenza. Rassicuriamo che ciò sarà fatto e del resto è nell'interesse del Dipartimento stesso avere una procedura il più possibile priva di appendici giudiziarie.

Numero undici, l'auspicio di procedere il più presto possibile con la progettazione del prolungamento della rete verso nord e verso sud. S'invita il Consiglio di Stato a voler far allestire in tempi brevi il progetto di massima per lo sviluppo della rete in modo da postulare l'inserimento delle prossime tappe nel Programma di agglomerato, approfondendo anche l'opzione di estendere il tracciato sino al polo congressuale di Campo Marzio. Anche su questo tema credo di avere dato risposta: è nostra intenzione procedere in tal senso, si attendeva comunque il compimento di un passo significativo riguardo alla tratta prioritaria per potersi sbilanciare e iniziare lavori più estesi sulle tappe successive.

Numero dodici, le numerose opposizioni riguardo all'asta Manno-Bioggio e l'invito ad approfondire e assecondare le esigenze di tutte le parti al fine di avere un progetto largamente condiviso. Ribadisco che il DT è aperto al dialogo; diversi colloqui con primari imprenditori, possessori quindi di importanti proprietà fondiari della zona, sono già avvenuti e altri sono previsti a breve. Per quanto riguarda invece l'accompagnamento, anche di tipo urbanistico, ricordo che il gruppo di progettazione comprende anche specialisti dell'ambito architettonico, urbanistico e paesaggistico.

Numero tredici, prolungamento dell'asta di Manno; da approfondire due varianti, quella di Lamone e quella di Taverne-Torricella. Ho già risposto parzialmente: assicuriamo che il Dipartimento effettuerà gli approfondimenti necessari. Come ho già detto pubblicamente, quello che avverrà in futuro a nord di Manno non è ancora stato scritto e può ancora essere scritto.

Quattordici, la richiesta di un Park and Ride in prossimità dei terminali; attivarsi per farne uno a Manno-Suglio. A questo ho già risposto. Il DT condivide pienamente l'auspicio di un Park and Ride a Manno-Suglio e ha già avviato la fase di studio di fattibilità con l'obiettivo di realizzare l'opera al momento dell'apertura della rete tram-treno. Contestualmente, tali lavori relativi all'ubicazione di questo Park and Ride danno l'opportunità di tornare sul tema degli accessi e di prevedere e mantenere per quanto possibile un secondo accesso nella zona industriale, ovvero all'altezza di quello esistente, cioè in prossimità dell'incrocio Suglio. Il tutto è oggetto di un medesimo studio che è in corso.

Punto quindici, l'opposizione di USTRA al tratto Manno-Suglio ha rafforzato i dubbi della Commissione che invita ad approfondire ulteriormente il tratto in questione e a non opporsi qualora l'UFT decidesse una modalità alternativa, anche se più costosa, di attraversamento del comparto. Risposta: questo lavoro è in corso. Evidentemente l'opposizione di USTRA non lascia indifferente nessuno e nemmeno il Dipartimento. È già stato attivato un gruppo di lavoro congiunto tra il Dipartimento e l'USTRA che si è mostrato molto disponibile e che sostiene il progetto tram-treno. Sarà dato mandato a uno studio specialistico per un terzo parere sulla situazione del traffico nel comparto; situazione su cui evidentemente in questo momento i due pareri sono divergenti. Rilevo comunque che in prospettiva futura l'apertura dell'uscita di Sigrino, che ora è acquisita in fase di progetto generale e che avverrà prima del completamento del progetto tram-treno, dovrebbe dare il necessario respiro a un comparto, a un'uscita attualmente sotto grande pressione. L'intenzione quindi è, se si attraverserà la strada con i binari, di farlo nella fase semaforica, che comunque prevedrebbe già il rosso, di modo che non creerebbe ulteriore intralcio agli automobilisti. Si confida nella riduzione di traffico causata dal tram-treno medesimo, ma soprattutto, per lo svincolo autostradale, nell'importante beneficio previsto dall'apertura dell'uscita di Sigrino.

Sedici, non smantellare i binari della linea "di collina": pur essendoci l'idea di valorizzare il percorso con una pista ciclabile, la minoranza della Commissione ritiene importante il mantenimento di detta linea. Valuteremo ulteriormente l'ipotesi di non abbandonare questa linea, almeno per un periodo di prova e comunque non adotteremo intempestivamente decisioni irreversibili. Prima di smantellare i binari si tornerà sul tema.

Diciassette, la Commissione invita il Consiglio di Stato a gestire l'importante capitolo espropriativo con la dovuta attenzione affinché si rispettino le cifre riportate nel progetto definitivo, e ad approfondire i costi espropriativi stimati; invita inoltre a informare il Gran Consiglio in caso di cambiamenti sostanziali di tali importi. La spesa sarà monitorata attentamente dal Dipartimento, perché è nel nostro primario interesse, e forniremo beninteso le informazioni richieste. Su questo tema mi si consenta però un inciso che non vuole essere polemico con nessuno: premesso che il terreno preso ai privati va pagato al pieno valore, secondo i principi espropriativi e secondo le decisioni dei Tribunali competenti, bisognerebbe anche considerare l'enorme beneficio che una nuova e performante opera di trasporto pubblico porta a tutto il comparto densamente occupato da attività produttive e di servizio. Considerato che oggi dalla zona di Manno per andare in centro a Lugano (in macchina) ci vogliono trenta-quaranta minuti più il tempo per la ricerca di un parcheggio e che domani lo si potrà fare in otto-dieci minuti, ci si dovrebbe domandare – è una piccola provocazione – di quanto aumenterà il valore di questi sedimi

e del loro affitto per effetto del tram-treno. È quindi giusto parlare di espropriazioni, ma sarebbe anche giusto o corretto parlare di contributi di miglioria, in casi del genere.

Permettetemi infine di ringraziare tutti coloro che a vario titolo hanno dato un notevole contributo alla causa: i collaboratori del Dipartimento, la CRTL, i Comuni, i progettisti, i relatori del rapporto e i membri delle due Commissioni coinvolte. Siamo partiti da un'idea di più di vent'anni fa e oggi siamo al momento di finanziare un progetto che ha saputo meritare 300 milioni di franchi di promessa di finanziamento da parte della Confederazione; oggi chiudiamo quindi il cerchio dei finanziamenti con un impegno finanziario relativamente piccolo per il Cantone, a fronte dell'enorme costo dell'opera e dell'altrettanto grande beneficio che porterà alla popolazione del comparto interessato. Rispetto alla situazione attuale è riduttivo dire che miglioriamo o ampliamo una rete ferroviaria. Rispetto a oggi, con tutto il rispetto per Newton e Galileo, introduciamo il teletrasporto. Quando lo avremo, dimenticheremo in un istante le contestazioni e le polemiche del passato e ci chiederemo invece come abbiamo fatto fino a quel momento a vivere senza. Concludo auspicando un buon accoglimento di questo messaggio.

CANEPA L. - Nel mio intervento avevo posto l'accento sul problema degli attraversamenti a raso, soprattutto della zona industriale Bioggio-Manno, e chiedevo se è stata valutata una soluzione alternativa in sopraelevata ed eventualmente per quali motivi è stata scartata; posso immaginare ragioni di ordine finanziario. Non so se mi è sfuggita la risposta in merito a questo.

Ndr: il Direttore del Dipartimento del territorio fornisce una breve risposta a microfono spento dichiarando che le ragioni sono soprattutto finanziarie e di inserimento paesaggistico.

LEPORI C. - Per rispondere ai colleghi de La Destra che chiedono un miliardo per il traffico individuale motorizzato, vorrei ricordare due cose. La prima che l'hanno già ricevuto poichè la galleria Veduggio-Cassarate è un'opera per il traffico individuale motorizzato ed è costata una cifra di quell'ordine di grandezza; la seconda è che l'approccio consiste in un cambiamento di paradigma per cui invece di perdere quaranta minuti in macchina per poi dover ancora cercare posteggio, si prende il tram e si raggiunge l'obiettivo in pochi minuti. Penso che sia giunto il momento di rinunciare definitivamente alla politica di un colpo al cerchio e uno alla botte: Votando questo messaggio si sceglie di votare un'infrastruttura di trasporto pubblico a favore di tutta la collettività.

