

ANNO 2019/2020

Seduta V: martedì 25 giugno 2019 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Comunicazioni del Presidente	471
2. Risposte a interpellanze	471
3. Stanziamento di un credito aggiuntivo di fr. 3'550'000.- per il completamento del progetto definitivo della tappa prioritaria della Rete tram-treno del Luganese prevista quale elemento centrale nell'ambito del Programma di agglomerato del Luganese (PAL)	476
- Messaggio del 15 maggio 2019 n. 7664	
- Rapporto di maggioranza dell'11 giugno 2019 n. 7664R1; relatori: Nicola Pini e Daniele Caverzasio	
- Rapporto di minoranza del 18 giugno 2019 n. 7664R2; relatore: Bruno Storni	
4. Chiusura della seduta e rinvio	494

PRESIDENZA: Claudio Franscella, Presidente

Alle ore 14:05 il Presidente dichiara aperta la seduta; sono presenti 85 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Agustoni - Alberti - Aldi - Arigoni Zürcher - Ay - Badasci - Balli - Bang - Battaglioni - Berardi
- Bertoli - Bignasca B. - Biscossa - Bourgoin - Buri - Buzzini - Caprara - Caroni - Caverzasio
- Cedraschi - Censi - Corti - Crivelli Barella - Dadò - Durisch - Ermotti-Lepori - Farinelli -
Ferrara - Ferrari - Filippini - Foletti - Fonio - Franscella - Gaffuri - Galusero - Gardenghi -
Garzoli - Gendotti - Genini - Ghisla - Ghisletta - Ghisolfi - Gianella Alessandra - Gianella
Alex - Guerra - Guscio - Isabella - Jelmini - Käppeli - La Mantia - Lepori Sergi - Lurati Grassi
- Maderni - Marchesi - Merlo - Minotti - Morisoli - Noi - Pagani - Passalia - Passardi - Patuzzi
- Pellegrini - Petrini - Piezzi - Pini - Pinoja - Polli - Pronzini - Pugno Ghirlanda - Quadranti -
Riget - Ris - Rückert - Schnellmann - Schoenenberger - Sirica - Soldati - Speciali - Stephani
- Storni - Tenconi - Terraneo - Tonini - Viscardi

Si sono scusati per l'assenza:

Bignasca A. - Imelli

Non si sono scusati per l'assenza:

Galeazzi - Lepori - Robbiani

1. COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

FRANSELLA C., PRESIDENTE - Vi ricordo che vi è la possibilità di donare il sangue fino alle ore 17:30. Finora i donatori sono stati una quarantina tra deputati e personale amministrativo, contro il centinaio dell'anno scorso. Forse il caldo non gioca a favore, ma vi è ancora tempo se qualcuno vuole farlo.

Infine, l'Ufficio presidenziale ha formalizzato la funzione di Segretario generale del Gran Consiglio ad interim all'avvocato Tiziano Veronelli fino all'entrata in carica del nuovo Segretario generale.

2. RISPOSTE A INTERPELLANZE

Tribunale penale cantonale e giudici supplenti

Risposta all'interpellanza presentata il 7 giugno 2019 da Matteo Pronzini e cofirmatari per l'MPS-POP-Indipendenti

PRONZINI M. - Mi rimetto al testo e ascolto con attenzione le risposte del ministro Gobbi.

GOBBI N., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI - È importante la premessa che mi accingo a fare. La maggior parte delle domande poste dagli interpellanti sono di competenza dell'Autorità giudiziaria e sfuggono quindi, in virtù del principio della separazione dei poteri, sia al potere esecutivo sia a quello legislativo. Ciò posto, il Consiglio di Stato, per il tramite del Dipartimento delle istituzioni (DI), ha interpellato il Tribunale penale cantonale in merito a questo atto parlamentare. Per quanto possibile quest'ultimo ha fornito le proprie osservazioni nelle tempistiche sancite dalla Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato [RL 2.4.1.1]. Per le ulteriori richieste cui il Tribunale in questione non ha potuto dare seguito è stato consultato il Consiglio della Magistratura. Alle domande dell'interpellanza rispondiamo come segue.

- 1. Nel 2017 a quanti processi hanno partecipato i singoli giudici supplenti (suddivisi tra giudice unico, presidente, giudice a latere)?*
- 2. Nel 2018 a quanti processi hanno partecipato i singoli giudici supplenti (suddivisi tra giudice unico, presidente, giudice a latere)?*
- 3. Nel 2019 (gennaio-maggio) a quanti processi hanno partecipato i singoli giudici supplenti (suddivisi tra giudice unico, presidente, giudice a latere)?*

Il Consiglio di Stato non dispone di tali informazioni e statistiche, le quali sono di competenza del Consiglio della Magistratura. Si può comunque rilevare che, a eccezione dei reati relativi alla sfera intima delle persone, laddove è imposta la presenza di almeno un membro dello stesso sesso della vittima (art. 335 cpv. 4 del Codice di procedura penale), la legge non prevede criteri quantitativi per la costituzione delle Corti. Essa avviene a seconda della disponibilità e della qualità dei singoli giudici supplenti.