PAMINI P. - Ringrazio per l'attenzione e ribadisco che la mozione che ci apprestiamo a depositare riguarda tutto territorio cantonale e non solo il polo del Luganese.

Parlando di cambio di paradigma, osservo che presto giungeranno le automobili che guideranno da sole (bastava recarsi al Salone dell'auto di Ginevra per rendersene conto). Per viaggiare con le auto a guida autonoma servono però strade, e senza buchi.

LEPORI C. - Le auto che si guidano da sole, essendo intelligenti, useranno molto meno spazio e avranno bisogno di molto meno infrastruttura.

CORTI G. - Dopo decenni non posso far altro che dichiarare, a caratteri cubitali: FINALMENTE!

FILIPPINI L. - Porto il mio sostegno al progetto tram-treno, un progetto rivoluzionario e per certi versi lungimirante, che ha messo tutti d'accordo, seppur ognuno con le proprie sfumature e incertezze. Sono sicura però che tali incertezze saranno spazzate via nel momento in cui quest'opera vedrà la luce e si potranno trarre tutti i benefici del caso per gli spostamenti giornalieri di molti cittadini.

DURISCH I. - In Commissione abbiamo firmato con riserva per i diversi quesiti che avevamo sollevato e sui quali non avevamo ottenuto una risposta soddisfacente in quella sede. Salutiamo con piacere oggi l'intervento che sembra avere indirizzato il Governo e il Dipartimento a valutare seriamente tutte le perplessità evidenziate nel rapporto. Ringrazio i due relatori per l'ottimo lavoro. Voterò questo credito.

PELLANDA G. - Come locarnese mi sento ancor più ticinese, perché il Luganese fa un grosso passo in avanti nel proporre qualcosa al passo con i tempi. Se guardiamo nella Svizzera interna c'è molto come mezzi pubblici: ebbene, stiamo recuperando. Mi complimento con tutti coloro che hanno lavorato per fare in modo di arrivare oggi a votare questo importantissimo credito.

JELMINI L. - Porto il pieno sostegno a questo progetto e a questo investimento e l'auspicio che questo sia un primo passo e che si possa vedere un ulteriore sviluppo del tram-treno nel Luganese.

RAMSAUMER - È mio dovere informarvi che d'ora in poi il mio voto dovrà essere considerato come indipendente e non più come appartenente alla Lega dei ticinesi.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità degli 80 voti espressi.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente la richiesta di un credito di fr. 63'240'000.- e l'autorizzazione a effettuare una spesa di fr. 400'680'000.- per la realizzazione della tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese, nell'ambito dell'attuazione delle opere della seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL2) annesso al messaggio governativo sono accolti con 79 voti favorevoli e 2 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Aldi S. - Ay M. - Badasci F. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Bignasca B. - Bosia Mirra L. - Brivio N. - Buzzini B. - Campana F. - Canepa L. - Caprara B. - Casalini D. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Celio F. - Censi M. - Corti G. - Crivelli Barella C. - Crugnola G. - De Rosa R. - Delcò Petralli M. - Ducry J. - Durisch I. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Foletti M. - Fonio G. - Franscella C. - Frapolli G. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Garobbio M. - Garzoli G. - Gendotti S. - Ghisla S. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Gianora W. - Giudici A. - Guerra M. - Guscio L. - Jelmini L. - 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 G. - Pagani L. - Pagnamenta P. - Passalia M. - Pedrazzini A. - Peduzzi P. - Pellanda G. - Petrini E. - Pini N. - Polli M. - Pronzini M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Seitz G. - Storni B. - Terraneo O. - Viscardi G.

Si astengono:

Pamini P. - Ramsauer P.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente la richiesta di un credito di fr. 17'700'000.- e dell'autorizzazione a effettuare una spesa di fr. 43'430'000.- per la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale di Besso, nell'ambito dell'attuazione delle opere della seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL1) annesso al messaggio governativo sono accolti con 78 voti favorevoli e 2 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Aldi S. - Ay M. - Badasci F. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Bignasca B. - Brivio N. - Buzzini B. - Campana F. - Canepa L. - Caprara B. - Casalini D. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Celio F. - Censi M. - Corti G. - Crivelli Barella C. - Crugnola G. - De Rosa R. - Delcò Petralli M. - Ducry J. - Durisch I. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Foletti M. - Fonio G. - Franscella C. - Frapolli G. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Garobbio M. - Garzoli G. - Gendotti S. - Ghisla S. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Gianora W. - Giudici A. - Guerra M. - Guscio L. - Jelmini L. - 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 G. - Pagani L. - Pagnamenta P. - Passalia M. - Pedrazzini A. - Peduzzi P. - Pellanda G. - Petrini E. - Pini N. - Polli M. - Pronzini M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Seitz G. - Storni B. - Terraneo O. - Viscardi G.

Si astengono:

Pamini P. - Ramsauer P.

2. CONSUNTIVO 2017

Messaggio del 10 aprile 2018 n. 7520

Ai sensi dell'art. 132 LGC, la discussione generale si svolge nella forma del dibattito organizzato.

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: approvazione del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

È aperta la discussione generale.

DE ROSA R., RELATORE - Il Consuntivo 2017 chiude con un avanzo d'esercizio di ben 80 milioni di franchi, mentre nel Preventivo 2017 si prospettava un disavanzo di circa 30 milioni di franchi: una differenza positiva di quasi 115 milioni di franchi che evidentemente è salutata molto positivamente e le cui cause sono abbondantemente illustrate nel messaggio del Consiglio di Stato e nel rapporto della Commissione della gestione e delle finanze. Per ritrovare cifre positive bisogna risalire nel tempo fino al 2011 e per ritrovare un risultato totale positivo bisogna andare indietro di oltre dieci anni. Già solo questi due dati dovrebbero essere sufficienti per giudicare positivamente il risultato del 2017, ma non è proprio così, come peraltro riconosciuto e affermato dallo stesso Consiglio di Stato.

Il buon risultato del 2017 va infatti valutato con estrema prudenza perché è dovuto a una lunga serie di fattori straordinari: l'adozione di una manovra di risparmio che ha toccato ambiti sensibili e che non andranno più sollecitati in futuro; gli interventi di competenza governativa della proposta del pacchetto di risparmio, con aumenti di tasse e balzelli vari; l'aggiornamento delle stime immobiliari; gli interventi sui servizi di cure a domicilio; il congelamento delle indennità per disoccupazione e altri importanti interventi riguardanti sia la società, sia gli enti pubblici, i Comuni in particolare.

Comunque, a fronte dei ben noti aspetti critici, il risultato 2017 rappresenta un primo, importante, timido passo verso il risanamento strutturale dei conti pubblici e del bilancio del Cantone, che presenta ancora un capitale proprio negativo di circa 400 milioni di franchi. Va comunque letta in questo senso la valutazione dell'agenzia di rating Moody's, che nel giugno dello scorso anno ha attribuito un rating stabile, una valutazione Aa2 da ritenersi positiva. Quest'analisi, svolta da una delle principali agenzie di rating a livello mondiale, ha evidenziato i punti forti del nostro Cantone: l'esistenza di un vincolo di bilancio che permette di garantire l'equilibrio finanziario a medio termine; l'alto grado di flessibilità finanziaria budgettaria; la gestione efficiente della tesoreria e del portafoglio dello Stato e soprattutto, un'economia solida, ben diversificata, non esposta a un singolo settore, cosa che permette di attenuare le crisi, che spesso arrivano dall'Europa o sono comunque di livello internazionale.

Occorrerà comunque tenere alta la guardia affinché si possano consolidare gli importanti obiettivi del risanamento finanziario, condizione indispensabile per garantire le risorse necessarie per fare importanti investimenti (come quello appena votato della rete tram-treno del Luganese) e fare fronte alle sempre crescenti emergenze e necessità in termini di bisogni della nostra società di cittadini, in particolare delle fasce più deboli.

In tal senso, uno degli approfondimenti che ho proposto alla Commissione (e che è stato accettato) riguardava il rilancio degli investimenti. Il Cantone ha ora l'occasione d'indebitarsi e finanziare a tasso zero, e vi è la necessità di recuperare un ritardo, non tanto nella spesa corrente, quanto negli investimenti strategici, quelli che ci permetteranno di riposizionarci in tutta una serie di ambiti, a livello nazionale e intercantonale, di proiettarci nel mondo della digitalizzazione o semplicemente di colmare il ritardo accumulato in materia di attrattività e competitività rispetto alle altre regioni e agli altri Cantoni. Al riguardo vi rimando a una serie di studi autorevoli, che purtroppo ci vedono piazzati nella parte bassa della classifica.

Alle luce di ciò, del messaggio del Consiglio di Stato, dei relativi allegati e del rapporto commissionale, v'invito ad approvare il dispositivo allegato al messaggio.

CAPRARA B., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Stiamo commentando un Consuntivo certamente positivo, almeno per il risultato contabile. L'avanzo di esercizio di oltre 80 milioni di franchi, rispetto a una perdita preventivata di 33.7 milioni di franchi, è sicuramente positivo. Il risultato è stato raggiunto grazie a una leggera diminuzione delle spese, di 2.8 milioni di franchi (lo 0.08%), ma soprattutto al significativo incremento dei ricavi per ben 111 milioni di franchi (il 3.1%).

Il miglioramento della situazione conferma la tendenza nazionale che beneficia di entrate straordinarie: Banca nazionale (più 20 milioni di franchi), aumento dell'imposta preventiva (20 milioni di franchi), incremento di imposte suppletorie e multe (26 milioni di franchi), aumento delle imposte di successione (15 milioni di franchi) e attività del Ministero pubblico (17.7 milioni di franchi). Le maggiori entrate sono state generate in particolare dall'imposta preventiva, da imposte suppletorie e da imposte di successione, ossia da chi in questo Paese si adopera per far muovere l'economia e crea ricchezza. Questo aspetto mi sembra centrale per ribadire e confermare un vecchio adagio che raccomanda di distribuire la ricchezza solo dopo averla creata. Nel caso in cui, al contrario, lo Stato scialacqui senza attenzione indebitandosi, il risanamento finanziario è destinato a diventare l'unica priorità da perseguire senza più poter riflettere su priorità e politiche da sviluppare.

Al Consiglio di Stato va sicuramente riconosciuto il merito di aver condiviso la priorità del risanamento finanziario. Le misure di risanamento hanno permesso di controllare la crescita della spesa, nel 2017 addirittura leggermente ridottasi, tenendo conto della normale progressiva crescita delle spese del personale, a causa di scatti automatici e alcuni aumenti di effettivi che sono stati evidenti in alcuni Dipartimenti.

Non convince invece l'immobilismo riguardo ad alcuni progetti di riforma dell'Amministrazione cantonale. Ogni Dipartimento appare focalizzato al proprio interno senza condividere un indirizzo e una strategia che possa permettere veri cambiamenti. A cosa mi riferisco? Ho sentito ripetutamente vari colleghi di questa sala riferirsi all'importanza di efficacia ed efficienza, ma non ho visto passi concreti in tal senso. La definizione di obiettivi espliciti, controllabili e verificabili rimane una chimera, così come mancano indicatori di prestazione, anche se ciò è richiesto annualmente nel rapporto della Commissione della gestione e delle finanze. Il Consiglio di Stato lo indica come fattibile a partire dalla prossima legislatura; speriamo in bene. Abbiamo ricevuto da parte del Consiglio di Stato il resoconto sulle Unità amministrative autonome (UAA) e il risultato è piuttosto deludente, visto che in pratica si marcia sul posto da anni. Peccato ad esempio non aver avuto notizie della prospettiva di trasformare in UAA la gestione delle strade cantonali; ne avevamo parlato in questa sala. Abbiamo incontrato alcuni funzionari

dirigenti dell'Amministrazione cantonale sul tema della digitalizzazione. Appare anche qui evidente come da parte del Consiglio di Stato non vi sia una strategia condivisa e indirizzi espliciti su cui orientare i progetti di revisione delle procedure e dei processi produttivi. Mi preoccupa anche un certo strabismo nella gestione dei progetti di riforma. Da una parte abbiamo l'impostazione del Piano cantonale delle aggregazioni, che vorrebbe sostenere la creazione di realtà comunali più grandi ed efficienti che possano svolgere meglio i propri compiti, dall'altra però abbiamo il progetto "Ticino 2020", che avrebbe dovuto permettere di riallineare meglio compiti e competenze fra Cantoni e Comuni, che fatica a decollare: si è constatato come in fondo il Cantone dovrebbe assumere costi supplementari importanti, visto che su questi decide in modo vincolante.

Senza una correzione importante manterremo una situazione complicata, fonte di procedure altrettanto complesse che comportano costi. Temo che presto torneremo a parlare di un problema strutturale della spesa del Cantone. Ricordiamoci che abbiamo pur sempre un capitale proprio negativo di 405 milioni di franchi e un debito pubblico di oltre 1.9 miliardi di franchi: una situazione piuttosto pesante che andrebbe corretta rapidamente.

Ogni anno questo Cantone è confrontato con nuove sfide da affrontare: l'invecchiamento della popolazione, la necessità d'investire nei nostri giovani, nella mobilità e nella connessione digitale del nostro territorio, incluse le zone periferiche. Sono solo alcuni esempi che dovrebbero invitarci a lavorare al fine di avere processi amministrativi più snelli e più semplici. Se saremo più leggeri potremo affrontare salite impegnative, se invece rimarremo in sovrappeso sarà molto più difficile.

Sono consapevole che pensare di poter avviare progetti di ampio respiro nell'ultimo anno di legislatura probabilmente è un'illusione. Forse non si riuscirà neppure a concludere alcuni dei progetti già avviati. D'altronde, si dice che neppure nel primo anno della legislatura sia così facile, viste le normali difficoltà di avvio. Insomma, tolto il primo e l'ultimo anno non è che rimanga gran che: una buona scusa per non fare nulla c'è sempre. L'invito che rivolgo al Consiglio di Stato è invece di avere una visione più sistemica e meno dipartimentalista riguardo a diversi progetti ancora aperti, augurandogli di arrivare a concludere, almeno parzialmente, quelli più importanti.

CAVERZASIO D., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Il Preventivo 2017 indicava 30 milioni di franchi in rosso e oggi arriviamo con un avanzo di 80 milioni. Leggendo le cifre ci rendiamo però tutti conto che si tratta di colpi di fortuna o comunque di eventi che possiamo definire straordinari. Possiamo per esempio guardare ai "Beni e servizi", che sono un po' una cartina al tornasole e che sono aumentati di quasi 30 milioni di franchi. Lo stesso vale per altre spese che verosimilmente continueranno ad aumentare: una di queste è l'assistenza sociale, che tutti gli anni in questo Cantone aumenta, cosa che rappresenta un segnale di disagio.

In questo momento sarei molto cauto nel fare bilanci e parlare di buona gestione. Oltretutto, siamo seduti su una "bomba a orologeria", ovvero l'Istituto di previdenza del Cantone Ticino, per il quale – lo apprendiamo dai giornali – si richiedono finanziamenti o comunque immissioni di liquidità per circa 300 milioni di franchi, una cifra che alla fine pagherà ancora il cittadino contribuente.