4. *A chi spetta la scelta di "convocare" i giudici supplenti?*

5. *Sulla base di quali criteri vengono convocati?*

Per rispondere ai due quesiti si fa riferimento all'art. 52 cpv. 1 della Legge sull'organizzazione giudiziaria [RL 177.100] secondo cui «*in caso di ricazione e d'impedimento dei membri del Tribunale penale cantonale chi dirige il procedimento designa i sostituti tra i supplenti dei Tribunali di appello attribuiti al Tribunale penale cantonale*». Di conseguenza è l'Autorità giudiziaria ad avere la competenza per le convocazioni dei giudici supplenti.

6. *Ha discusso delle dimissioni dell'avv. Brenno Martignoni Polti? Se sì, a quali conclusioni è giunto? Se no, per quali ragioni non ha ritenuto necessario discuterne?*

Le dimissioni dell'avv. Martignoni Polti, delle quali il Tribunale, Il Governo e il Dipartimento competente hanno appreso a mezzo stampa, non sono state previamente discusse né con il Presidente del Tribunale penale cantonale né con il Governo e nemmeno con il Dipartimento competente.

7. *Lo scorso 3 agosto 2018 il Consiglio di Stato ha "nominato" la giudice supplente Manuela Frequin Taminelli quale "giudice straordinario". Sulla base di quali criteri la giudice supplente Manuela Frequin Taminelli è stata preferita agli altri sette suoi colleghi giudici supplenti?*

Sulla base della risoluzione governativa n. 35/29 del 3 agosto 2018, il Consiglio di Stato ha designato l'avvocato Manuela Frequin Taminelli giudice supplente, come da proposta e secondo le motivazioni del Presidente del Tribunale penale cantonale, in particolare, alla luce degli anni di collaborazione dell'avvocato sopra citato con il Tribunale stesso, dapprima come Vice-cancelliera redattrice e in seguito come giudice a latere cui è già stata affidata la direzione di alcuni processi derivati da decreti d'accusa per ovviare almeno in parte al noto sovraccarico. Per il resto si rinvia a quanto già indicato al deputato Pronzini in occasione della risposta all'interpellanza¹ del 4 agosto 2018 (v. punti 3 e 4 della risposta governativa).

8. *Per i casi in giacenza, nel 2018, quale è stato il tempo medio, minimo e massimo d'evasione (dall'entrata dal caso alla chiusura)?*

Queste informazioni sono di competenza del Consiglio della Magistratura e non sono mai trasmesse al DI.

9. *Per quale ragione non si è provveduto ad evadere il "preoccupante numero di casi in giacenza" – che a fine 2018 risulta essere ancora superiore ai 200 casi – tramite un utilizzo maggiore dei giudici supplenti?*

Premesso che anche il riscontro a questa domanda pertiene alle competenze del Consiglio della Magistratura, deve essere rilevato che l'impiego dei giudici supplenti come magistrati ordinari, oltre a essere stato criticato in passato dal Tribunale federale, è stato stralciato dallo stesso Gran Consiglio agli inizi dell'anno 2000 in occasione del dibattito dell'istituzione del quarto giudice al Tribunale penale cantonale, da cui era emersa la difficoltà nel dare a

¹ [Interpellanza](#): Interferenze del Consiglio di Stato nelle prerogative del Gran Consiglio in materia di elezione dei magistrati dell'ordine giudiziario, Matteo Pronzini, 04.08.2018. [Risposta](#) del Consiglio di Stato del 17.09.2018.

un supplente la funzione di giudice unico delle Assise correzionali (v. messaggio² n. 4966 del 25 gennaio 2000, pag. 12).

PRONZINI M. - Non replico e dichiaro solo che non sono soddisfatto.

Insoddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

Ricercato in Italia, pacificamente in Ticino: come mai?

Risposta all'interpellanza presentata il 19 giugno 2019 da Fiorenzo Dadò e Giorgio Fonio

Gli interpellanti si attengono al testo.

GOBBI N., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI - Poiché il diretto interessato non si è mai espresso pubblicamente sul proprio caso per motivi di riservatezza e di segreto d'ufficio non è possibile rispondere puntualmente in merito alla fattispecie concreta, oggetto dell'interpellanza. In entrata è importante rilevare come lo straniero oggetto del presente atto parlamentare non abbia ottenuto il permesso di soggiorno in Ticino, bensì da un'altra Autorità cantonale (nello specifico dal Cantone Argovia nel 2016 con scadenza nel 2021).