L'avanzo d'esercizio ammonta a 80 milioni di franchi, ne siamo tutti contenti: è stato fatto un buon lavoro ma, se teniamo conto degli eventi straordinari, questo risultato un po' si sgretola; esso dovrebbe essere una correzione strutturale duratura. Essere fortunati non basta, di ciò bisogna anche rendersene conto, proprio perché bisogna muoversi in quella

direzione che noi da più anni, più volte, coi Preventivi, abbiamo chiesto in quest'aula. Invito tutti voi deputati a leggere i rapporti sul Preventivo e sul Consuntivo e i messaggi di speranza o gli auspici che il Parlamento spesso formula e che poi nei fatti non arrivano o lo fanno alla spicciolata. Potrei fare l'esempio della Cancelleria dello Stato: stiamo ancora aspettando il messaggio che rivoluzionerà o che porterà i benefici auspicati che, a oggi, non sono arrivati. Allo stesso modo potremmo citare il Centro sistemi informativi (CSI) o altri: la lista è lunga; leggete il rapporto sul Preventivo e fate uno più uno.

Detto questo, parliamo di un esercizio contabile di soldi già spesi: chiudiamo comunque in una situazione positiva – cosa mai accaduta negli ultimi anni –, più avanti rispetto alla Roadmap, ai tavoli di lavoro e alle prospettive che abbiamo creato, per cui dal profilo delle cifre non possiamo che essere contenti; dal profilo della sostanza dobbiamo invece ritenerci più fortunati che contenti.

AGUSTONI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Il Consuntivo 2017 è l'ultimo che questo Gran Consiglio dovrà discutere e votare prima del cambio di legislatura. La discussione su di esso è quindi l'occasione per tracciare una sorta di bilancio anticipato di questa legislatura.

Abbiamo un Consuntivo dalle cifre nere, un risultato che non vedevamo da due legislature. Il riequilibrio dei conti pubblici è una sfida che parte da lontano e che è stata condivisa anche dal popolo ticinese che, nel maggio 2015, ha adottato una modifica costituzionale per inserire il principio del freno al disavanzo¹. Il fatto che, appena tre anni dopo quella votazione, ci troviamo ad approvare un Consuntivo che presenta un avanzo d'esercizio di 80 milioni di franchi potrebbe quindi indurci – noi e il Consiglio di Stato – ad abbandonarci a un certo compiacimento per la ritrovata serenità finanziaria.

Eppure, se leggiamo con attenzione l'ottimo rapporto del collega De Rosa, non possiamo dirci al riparo da qualche preoccupazione. In effetti, il buon risultato del Consuntivo 2017 è dettato principalmente da un aumento dei ricavi (in particolare le imposte ordinarie delle persone fisiche) e da una serie di ricavi straordinari, non necessariamente ripetibili. La spesa corrente, nonostante i buoni propositi di contenimento, continua ad aumentare (altri 20 milioni di franchi tra il 2016 e il 2017), cosa che potrebbe esporci alla necessità di misure rigorose e dolorose nel caso l'economia dovesse rallentare. Dobbiamo del resto riconoscere che il bilancio cantonale è piuttosto rigido sul fronte delle uscite (con una preferenza per la riduzione delle prestazioni sociali), mentre dimostra più flessibilità, e finanche fantasia, sul fronte delle entrate. Non è un caso che il "Pacchetto di misure per il riequilibrio delle finanze cantonali"² del 20 aprile 2016 – che è, almeno in parte, all'origine del risultato odierno – contenesse maggiori entrate per 45 milioni di franchi (dall'aumento delle stime, al radar fisso di Balerna, alla riduzione delle deduzioni per trasferte chilometriche) e riduzioni della spesa per 24 milioni di franchi (per la gran parte legate alla revisione di prestazioni sociali): un rapporto di due a uno fra entrate e uscite.

Insomma, la soddisfazione per il mero dato numerico del Consuntivo 2017 non può farci dimenticare che questo risultato è stato ottenuto chiedendo sacrifici a molti ticinesi; per questo motivo qualsiasi trionfalismo sarebbe completamente fuori posto. Credo sia anche l'occasione di ribadire che sul versante sociale il margine di intervento è stato esaurito. Come ha dichiarato il Consigliere di Stato Paolo Beltraminelli a commento dei referendum

¹ [Messaggio n. 6625](#): *Introduzione dei principi di gestione finanziaria e del freno ai disavanzi pubblici nella Costituzione cantonale del 14 dicembre 1997 (modifica Costituzione cantonale + Legge gestione e controllo finanziario + Legge tributaria)*, 28.03.2012.

² [Messaggio n. 7184](#): *Pacchetto di misure per il riequilibrio delle finanze cantonali*, 20.04.2016.

lanciati contro alcune misure del Preventivo 2017, in generale, le misure approvate dal Parlamento concludono gli sforzi sul sociale; egli crede che il suo settore abbia già dato. Credo che questo auspicio, che faccio anche da parte del mio gruppo, meriti di essere condiviso, perché il riequilibrio dei conti non può essere ottenuto a prezzo di esacerbare la frattura sociale che, in proporzioni forse meno evidenti che in altri Paesi, è presente anche nel nostro Cantone, confrontato con salari mediani che stentano a crescere (e che in alcuni settori diminuiscono) e a un numero sempre maggiore di persone che devono ricorrere a prestazioni assistenziali.

Più in generale, e qui torno al tema del "bilancio di legislatura", mi sembra che in questi tre anni non siamo riusciti a creare un legame di fiducia reciproca – tra gruppi parlamentari, tra Gran Consiglio, Consiglio di Stato e autorità giudiziarie – come invece vorrebbe il modello svizzero di concordanza. Gli esempi, anche solo facendo riferimento alla cronaca degli ultimi mesi, si sprecano: inchieste penali nei confronti di Consiglieri di Stato, Commissioni parlamentari d'inchiesta, critiche del Consiglio di Stato nei confronti dell'operato della Magistratura, critiche dell'autorità giudiziaria nei confronti del Consiglio di Stato, riduzione delle risorse delle autorità giudiziarie da parte del Gran Consiglio contro il parere delle stesse, valutazione di azioni giudiziarie del Cantone contro Consiglieri di Stato, reciproche accuse di attizzare scandali politici a dipendenza del colore politico delle persone coinvolte, continue prove di forza tra istituzioni, eccetera. Credo che tutti noi possiamo riconoscere che non è stata una bella legislatura e mi dispiace che alcuni deputati abbiano deciso di non sollecitare un nuovo mandato proprio perché stufo di questo clima inutilmente velenoso. La cittadinanza non è insensibile al deterioramento dei rapporti tra partiti e istituzioni, perché la polemica franca e vigorosa può anche piacere e suscitare interesse, ma quando diventa uno stanco trascinarsi di polemiche ripetitive e pretestuose annoia e per finire può sfociare nella disaffezione e nell'indifferenza, che sono i peggiori nemici della democrazia. Non mi sto riferendo a nessuno in particolare, ognuno ha la sua parte di responsabilità, anche solo per non aver voluto chiarire subito richieste forse polemiche, ma non per questo illegittime.

Come se ne esce? Il modo peggiore sarebbe quello di mettere il coperchio sopra le pentole delle varie polemiche di questi ultimi anni: innanzitutto non sarebbe giusto dato che in alcuni casi ci sono responsabilità da accertare e non sarebbe rispettoso dei nostri obblighi e della dignità della nostra carica se rinunciassimo a fare chiarezza per quieto vivere. Una provvisoria sepoltura dell'ascia di guerra sarebbe solo il preludio a scontri ancora più velenosi. Nella poesia *Il rimedio* Trilussa racconta: «*Un lupo disse a Giove: - Quarche pecora dice ch'io rubbo troppo... Ce vô un freno per impedì che inventino 'ste chiacchiere ... - E Giove je rispose: - Rubba meno*». Qui nessuno ruba, né noi, né i Consiglieri di Stato, né altri poteri dello Stato. Penso però che questa poesia non sia del tutto impertinente, perché ci spiega che se dall'esterno qualcuno ci critica perché ha l'impressione che litighiamo troppo, forse la prima misura da adottare è litigare di meno.