In termini generali si osserva che il permesso di soggiorno per i cittadini UE/ALS ottenuto in un altro Cantone ha validità su tutto il territorio nazionale. Al momento di un trasferimento in un altro Cantone, lo straniero notifica all'Autorità del nuovo Cantone l'avvenuto cambio d'indirizzo e di Cantone in modo che i dati del permesso possano essere aggiornati. Considerata la validità del permesso in tutta la Svizzera, di principio il cambiamento risulta essere una mera formalità. In ogni caso è prassi nel nostro Cantone richiedere gli atti concernenti la pratica della persona straniera al Cantone di provenienza, ma occorre dire che non sempre gli altri Cantoni danno debitamente seguito a questa richiesta: talvolta l'incarto è rimesso in forma parziale. A ogni buon conto, se da questi dovessero emergere elementi che mettono in dubbio il diritto di soggiorno della persona straniera o se a seguito dell'avvenuto trasferimento l'Ufficio della migrazione dovesse avere notizia che il cittadino straniero ha interessato le Autorità dell'ordine pubblico, nei suoi confronti è avviata una serie di verifiche e di approfondimenti per capire se le condizioni alla base del rilascio del permesso ottenuto sono ancora date.

La presenza di problemi concernenti l'ordine e la sicurezza pubblici possono quindi giustificare anche la richiesta del casellario giudiziale estero. A seconda degli esiti di tale esame, l'Ufficio della migrazione prende le debite misure conformemente alle disposizioni legali e alla giurisprudenza in materia. Nei casi gravi, se vi sono gli estremi, il permesso può essere revocato. La decisione di revoca è impugnabile finché non è cresciuta in giudicato e quindi la persona può continuare a lavorare e soggiornare in Ticino. Occorre inoltre specificare che l'Ufficio del sostegno sociale e dell'inserimento e l'Ufficio della migrazione si

² [Messaggio n. 4966](#): *Potenziamento del Ministero pubblico e del Tribunale penale cantonale*, 25.01.2000.

assistono vicendevolmente comunicando, il primo, l'erogazione di prestazioni assistenziali in favore di cittadini stranieri e, il secondo, le decisioni cresciute in giudicato di revoca o di diniego del permesso di soggiorno. In conclusione si osserva che un permesso rilasciato in un altro Cantone può poi essere revocato dalle Autorità ticinesi.

Rispondiamo come segue alle domande dell'interpellanza.

1. *Il 42enne cittadino italiano, di cui sopra, era in possesso di un permesso di soggiorno? Se sì, di che tipo?*

Il permesso di soggiorno è stato rilasciato dalle Autorità argoviesi nel 2016.

2. *Quale è stato l'iter (date incluse) che ha portato alla concessione del permesso di soggiorno?*

Non è possibile rispondere visto che non è stata l'Autorità cantonale ticinese a rilasciare il permesso.

3. *Vi sono state delle segnalazioni all'attenzione del Dipartimento delle istituzioni (DI) quando il 42enne ha fatto richiesta per ottenere gli aiuti sociali? Se sì, come sono state trattate?*

Come precedentemente illustrato, l'Ufficio del sostegno sociale e dell'inserimento comunica spontaneamente il versamento di prestazioni assistenziali a stranieri, per cui vi è un obbligo legale. Bisogna dire che fino alla crescita in giudicato di una decisione di diniego o di revoca del permesso, la presenza sul nostro territorio della persona straniera è legittimata e quindi non le possono essere negati gli aiuti sociali. I tempi tecnici delle vie ricorsuali contribuiscono altresì a dilatare le tempistiche.

4. *Quali uffici sono stati coinvolti nelle varie procedure?*

Tutte le Autorità comunali, cantonali e federali hanno un obbligo di collaborazione nei confronti delle Autorità della migrazione e sono tenute a fornire le informazioni e i dati necessari per l'applicazione delle normative in materia di stranieri. L'Ufficio della migrazione interPELLA, in base alle necessità e alle circostanze, i servizi pertinenti. Lo stesso collabora in particolare con il Ministero pubblico, la Polizia cantonale, le Polizie comunali, i Comuni, l'Ufficio del sostegno sociale e dell'inserimento, l'Ufficio di esecuzione e fallimenti, l'Istituto delle assicurazioni sociali, eccetera.

5. *Quali controlli incrociati vengono – o andrebbero – fatti per evitare casi del genere?*

I controlli in essere, peraltro previsti anche dal quadro normativo in materia di stranieri vigente a livello cantonale e federale e ampiamente illustrati in precedenti atti parlamentari permettono già un ampio scambio d'informazioni e consentono d'individuare e di combattere eventuali abusi. La vicenda riportata nei media è la comprova dell'efficacia delle collaborazioni instauratesi tra i vari enti. Come accennato, l'effetto sospensivo delle vie ricorsuali come la natura puramente dichiaratoria dei permessi di soggiorno UE/ALS, nonché le limitazioni derivanti dall'Accordo della libera circolazione, talvolta protraggono o impediscono le possibilità d'intervento dell'Autorità della migrazione come pure di altri servizi. Si specifica poi, come evinto dagli articoli pubblicati nei media alla base di questa interpellanza, pur essendo stato oggetto di diverse vicissitudini anche di carattere penale, lo straniero in quel momento non risultava iscritto nella banca-dati RIPOLE con il relativo mandato di ricerca.