Il mio auspicio, a pochi mesi dalla campagna elettorale, che solitamente non contribuisce ad ammorbidire gli animi, è che si abbia la pazienza di ricostruire un dialogo sereno tra le forze politiche e le istituzioni, senza rinunciare alle proprie posizioni, ma uscendo dalla logica dello scontro perenne e gratuito. Lo dobbiamo innanzitutto ai ticinesi, che hanno il diritto di avere una classe politica che sappia affrontare con leale collaborazione le sfide che attendono il nostro Cantone. Spero che l'estate ci porti consiglio. Il mio gruppo sosterrà il Consuntivo 2017 e ringrazia il collega De Rosa per l'ottimo rapporto.

DURISCH I., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Nell'autunno 2016 di fronte a una manovra di rientro finanziario che, di fatto, ha dettato le cifre del Preventivo 2017 abbiamo detto no. Non abbiamo detto no a un risanamento delle finanze cantonali, ma a tre misure antisociali e a due misure di riorganizzazione giudicate problematiche e potenzialmente pericolose. Il tutto per un ammontare complessivo di circa 15 milioni di franchi. Le misure critiche dal punto di vista sociale penalizzavano persone già in difficoltà economica e a cui erano già state ridotte le prestazioni nei due anni precedenti, mentre quelle organizzative rischiavano di compromettere l'efficienza di un importante settore dell'Amministrazione cantonale e il buon funzionamento della Giustizia.

Il Consuntivo oggi in discussione lo bocciamo per gli stessi motivi, e a maggior ragione: il risultato d'esercizio è migliorato di ben 114 milioni di franchi rispetto al Preventivo, e questo indica che i margini di manovra per evitare i tagli a cui ci siamo opposti con tre referendum c'erano e questo senza compromettere il risanamento delle finanze cantonali e rispettando il freno al disavanzo. Vediamo quali esiti hanno avuto alcune delle misure a cui ci siamo opposti.

La riduzione di un Giudice dei provvedimenti coercitivi (GPC) ha minato la qualità del sistema giudiziario, mettendo in discussione la salvaguardia dei diritti fondamentali dei cittadini e la loro sicurezza. Ricordiamo che questa modifica di legge era contestata anche dal Consiglio della Magistratura, autorità alla quale la Costituzione cantonale riserva la vigilanza in merito al corretto funzionamento della Giustizia. Tale misura strutturale ha comportato un'importante perdita di capacità da parte dell'ufficio, portando a un risparmio sulla massa salariale di soli 50 mila franchi. La riduzione non trovava e non trova alcuna giustificazione nei dati relativi al carico di lavoro dell'ufficio, come si evince dal rapporto 2017 della Magistratura. Le indicazioni presenti in questo rapporto sono peraltro chiarissime: *«gli aumenti del carico di lavoro registrato [...] sono fonte di preoccupazione per il futuro, anche in considerazione della subita diminuzione di un'unità di giudice dei provvedimenti coercitivi. [...] Come rettamente indicato dal suo presidente nello scritto del 20 ottobre 2017 al Direttore del Dipartimento delle istituzioni, l'Ufficio del GPC sta diventando "il collo dell'imbuto della giustizia penale". In queste condizioni di operatività – critiche – il rischio di conseguenze derivanti da uno scadimento del livello di tutela giurisdizionale è concreto. Occorre intervenire in modo serio, finalmente, migliorando la dotazione dell'ufficio»*. In queste condizioni di emergenza, la prospettata partenza del giudice Claudia Solcà non ha certo migliorato la situazione. Un ufficio che deve essere operativo ventiquattro ore su ventiquattro ed è composto da tre persone è sempre al limite della sostenibilità. La prevista partenza, insieme a recuperi e altri congedi del personale, potrebbero metterlo in ginocchio.

Anche la riorganizzazione dell'Ufficio esecuzione e fallimenti, a sua volta dettata dalla necessità di risparmi, ha portato conseguenze negative. La prospettata scomparsa della figura dell'ufficiale del Sopraceneri ha sicuramente contribuito alla partenza dell'avvocato Patrick Bianco. Una perdita importante per tutto l'ufficio, visto che questo funzionario aveva accumulato importanti competenze ed era diventato il legame tra l'Ufficio menzionato e la Magistratura. Un legame che ha permesso di portare evidenti casi di fallimento fraudolento in sede penale. Ciò non solo con un effetto deterrente verso chi i fallimenti li costruisce a tavolino, ma permettendo anche di recuperare importanti risorse per le casse dello Stato. In questi settori la giusta dotazione di personale a favore dell'efficacia non costituisce una spesa, bensì un investimento con un ritorno positivo sia per le finanze dello Stato, sia per la realtà economica del nostro Cantone. In quest'ottica sarebbe anche importante un potenziamento della Magistratura, come di fatto chiesto più volte dalla Magistratura stessa alla politica. Sempre nel rapporto 2017 della Magistratura

leggiamo: *«questa importante situazione di sovraccarico è già stata segnalata dal Procuratore generale al Consiglio di Stato, con la richiesta di un magistrato straordinario e, soprattutto, di un sostanziale potenziamento del personale (segretari giudiziari, personale amministrativo, analisti finanziari)».*

Molto dolorosi sono stati invece i tagli effettuati agli assegni famigliari integrativi, un'importante politica di sostegno a famiglie in difficoltà. L'abbassamento delle soglie di intervento Laps e l'inasprimento dell'accesso agli assegni tramite il periodo di carenza e il reddito ipotetico ha tolto il diritto agli assegni famigliari integrativi a molte persone. Ben 811 famiglie hanno dovuto ricorrere all'assistenza a causa delle misure di risparmio, mentre altre, per paura di essere espulse dal territorio svizzero, non hanno richiesto le prestazioni assistenziali e oggi vivono verosimilmente in una situazione di miseria. Dalle cifre di questo Consuntivo apprendiamo con rammarico che l'impatto delle misure di risparmio sugli assegni integrativi sono state più incisive del previsto. Dal 2015 a oggi la diminuzione complessiva dei costi diretti per il Cantone è stata di 20 milioni di franchi, pari al 70%.

Nel contempo, continuano ad aumentare i beneficiari di assistenza. Nonostante la situazione di elevato disagio di queste persone il Dipartimento, forse anche a causa del fatto che un operatore socioassistenziale segue ben 250 incarti, non riesce ad attivare queste misure tramite le misure attive. A fronte di una spesa preventivata di 1.4 milioni di franchi, il Dipartimento è riuscito a utilizzarne solo 500 mila. Purtroppo, nelle sue risposte a una domanda precisa, rimanda semplicemente a un maggior impegno per il 2018.

Per quanto riguarda invece i tagli ai sussidi di cassa malati, quantificati in 5 milioni di franchi, se nelle cifre è difficile capire il vero impatto sui cittadini, guardando il numero di beneficiari notiamo una costante diminuzione dal 2014 a oggi, e questo non certo perché sia diminuita la popolazione residente o perché la classe media abbia aumentato il suo potere di acquisto o perché il premio cassa malati sia diminuito. E mentre si tagliano i sussidi di cassa malati e gli aiuti diretti alle famiglie, aumentano i morosi di cassa malati, per i quali nel 2017 il Cantone ha versato, conformemente alle disposizioni federali, 17 milioni di franchi; per il 2018, secondo le cifre di Preconsuntivo, sono previsti 19 milioni di franchi. In Ticino, introducendo il metodo delle black list, si pensava di disincentivare il fenomeno dei morosi, cosa che, dati alla mano, non pare essere successa. Invitiamo quindi il Dipartimento ad abolire queste liste, tanto più che sono eticamente insostenibili e violano il diritto a essere curato, sancito sia nella Costituzione federale, sia in quella cantonale. L'aumento dei premi di cassa malati è dovuto all'aumento dei costi della salute, ma se da una parte si taglia a chi fa fatica a pagare i premi, dall'altra non si riesce a incidere sulla spesa delle cliniche private, che pure appesantiscono i conti del Cantone. Nell'ambito delle domande poste al Consiglio di Stato in sede di Consuntivo abbiamo chiesto di poter consultare i conti di una clinica privata, ma la richiesta è stata respinta adducendo come motivazione la confidenzialità. Considerato l'interesse pubblico di questi dati, depositeremo un'iniziativa generica per permettere l'accesso a questi dati anche al Gran Consiglio.