6. *Non ritiene il Consiglio di Stato che, vista questa e altre casistiche gravi, sia opportuna una revisione delle procedure?*

No. Infatti, proprio grazie all'impianto di controllo vigente nel nostro Cantone, è stato possibile in varie occasioni individuare situazioni problematiche e intervenire con una decisione negativa concernente il diritto di soggiorno.

7. *Nel 2015 il Consiglio di Stato ha deciso di abbandonare la richiesta del certificato dei carichi pendenti per il rilascio o il rinnovo dei permessi B e G. Visto l'episodio in questione, il Consiglio di Stato intende reintrodurre la richiesta dei carichi pendenti?*

La decisione è stata il risultato di attenti approfondimenti, tenuto conto del principio "in dubio pro reo" che impedisce alle Autorità di arrecare un pregiudizio a qualcuno che è oggetto di procedimento finché la decisione di colpevolezza non è cresciuta in giudicato.

DADÒ F. - Ringrazio il Consigliere di Stato Gobbi per le risposte puntuali e chiare. Ho però ancora due domande: quando il DI ha ricevuto il dossier dal Canton Argovia, non vi era niente che facesse presagire un problema? Inoltre, visto che il ministro non ha risposto, forse per una dimenticanza, quale tipo di permesso aveva ricevuto la persona in questione?

GOBBI N., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI - Come già detto nella premessa, il permesso era di tipo B, quindi un permesso di soggiorno rilasciato dal Canton Argovia. Negli altri Cantoni non vi è la stessa sensibilità vigente in Ticino sui controlli da effettuare e quindi i dossier sono molto più sottili rispetto ai nostri dal punto di vista dei controlli. Tuttavia, un permesso rilasciato in modo corretto da un altro Cantone non può essere da noi contestato e, se vi sono dubbi, come risposto poco fa, sono svolti approfondimenti. In questo caso anche la "ricerca di arresto" non era inserita nella banca dati RIPOL; di conseguenza il controllo delle Autorità di polizia, che si erano già confrontate con il soggetto, non aveva dato esito positivo. La vicenda è emersa una volta che il procuratore pubblico ha segnalato la questione alle Autorità italiane (per un procedimento qui da noi).

PRONZINI M. - Faccio solo un'osservazione a futura memoria. Ha fatto bene il collega Dadò a porre domande supplementari alla sua interpellanza, cui il Consiglio di Stato ha risposto. Ne prendo atto e la prossima volta ci riserviamo anche noi il diritto di porre domande supplementari e ci attenderemo delle risposte. Sono d'accordo con questa procedura poiché la democrazia deve essere la più ampia possibile e giustamente il ministro ha dato seguito a queste legittime domande da parte del collega. Faremo così pure noi la prossima volta.

FRANSCELLA C., PRESIDENTE - Quando risponde alle interpellanze, il collega Pronzini dà anche consigli alla Presidenza e a tutti gli altri. Faccio notare che quella di prima non è una prerogativa data solo al deputato Dadò.

PRONZINI M. - Intervengo per fatto personale. Se il Presidente Franscella si riferisce a quanto accaduto ieri³, sottolineo che ieri, appunto, ha avuto luogo una brutta dimostrazione di democrazia: il Consiglio di Stato non ha risposto a una mia interpellanza e il Presidente del Parlamento non ha fatto nulla per far rispettare la legge. Intendevo questo nel mio intervento di prima.

FRANSCELLA C., PRESIDENTE - Questo è il suo parere.

Parzialmente soddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

3. STANZIAMENTO DI UN CREDITO AGGIUNTIVO DI FR. 3'550'000.- PER IL COMPLETAMENTO DEL PROGETTO DEFINITIVO DELLA TAPPA PRIORITARIA DELLA RETE TRAM-TRENO DEL LUGANESE PREVISTA QUALE ELEMENTO CENTRALE NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA DI AGGLOMERATO DEL LUGANESE (PAL)

Messaggio 15 maggio 2019 n. 7664

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

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

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

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione gestione e finanze: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia e il decreto legislativo annesso al rapporto medesimo.⁴

È aperta la discussione di entrata in materia.

³ Cfr. Raccolta dei verbali del Gran Consiglio 2019/2020, Seduta IV, 24.06.2019, p. 468.

⁴ Nel corso della seduta, il relatore di minoranza Bruno Storni ritira il rapporto di minoranza e lo "sostituisce" con un emendamento, cfr. pp. [480](#) e [484](#).

FRANSELLA C., PRESIDENTE - Anticipo che il relatore di minoranza ha comunicato che intende ritirare il proprio rapporto; formalizzerà detta decisione nel corso del suo intervento.

PINI N., CORRELATORE DI MAGGIORANZA E INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Siamo di nuovo qui a parlare della rete tram-treno del Luganese e mi permetto una piccola contestualizzazione: il Parlamento a giugno 2018 ha votato un credito di realizzazione per la tappa principale della rete tram-treno. Oggi discutiamo di un messaggio governativo che chiede di stanziare circa 3.5 milioni di franchi per la progettazione definitiva di alcune modifiche al credito di realizzazione su cui abbiamo già votato. 3.5 milioni di franchi sono il 38% di costi in più di progettazione definitiva: non sono pochi, ma costituiscono meno dell'1% (lo 0.8%) del costo complessivo dell'opera e quindi non sono nemmeno tanti. Per noi membri della Commissione gestione e finanze questo aspetto era chiaro ma, visto che un collega deputato me l'ha chiesto, forse vale la pena spiegarlo a tutto il plenum: il credito di 3.5 milioni di franchi è lordo, si tratta di un'autorizzazione alla spesa per la progettazione definitiva delle modifiche, il che significa che il Cantone mette il 58%, cioè 2 milioni di franchi, e la somma rimanente è messa dai Comuni e dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) sulla base della convenzione già firmata.

Perché proponiamo alcune modifiche? Esse nascono in seguito al dibattito parlamentare avvenuto in aula sul credito di realizzazione del progetto tram-treno, durante il quale sia la Commissione gestione e finanze sia l'allora Commissione speciale per la pianificazione del territorio avevano definito una serie di raccomandazioni generali al Consiglio di Stato [come l'invito alla ricerca della maggiore condivisione politica possibile sul progetto, o quello di cercare di appianare le opposizioni che nel frattempo sono state inoltrate all'Ufficio federale dei trasporti (UFT)], oltre ad altre più puntuali su aspetti di tracciato o di realizzazione. Come membro della Commissione gestione e finanze mi sento di porgere un plauso al Governo e al Dipartimento del territorio (DT) che hanno lavorato sulle raccomandazioni formulate apportando alcune modifiche al progetto. Cambiamenti che nessuno ha contestato e che risolvono circa i due terzi delle opposizioni inoltrate, creando maggiore condivisione intorno al progetto, inoltre rappresentano fattivi miglioramenti allo stesso, come indicato nel rapporto di maggioranza.

Tra gli elementi positivi mi permetto di evidenziare l'attraversamento in galleria, e quindi non a raso della strada cantonale ma soprattutto dell'incrocio al Suglio di Manno. Vi è poi una facilitazione di accesso alla zona industriale di Manno e di Bioggio, oltre a un leggero spostamento della fermata "aeroporto", più vicina allo scalo aeroportuale, e l'uscita su Lugano che ritornerebbe, come nel progetto iniziale, l'attuale sede della banca EFG, il che permette una maggiore linearità del tracciato. Si tratta quindi di modifiche fattive che vanno incontro a quanto richiesto da questo consesso, che migliorano di molto il progetto e che sono preavvisate positivamente dalla nostra Commissione.

Tocco infine due aspetti: il primo è che ci siamo posti una domanda del tipo: "Andiamo a progettare modifiche, ma quali sono i costi finali di realizzazione per cui abbiamo già votato il credito?" E ci è stato detto che i costi non dovrebbero aumentare perché vi sarebbe una sorta di compensazione tra gli espropri che non devono essere eseguiti e altri che dipendono dalle modifiche sul costo finale, anche se occorre attendere la progettazione definitiva per cui andiamo a votare il credito.

Il secondo aspetto è che la Commissione gestione e finanze, che nel rapporto di maggioranza ha ripreso un po' tutte le raccomandazioni fatte, ripropone con forza la necessità di potenziare in modo incisivo il park&ride a Ponte Tresa perché molte automobili

devono fermarsi lì, anche per dare un po' di fiato al Malcantone (e guardo in particolare i rappresentanti della regione presenti oggi).
Torneremo più tardi sugli emendamenti.

CAVERZASIO D., CORRELATORE DI MAGGIORANZA E INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Ha già detto tutto il relatore e collega Pini, che ringrazio. Presentiamo oggi alcuni correttivi scaturiti da un'autocritica fatta dal DT, che ringrazio, che ha apportato miglioramenti sul tracciato. Ci rendiamo conto dell'aumento dei costi del 38% del credito di progettazione e, come detto in precedenza, ci siamo preoccupati in seno alla Commissione poiché spesso un aumento del costo di progettazione implica un aumento del costo di realizzazione. Tali spese sono compensate dai costi preventivati in merito agli espropri. Le modifiche, come abbiamo sentito, sono dettate da due fattori: un raddoppio del binario (richiesta che se non erro è stata fatta dall'UFT) e un'altra parte di costi che asseconda un po' le richieste fatte dal Gran Consiglio e da parte degli oppositori. Occorre ricordare il contesto: ci rendiamo conto tutti che stiamo progettando un tram-treno in un territorio fortemente urbanizzato, il che significa ricevere molti ricorsi. Infatti, ve ne sono al momento ben 127 pendenti sul tavolo del Governo. Mi sembra evidente che le modifiche non li cancelleranno tutti ma, con una richiesta di credito di 3.5 milioni di franchi, almeno quelli inerenti alle richieste espropriative si riuscirà a ridurli, oltre a migliorare il tracciato come accennato dallo stesso Parlamento. Alcune richieste erano state avanzate in fase di progettazione e di approvazione del credito e oggi ci troviamo qui con idee che vanno in questa direzione e ringraziamo per averci in parte ascoltato. Interverrò dopo a nome della Commissione sui due emendamenti. Porto per ora l'adesione del gruppo Lega al credito in oggetto.