Ci sono anche altri elementi che ci spingono a bocciare questo Preventivo. Ne indichiamo uno solo. Nell'estate del 2016 abbiamo votato un importante controprogetto all'iniziativa³ contro il dumping salariale, che prevedeva quattro pilastri d'intervento. Il terzo pilastro concerneva il potenziamento degli ispettori delle autorità di controllo cantonali fino a un massimo di ventiquattro nuovi funzionari, secondo necessità, urgenza e priorità. Ciò per un costo annuo massimo 2.5 milioni di franchi. Penso che nessuno qui possa dire che il

³ [Iniziativa popolare legislativa generica: Basta con il dumping salariale in Ticino](#), 10.11.2011.

mercato del lavoro sia improvvisamente migliorato, anzi, fenomeni di dumping, caporalato, taglieggio o altre infrazioni sono ancora ben presenti. Eppure, per ora le previste e votate assunzioni non trovano evidenze nel Consuntivo. La massa salariale degli uffici non è infatti aumentata rispetto al 2015. Auspichiamo che queste assunzioni, che ci è stato detto essere state effettuate, trovino evidenza nelle cifre del Consuntivo 2018.

Infine, vogliamo ribadire ancora una volta quanto sarebbe mancato alle casse cantonali se non ci fosse stato il ricorso all'amnistia fiscale cantonale, che avrebbe condonato il 70% delle imposte dovute. Ebbene, negli ultimi dieci anni si sono incassati 269 milioni di franchi e lo sconto sarebbe stato di 188 milioni di franchi. Le cifre sono oltretutto state superiori a quanto è sempre stato preventivato. Ricordiamo che questo Parlamento, quando ha votato la mini-amnistia cantonale, a fronte di previste entrate straordinarie inferiori a quelle realizzate oggi, aveva accolto anche un fondo per il lavoro di ben 20 milioni di franchi. Ebbene, in questi anni per le misure attive purtroppo non si è nemmeno riusciti a spendere quello che si era messo a Preventivo.

Invitiamo i Dipartimenti coinvolti a essere più sensibili alle problematiche lavorative, impegnandosi nel mettere in atto tutte le forze possibili per attuare già oggi le possibilità date dalla legge per inserire professionalmente le persone senza lavoro.

MORISOLI S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LA DESTRA - È l'ultimo Consuntivo che dobbiamo votare in questa legislatura, il prossimo sarà votato dal nuovo Gran Consiglio, dai rieletti e dai nuovi entranti che, eventualmente, potranno leggere i nostri commenti. Dico questo perché la prossima tornata sarà quella del Preventivo nell'ultimo anno di legislatura e ciò di solito non promette nulla di buono a livello finanziario: è difficile che in tale quadro vi siano maggioranze che tagliano, tolgono e diminuiscono; trovandoci in zona elezioni, entreremo nella logica delle promesse. Permettetemi dunque alcune considerazioni non tanto alla luce del Consuntivo odierno, quanto in seguito all'evoluzione degli ultimi anni, necessarie per capire la situazione di oggi, dove tutti salutano positivamente non solo il pareggio, ma anche il superamento del pareggio, sebbene con prudenza e alcune riserve.

Esordisco dicendo: non prendiamo lucciole per lanterne. Questo non è un risanamento. È un anno che definirei molto fortunato, riuscito sull'aspetto delle entrate, assumendo più del necessario. Le imposte non sono impreviste, non sono effetti straordinari: lo definisco un "vizio" oramai, perché negli ultimi anni non c'è stata una diminuzione della pressione fiscale. Non si può quindi parlare di effetti straordinari, ma di vizio del sistema, che non molla l'osso dei contribuenti.

D'altra parte abbiamo avuto un paio di "vincite al lotto", tra cui quella della Banca nazionale. Non parliamo quindi di risanamenti, che sono ben altro. I risanamenti si fanno ovunque, e in particolare presso lo Stato, diminuendo il personale o non sostituendolo, bloccando la spesa di funzionamento (i famosi "Beni e servizi") e soprattutto rivedendo la fonte di spesa più grossa, la redistribuzione, o sussidi che dir si voglia. Distribuiamo quasi 1'800 milioni di franchi all'anno senza mettere mano nelle chiavi di riparto, nei sistemi di redistribuzione e nei criteri d'assegnazione. Non se ne esce: non si tratta di una massa che si auto-regola. Una tale operazione non è mai stata fatta. La Roadmap al riguardo prevedeva qualcosa, ma sappiamo come è finita. Il piano di rientro, di tutti i partiti, dopo poche settimane è stato smentito dal Preventivo 2017, che prevedeva aumenti di spesa precedentemente bloccati, per cui non si è mai riusciti a mantenere la rotta di un risanamento sull'arco di più anni e nemmeno di pochi mesi.

Occorre guardare la dinamica di alcune spese negli ultimi anni. Nel 2011 (anno di fine legislatura) per il personale si spendevano 920 milioni di franchi, alla fine del quadriennio successivo 1'000 milioni di franchi e l'anno prossimo arriveremo a 1'027 milioni di franchi; secondo il Piano finanziario 2018-2020 nel 2020 arriveremo a 1'034 milioni di franchi. In sostanza in due quadrienni i costi del personale sono aumentati di 107 milioni di franchi, a fronte di proposte contenute nella Roadmap e nel Programma di risanamento finanziario che tendevano a tenere più o meno ferma questa voce. Nulla di nulla, quindi, sul fronte del personale. Per quanto riguarda la voce "Beni e servizi" è anche peggio: si partiva con 265 milioni di franchi e si arriverà, l'anno prossimo, attorno ai 300 milioni di franchi (35 milioni di franchi in più). I sussidi, va da sé, ammontano a oltre 500 milioni di franchi.

I conti tornano per quest'anno e magari per quello venturo, grazie soprattutto alle entrate; è lì che si vedrà il disastro finanziario preannunciato se queste dovessero cedere, perché sul fronte della spesa si è intrapreso poco o nulla. Dal 2011 al 2015 il gettito delle persone fisiche è andato da 822 a 911 milioni di franchi, quindi 89 milioni di franchi in più in quattro anni. Nel nostro quadriennio finiremo a 1'058 milioni di franchi, con 147 milioni di franchi in più dati alle casse dello Stato. Per quanto riguarda le persone giuridiche da 308 si giungerà a 335 milioni di franchi, quindi 27 milioni di franchi in più. Le tasse ammontavano a 224 milioni di franchi nel 2011, a 246 milioni di franchi nel 2015 e arriveranno a 283 milioni di franchi alla fine dell'anno prossimo: 37 milioni di franchi in più, quindi.

Questo per dire che tra il 2015 e il 2019 tramite imposte, tasse e balzelli, ai cittadini, alle aziende e ai consumatori di servizi pubblici abbiamo preso 211 milioni di franchi di troppo. Oggi non è dunque lecito festeggiare un presunto pareggio. Il risanamento avverrà nella misura in cui ci si fermerà dal prendere dai cittadini e dalle imprese e quando i conti saranno in equilibrio perché saremo stati capaci di agire sul fronte delle uscite e delle spese. Guardando la fotografia di oggi sembrerebbe che le cose siano in ordine, ma è solo perché l'acqua si è di nuovo alzata: i sassi rimangono lì sotto.

Il mio gruppo non voterà questo Consuntivo, come del resto non aveva votato il Preventivo per motivi abbastanza analoghi.