BERARDI G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Comunico il sostegno al rapporto di maggioranza del gruppo PPD+GG e desidero portare all'attenzione del consesso alcuni spunti di riflessione. Per farlo mi servirò di tre brevi aneddoti.

Ecco il primo. Ricordo come fosse oggi quando nei primi anni Settanta, da bambino, piansi a dirotto perché a Lugano, forse in corso Elvezia, una squadra di operai stava sradicando le rotaie del tram, ormai dismesso da alcuni anni, più precisamente dal 30 maggio 1970. Togliere i binari del tram, per me, era come subire un'ingiustizia e diversi anni dopo compresi e, non fui il solo, che probabilmente fu anche un grave errore. Ebbene, con il credito su cui voteremo oggi si contribuisce ad avvicinare il giorno in cui si tornerà a rimettere i binari del tram e a metterne addirittura di nuovi per diversi chilometri. A parte il fatto che, dopo tanti anni, il mio pianto sarà consolato, con questa operazione si renderà molto più attrattivo un mezzo pubblico moderno ed efficace, riducendo sensibilmente i tempi di percorrenza da e per la stazione e il centro-città in provenienza dal Malcantone e dal Basso Vedeggio.

E qui veniamo al secondo aneddoto. Da studente al Politecnico di Zurigo, nel 1990 la Ferrovia della valle della Sihl, che da Sihlbrugg raggiungeva la relativamente periferica stazione di Zurigo Selnau, fu prolungata con un tunnel sotto il fiume fino alla stazione centrale di Zurigo. Ebbene, la Sihltalbahn conobbe un formidabile incremento di utenti e questo fatto permise di sgravare dal traffico la Sihltal che allora era una delle poche porte d'entrata da sud per Zurigo. Con la rete tram-treno del Luganese si mira a ottenere lo stesso effetto a tutto vantaggio del Malcantone e del Piano del Vedeggio, come pure della città di Lugano e, più in là, del Piano Scairolo.

E ora vengo al terzo e ultimo aneddoto. Nella mia funzione di sindaco di Alto Malcantone,

ho recentemente recuperato la prova che nel 1909, l'allora Comune di Breno, ora frazione, investì 500 franchi per acquistare un'azione delle Ferrovie luganesi, l'odierna FLP. Certamente una somma ingente per una comunità così piccola. Breno e diversi altri Comuni, fra i quali Bioggio, ossia quello del collega Alberti, con somme anche più importanti, hanno dimostrato allora grande lungimiranza. La stessa lungimiranza del progetto tram-treno per il quale occorreranno investimenti molto ingenti, ma che rivoluzionerà la mobilità del Luganese.

Si tratta di un progetto voluto, condiviso e molto atteso dai Comuni del Malcantone in particolare, ma non solo. Questo credito aggiuntivo ha proprio lo scopo di sciogliere alcuni nodi emersi con la procedura di pubblicazione e dunque contribuirà ad accrescere il consenso e ad accelerare l'esecuzione di un'opera storica che ha il nobile obiettivo di far recuperare qualità di vita alle nostre cittadine e ai nostri cittadini e che gode dunque dell'appoggio del gruppo PPD+GG.

STORNI B., RELATORE DI MINORANZA E INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Il gruppo PS sostiene la richiesta di credito per la ripresa della progettazione correttiva a un progetto purtroppo mal fatto per il quale lo scorso anno avevamo già votato il credito per la realizzazione, caso più unico che raro. Già allora avevamo espresso forti perplessità su quanto si voleva fare e avevamo presentato diverse proposte di miglioramento, le quali erano state però bellamente ignorate dalla maggioranza commissionale e chiaramente dai relatori del rapporto di maggioranza che hanno seguito pedissequamente il Consiglio di Stato puntando avanti tutta e sbattendo contro un muro di circa 120 opposizioni. Il risultato è che si ritorna alla casella di partenza e si chiedono altri 3.5 milioni per una serie di correttivi che una progettazione appena sufficiente avrebbe già previsto dall'inizio (decisione che naturalmente salutiamo). Si noti che non stiamo progettando una canalizzazione o un risanamento selvicolturale, ma una fondamentale opera da 400 milioni di franchi per cercare finalmente di avvicinare l'agglomerato ticinese ai parametri di mobilità svizzeri. Purtroppo già nel messaggio dello scorso anno si poteva leggere che il progetto così come presentato era tutt'altro che convincente se con i 400 milioni previsti si calcolava un aumento dell'utenza con il nuovo tram-treno di soli 5'200 passeggeri al giorno, in un agglomerato nel quale entrano ed escono 200 mila veicoli al giorno. A titolo di paragone a Losanna la realizzazione della linea metropolitana M2 costata 800 milioni di franchi ha portato l'utenza da 15 mila a 80 mila, e cinque anni dopo l'inaugurazione era già in saturazione, tanto che proprio nelle scorse settimane il Canton Vaud ha votato altri 150 milioni per il potenziamento del sistema, raddoppiando il tratto sotto la stazione in modo da permettere una cadenza di due minuti, riparando un errore fatto inizialmente e inserendo una nuova fermata. Inoltre, si investono altri 580 milioni per una terza linea di metropolitana.