PRONZINI M., INTERVENTO A NOME DELL'MPS-PC - Il Consuntivo 2017, con il suo risultato contabile, è una delle prime e più importanti conferme che vi è una sola politica che funziona in questo Cantone, quella del freno alla spesa pubblica. Ciò, nel nostro Cantone ha assunto le sembianze del freno ai disavanzi, variante nostrana di una delle maggiori opzioni politiche della tanto (giustamente) vituperata Unione europea, quel fiscal compact che ha introdotto nelle diverse Costituzioni, come si è fatto in Ticino, una serie di vincoli finanziari il cui esito è un freno sistematico alla spesa pubblica. Tale freno si declina poi nei settori più sensibili della spesa pubblica: la spesa sociale in senso lato, la politica di controllo del mercato del lavoro e gli incentivi per aiutare coloro che sono in difficoltà. Caro collega Caprara, costoro sono tanti. Non so che situazione vede il collega quando dice che siamo in sovrappeso: il Ticino fa fatica ad arrivare al quindici del mese; probabilmente è una questione di diverso approccio.

Tutti celebrano un felice ritorno alle cifre nere, con un avanzo di esercizio e una diminuzione del debito pubblico ritenuto, non si sa bene in base a quali considerazioni, eccessivamente oneroso. Poco importa che il nostro debito pubblico rappresenti circa il 10% del nostro prodotto cantonale lordo e che i nostri oneri finanziari (cioè il costo del debito) siano la metà dei ricavi finanziari (cioè la resa del nostro patrimonio). Quest'ultima tendenza perdura da quasi due decenni nell'indifferenza generale; tutti invece si emozionano nell'evocare la cifra dei due miliardi di franchi attorno alla quale si è fissato il

debito pubblico. Come sempre le impressioni contano più dei dati.

Non abbiamo mai condiviso il principio della politica di freno ai disavanzi – abbiamo denunciato quale sarebbe stato il suo esito – né la variante all'epoca proposta dal Governo, né quella approvata dal Gran Consiglio e abbiamo proseguito su tale linea anche in votazione popolare. Per noi vi è una corrispondenza tra l'approfondirsi dei problemi sociale e materiali del Cantone e il risollevarsi delle finanze cantonali. È il vecchio adagio che abbiamo già sperimentato all'epoca della Consigliera di Stato Marina Masoni: le finanze del Cantone vanno bene, quelle di chi vive e lavora in questo Cantone molto meno.

Non vogliamo riprendere qui nel dettaglio quelli che dovrebbero essere i veri indicatori di un Consuntivo sociale e materiale del quale dovrebbe occuparsi il Parlamento, al di là delle discussioni strettamente finanziarie, condotte in maniera approssimativa senza attenzione ai dati reali. Qualche elemento va però ricordato: la costante presenza di un numero di disoccupati e di sotto-occupati che porta a oltre due decine di migliaia le persone che vivono in Ticino e che qui vorrebbero lavorare, ma non ci riescono; l'esplosione del lavoro interinale, con tutto quanto ne consegue in termini di reddito e di condizioni di lavoro; l'esplosione, nonostante i recenti messaggi tranquillizzanti, del numero di persone in assistenza; l'evoluzione del tasso di povertà e di rischio di povertà e potremmo continuare. Inutile dire che nel Consuntivo non troviamo nulla di serio e di consistente su quanto si è fatto per affrontare questi temi, al di là della generica e impotente gestione ordinaria dell'esistente.

Il collega Durisch ha detto che tra le varie cose che il Preventivo 2017 mette in luce vi è la mancata realizzazione del controprogetto all'iniziativa – dell'MPS, aggiungo io – *Basta con il dumping salariale in Ticino!*. Il collega si lamenta dicendo che il suo partito aveva votato il controprogetto disatteso. Benvenuto nel mondo reale, collega Durisch: era evidente a tutti che quel controprogetto sarebbe servito solo a sconfiggere l'iniziativa dell'MPS, dopodiché, superato quello scoglio, sarebbe stato abbandonato, come spesso avviene per altri progetti che hanno la stessa funzione. Faremo un bilancio del pacchetto fiscale e sociale⁴ approvato lo scorso 29 aprile in votazione popolare per un centinaio di schede. Visti i risultati, chi ha contribuito in modo decisivo a far approvare quel controprogetto oggi non può che cospargersi il capo di cenere.

Aggiungo un paio di osservazioni, in considerazione anche dell'intervento del capogruppo PPD+GG, che ha giustamente illustrato una serie di esempi. Da parte mia riprendo i punti indicati dal relatore De Rosa nel suo rapporto, riguardo ai quali la Commissione della gestione e delle finanze sarebbe confrontata nelle sue attività di controllo. Su questi otto punti ve ne sono cinque che riguardano il controllo sull'operato diretto e indiretto del Consiglio di Stato. Cito quindi la questione "Rimborsopoli", "Pensionopoli", le condizioni previdenziali del Consiglio di Stato, la questione dei 12 milioni di franchi per la Città dei mestieri e la Commissione parlamentare d'inchiesta sulla gestione del settore dell'asilo. Tali questioni dimostrano lo sbandio, il declino con cui siamo confrontati e la malagestione da parte del Consiglio di Stato, purtroppo spesso con un insufficiente controllo da parte del Gran Consiglio. Su questo tornerò quando discuteremo sui singoli Dipartimenti. Non approverò il Consuntivo 2017.

⁴ Vedi [messaggio n.7417](#) : *Riforma cantonale fiscale e sociale*, 15.09.2017.

MATTEI G., INTERVENTO A NOME DI MONTAGNA VIVA - A fronte di un disavanzo previsto di 34 milioni di franchi, ci troviamo con un risultato positivo di 80 milioni di franchi, indicato come un primo traguardo verso il risanamento duraturo delle finanze del Cantone. Ma chi ha pagato questa importante differenza a livello di cifre? Evidentemente le aree marginali, nonché la popolazione più indigente e in difficoltà; risparmi che ricadono pure sulla gestione dell'ambiente e del territorio. Nel Consuntivo 2017 non si legge alcuna nuova iniziativa concreta e misurabile per rilanciare le aree marginali e di montagna di questo Cantone, che pure rappresentano l'80% del territorio.

Ieri ho portato in Parlamento delle rose delle alpi, nella misura che mi era consentita dalle normative in vigore. Un segno di simpatia e di colore proveniente dalle nostre montagne, ma allo stesso tempo un segno di preoccupazione, dato che la bellezza estrema ha anche un rovescio della medaglia: siamo infatti confrontati con il degrado del nostro territorio alpino. Siamo di fronte a un preoccupante e continuo spopolamento, alla cancellazione di servizi, di posti di lavoro, scuole e altro, per non parlare della curva dell'invecchiamento della popolazione.

Ieri i fiori, oggi accompagno le mie riflessioni con alcuni filmati suggestivi che stanno correndo sullo schermo: luoghi idilliaci immortalati ieri nella salita ai 1'500 metri del Corte di Fondo di Vogorno, a otto chilometri dall'ultimo villaggio della Verzasca, Sonogno. Salendo all'alpe per salutare l'inizio della stagione alpestre, che ancora si attua virtuosamente in molte zone marginali delle nostre valli, ho incontrato nuclei suggestivi, ma anche rovine scheletriche che ci interrogano sul perché di tale stato. Ho incontrato una famiglia che mungeva oltre cento capre, in attesa di salire sull'alpe a perpendicolo sulla valle. Mi ha accompagnato il cambiamento del bosco, dal ceduo al frondifero, sino ai lariceti e alle aree spoglie dove vi sono solo arbusti, ma soprattutto mi ha accompagnato la musica del fiume, con le sue cascate suggestive, i giochi d'acqua tra lo spumeggiante e il turchino: fresche e chiare acque. Il tutto sotto sovrastanti cime poco distanti dai tremila metri. E dopo quattro chilometri eccoci all'alpe, con la famiglia dell'alpatore che lassù tiene banco da decenni, che si stava preparando per la casata dell'ottimo formaggio d'alpe. L'alpatore stava posando lunghe recinzioni per custodire il prezioso e beneamato bestiame, per preservarlo da pericoli e predazioni.

Tutto questo per dire che la sola specie che dobbiamo difendere dall'estinzione negli alpi è quella dell'uomo alpino. In questa missione concreta va la nostra azione di Parlamento e di Stato della Repubblica del Cantone Ticino. Altri alpi nel Cantone sono confrontati con situazioni disagiate. Sulla scorta di queste rinnovate buone condizioni finanziarie, perché non lanciare, come negli anni Ottanta, una nuova azione di miglioramento dei servizi agli alpi e di sostegno all'economia primaria e alpestre? Da poco abbiamo proposto un ottimo credito per l'accesso all'Alpe Pozzo nell'alta Val Malvaglia: facciamone un esempio di virtù. Non ci si deve fermare, bisogna continuare a proporre, a gestire in modo virtuoso il nostro territorio e a fare in modo che non si degradi.

Avevo l'intenzione di presentare un emendamento per destinare 20 milioni di franchi dell'utile per opere e azioni concrete e di sostegno dell'economia della montagna, delle zone marginali e periferiche: ho desistito sapendo che tale proposta sarebbe stata presa come una provocazione e bocciata senza nessun onore, senza portare alcuna novità a favore della causa che mi sta a cuore; una causa che sono sicuro sta a cuore anche a diversi altri colleghi, purtroppo in un numero non sufficiente per essere fattivi.

Ho proposto queste considerazioni partendo da quanto di più estremo vi può essere nel nostro Cantone. Per risolvere questi problemi dobbiamo istituire al più presto il Dipartimento della montagna, rivendicato sin dal 2011 da Montagna Viva. Tale istituzione è sempre più urgente al fine di convogliare alla gestione dell'80% del territorio le migliori

capacità di questo Stato, ora dissimulate tra diversi Dipartimenti contenitore. Non dimentichiamo che sono state cancellate numerose norme legislative, ben pensate nei decenni trascorsi, riguardanti le politiche e la promozione delle zone periferiche e di montagna: risanamento dei nuclei, promozione di attività artigianali-industriali, Legge sull'artigianato, test rustici, Legge su un turismo non urbano-centrico, legislazioni che coinvolgano le popolazioni e non le allontanino dai centri di potere e decisionali. Questo solo per fare alcuni esempi.

Ci attendiamo un nuovo atteggiamento politico e promozionale e auspichiamo che queste riflessioni trovino applicazione nel Preventivo del 2019. Non sosterrò questo Consuntivo.

VITTA C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA -

Dopo sei anni il Consuntivo torna a chiudere con un avanzo d'esercizio. A fronte di un disavanzo preventivato di 47 milioni di franchi, il risultato che ci apprestiamo ad approvare oggi registra 80 milioni di franchi d'avanzo di esercizio. L'autofinanziamento si assesta a 280 milioni di franchi, mentre gli investimenti netti effettuati nel 2017 assommano a 234 milioni di franchi e sono superiori di 17 milioni di franchi rispetto a quanto preventivato. Il grado di autofinanziamento raggiunge il 119%. Si tratta di dati e di un quadro finanziario positivi, che in fondo confermano il miglioramento dello stato di salute delle finanze pubbliche, in atto da più anni grazie agli sforzi di contenimento, portati avanti anche grazie alla collaborazione di questo Parlamento.

Al di là dei dati straordinari che sono stati citati in alcuni dei vostri interventi, questo dato positivo a livello di Cantone Ticino s'inserisce anche nella tendenza generale registrata a livello svizzero. Se guardiamo i conti della Confederazione, un buon numero di Cantoni ha chiuso meglio di quanto si prevedesse in sede di Preventivo. Il Ticino, per quanto concerne il risultato d'esercizio, è nettamente migliorato rispetto agli altri Cantoni, attestandosi al settimo posto in classifica, mentre nel 2016 si trovava in diciottesima posizione.

Questi risultati non devono tuttavia indurre ad abbassare la guardia sul fronte finanziario. L'entità del miglioramento del risultato d'esercizio del 2017 è in gran parte determinata da fattori straordinari che hanno inciso in particolare sui ricavi e che difficilmente potranno ripetersi contemporaneamente in futuro. Penso ai maggiori versamenti della Banca nazionale svizzera, all'aumento dell'imposta preventiva (una notizia giuntaci pochi mesi fa), l'incremento delle imposte suppletorie (le multe) e il gettito superiore alle attese e che però ci attendiamo andrà a affievolirsi nei prossimi anni. Abbiamo avuto anche alcune devoluzioni straordinarie da parte del Ministero pubblico, che hanno segnato un valore nettamente superiore agli importi usualmente incassati.

Sul fronte delle entrate persiste invece un'incertezza per quanto concerne l'entrata in vigore della tassa di collegamento. L'abbiamo quantificata in 18 milioni di franchi, ma in mancanza di una decisione del Tribunale federale, in sede di Consuntivo è stata prudenzialmente contabilizzata a zero. Si denota anche un altro dato che rappresenta un campanello d'allarme sul fronte immobiliare e cioè la tendenza alla diminuzione dell'imposta sugli utili immobiliari, che si attesta a 81 milioni di franchi, in flessione di 7.1 milioni di franchi rispetto al Preventivo e addirittura di 25.5 milioni di franchi rispetto al Consuntivo 2016. Questo a testimonianza di un progressivo rallentamento del mercato immobiliare o, per lo meno, del valore delle relative transazioni.

Considerato il quadro appena esposto, in particolare la natura straordinaria delle maggiori entrate, il risultato 2017 va valutato nella sua giusta dimensione. Oggi non bisogna sicuramente avere toni trionfalistici: semplicemente, la situazione particolare ci ha portato

ad avere un risultato migliore rispetto alle aspettative e questo non può che farci piacere. Dobbiamo comunque ricordare che abbiamo ancora un capitale proprio negativo di 400 milioni di franchi da riassorbire e un debito pubblico comunque importante, di quasi due miliardi di franchi. Questo per dire che abbiamo sicuramente imboccato la giusta via, ma essa andrà perseguita con determinazione e coerenza anche nei prossimi anni. Per quanto riguarda il capitale proprio prevediamo alcune misure che saranno presentate con il Preventivo 2019; esse dovrebbero permettere di riappianare questo capitale proprio negativo nel corso dei prossimi anni. Occorre anche guardare i dati di Preconsuntivo del 2018, che in fondo ci confermano che siamo sulla strada giusta.

Occorre tuttavia continuare sulla via tracciata, perseguendo sul lungo termine una politica di equilibrio, senza cedere alle pressioni di corto termine. Solo in questo modo e con finanze solide sarà possibile garantire le risorse necessarie per far fronte a nuovi investimenti, come richiesto dalla Commissione della gestione e delle finanze, o a nuovi compiti che servono alla società, garantendo nel contempo il buon livello attuale delle prestazioni a favore dei nostri cittadini.

Le sfide e i progetti che ci attendono nel futuro sono molti e importanti per cui, ritrovati i margini di manovra, dovranno essere utilizzati con il massimo rigore e la massima oculatezza, in base a chiari ordini di priorità, e mantenendo una pressione fiscale moderata. Una situazione di finanze pubbliche sane costituisce in questo senso un atto di responsabilità, oltre che, per lo Stato, la garanzia alla base della necessaria progettualità e anche degli interessi delle generazioni future.

Alla luce di queste considerazioni invito il Parlamento ad approvare il rapporto commissionale, che propone l'accoglimento del Consuntivo 2017 in un contesto finanziario in via di miglioramento, ma che richiede conferme sul lungo termine, mantenendo alta la guardia. In tal senso negli interventi ci sono stati spunti su tempi specifici sui quali ci sarà modo di ritornare nelle discussioni sui singoli Dipartimenti. Concludo con un ringraziamento particolare alla Commissione della gestione e delle finanze per il lavoro svolto e al suo relatore per l'ottimo rapporto e per avere focalizzato l'essenza di questo Consuntivo. V'invito quindi a voler appoggiare il rapporto di Raffaele De Rosa.

La discussione generale è dichiarata chiusa.

La discussione sui singoli rendiconti dipartimentali è rinviata alla prossima seduta.

3. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 16:00 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.

Per il Gran Consiglio:

La Presidente, Pelin Kandemir Bordoli
Il Segretario generale, Gionata P. Buzzini