È quindi fondamentale, visto che non si sono volute sentire le nostre proposte (anche se ora dobbiamo ritornare sulla progettazione per cause di forza maggiore come gli oltre 120 ricorsi), che si facciano i compiti fino in fondo e si cerchino tutte le migliorie possibili per poi realizzare un'opera che non serva solo per 5'200 passeggeri in più ma per multipli. Abbiamo visto negli ultimi anni che seppur con i binari del 1870 in Ticino abbiamo avuto un notevole aumento dell'uso del treno grazie a un orario cadenzato, a nuove composizioni e all'Abbonamento arcobaleno: 190 milioni passeggeri-chilometri nel 2017 per rapporto ai 75 milioni del 2004 (+250%). Il primo e finora unico nuovo tratto di strada ferrata posato in Ticino dopo il 1870, la Mendrisio-Stabio, è già usato da 4'500 utenti al giorno.

Nella seconda metà del secolo scorso purtroppo abbiamo smantellato troppe ferrovie regionali, in questo caso si vuole smantellare la tratta Bioggio-Lugano, come a non voler imparare dagli errori del passato.

In questo senso avevamo presentato un rapporto di minoranza nel quale chiediamo di aumentare il credito del presente messaggio a 4.6 milioni per permettere di progettare altre possibili migliorie a questo problematico progetto. Avendo nel frattempo trovato un accordo in seno alla Commissione gestione e finanze che riprende l'auspicio del rapporto di minoranza trasformandolo da una richiesta diretta di aumento dell'importo a una richiesta "indiretta" al Consiglio di Stato affinché presenti un messaggio per un credito di progettazione, ritiro il rapporto di minoranza. Presenterò la richiesta tramite un emendamento al decreto di cui parleremo più tardi.

Concludo esortando il Consiglio di Stato, la CRTL e la Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) a voler rivedere a fondo il progetto, che sarà fondamentale per ricostruire una mobilità decente in un agglomerato sempre più immobile malgrado il quasi miliardo investito negli ultimi quindici anni. Gli errori che facciamo oggi li pagheremo molto cari anche solo fra vent'anni. Dobbiamo finalmente agire con lungimiranza e puntare a risolvere veramente la situazione, non accontentandoci dei pochi 5'200 utenti in più che già a fronte di quanto avviene sulla Mendrisio-Stabio (con 4'500 utenti) è un numero troppo esiguo e non sicuramente degno di una Città-Ticino con una relativa metropolitana. Senza un cambiamento di paradigma negli obiettivi e nella progettazione di queste importantissime opere rischiamo di rimanere in coda o in piedi nei TiLo sovraffollati ancora per altri decenni.

Si prende atto della decisione di ritirare il rapporto di minoranza e di "sostituirlo" con un emendamento che sarà presentato in seguito.

MARCHESI P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Sono convinto che non sia necessario ricordare la situazione critica della mobilità del Malcantone e del Luganese. I cittadini che vivono nella regione aspettano da decenni soluzioni concrete che possano alleviare la loro sofferenza dovuta al traffico soffocante e sempre più invasivo. Da troppo tempo si sente parlare di progetti, gallerie, circonvallazioni e potenziamento del trasporto pubblico. Da troppo tempo si parla, si discute, si litiga, ma si realizza ben poco. Cambiano i Governi e cambiano i referenti, ma i problemi restano irrisolti. Negli ultimi anni, forse per una maggiore consapevolezza da parte di tutti gli attori politici cantonali e locali, si è ben compreso che il tempo per giocare a chi grida più forte è finito. Per evitare il collasso, e forse anche per scongiurare una possibile insurrezione popolare, è finalmente giunto il momento di passare dalle parole ai fatti.

Il DT e il Consiglio di Stato negli ultimi anni hanno tolto dai cassetti numerosi progetti già quasi allo stadio esecutivo, progetti pagati lautamente con i soldi dei contribuenti; li hanno aggiornati e resi più prossimi possibile alla realizzazione. Questo approccio, da cittadino malcantonese, mi rallegra. Il progetto a rete tram-treno è uno sguardo al futuro che permette in modo concreto di potenziare il trasporto pubblico rendendolo più efficace, capillare e soprattutto attrattivo. Si tratta di un progetto che nel suo concetto è impossibile da rifiutare perché beneficia di un'esperienza molto positiva dell'attuale tram FLP che nei decenni ha contribuito ad attenuare e limitare la mobilità privata transfrontaliera e locale, con un'offerta alternativa già oggi piuttosto interessante.

Il progetto presentato nel 2017 dal Consiglio di Stato al Parlamento con il messaggio⁵ n. 7413 chiedeva un contributo di complessivi 400 milioni di franchi per la realizzazione della tappa prioritaria. Il progetto nella sua globalità era parso di discreto-buon livello in quanto in grado di rispondere agli obiettivi principali di migliorare la capacità aumentando la cadenza, estendere la rete nel comparto Bioggio-Manno fino al centro di Lugano, migliorare i tempi di percorrenza e la possibilità di estendere questa rete con la linea Cornaredo-Grancia.

Da subito sono però emersi i chiari punti deboli del progetto, in gran parte discussi in aula, in particolare il comparto di Bioggio-Manno con i numerosi attraversamenti di strade principali e incroci, con l'ostruzione di diversi ingressi agli stabili esistenti. L'uscita del tunnel in centro a Lugano è in una posizione per nulla efficace e funzionale; il park&ride a Bioggio-Cavezzolo, che obbliga le automobili in arrivo dall'autostrada a percorrere il tratto Manno-Bioggio allungando i tempi di percorrenza, e diversi espropri critici sull'intera tratta. Il progetto nel suo complesso è efficace e globalmente sostenibile ma con troppi punti critici che ne avrebbero compromesso la realizzazione in tempi ragionevoli. I diversi punti deboli del progetto sono a mio avviso frutto di una progettazione poco rigorosa e troppo autoreferenziale. Confido che una valutazione su cosa non sia funzionato e come impedire che ciò avvenga ancora in futuro sarà presa a carico dal Dipartimento.

Il messaggio in esame relativo alla richiesta di un credito supplementare per la progettazione definitiva della tappa prioritaria tram-treno è certamente da accogliere con convinzione. Nel documento si può chiaramente evincere che gran parte delle debolezze progettuali evidenziate nel comparto Bioggio-Manno e all'uscita del tunnel del centro di Lugano saranno risolte e migliorate. In particolare nel progetto si apprezza l'eliminazione dell'attraversamento dell'incrocio Manno-Suglio, ora risolto con un sottopasso ferroviario, la realizzazione di un nuovo park&ride interrato vicino all'uscita autostradale sito al terminale Manno-Suglio riducendo quindi gli spostamenti verso Bioggio, l'ottimizzazione del comparto Cavezzolo e l'uscita del tunnel in centro Lugano spostandolo appunto nello stabile EFG (ex BSI). Il progetto nel comparto Bioggio-Manno risolve buona parte delle criticità e permetterà verosimilmente di ridurre sensibilmente le opposizioni al progetto approvato dal Gran Consiglio. Vi sono di sicuro ancora aspetti di portata minore da migliorare, ma confidiamo nel fatto che il DT possa, insieme ai proprietari degli immobili, trovare le giuste soluzioni. Nella tratta Ponte Tresa-Bioggio vi sono tuttavia ancora diverse opposizioni al progetto più puntuali, probabilmente meno critiche, al fine della realizzazione dell'opera. Noto che il DT sta cercando, nel limite del possibile, di trovare dei compromessi con gli oppositori e lo invitiamo a continuare su questa strada.

In conclusione, il credito supplementare in questione merita il sostegno di questo Parlamento perché risolve in gran parte le debolezze e le criticità del progetto precedente. Il Malcantone e il Luganese necessitano di un progetto di rete tram-treno efficace, capillare e attrattivo al fine di migliorare il trasporto pubblico e rendere l'automobile un po' meno indispensabile. Invito inoltre ad approfondire il tema park&ride a Ponte Tresa, fondamentale per migliorare anche l'accessibilità della valle della Tresa a questo importante mezzo di trasporto pubblico.

⁵ [Messaggio n. 7413](#): 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 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 e PAL2), 06.09.2017.

Alla luce di queste considerazioni porto l'adesione del gruppo UDC al rapporto di maggioranza e ringrazio i relatori. Chiedo al Gran Consiglio il sostegno a detto rapporto poiché si tratta di un progetto che contribuirà di sicuro a dare finalmente una valida risposta ai cittadini della mia regione.

BOURGOIN S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO I VERDI - È molto bello essere qui per parlare di un grande progetto che favorisce la mobilità collettiva. È di grande importanza dare una possibilità per migliorare questo progetto perché pianificare un tessuto urbano fortemente edificato è un'impresa titanica. Capisco bene il collega Storni che evidenzia i limiti del progetto, ma credo che sia impossibile trovare un consenso totale quando si va a pianificare in un tessuto urbano densamente edificato.

Ciò detto, ci troviamo in una situazione molto felice poiché ci accingiamo a votare un credito aggiuntivo per il completamento della progettazione definitiva, il che ci offre un'opportunità per dare voce ma anche mezzi concreti agli auspici portati avanti nel rapporto n. 7413 considerato nella decisione del Gran Consiglio del giugno 2018, che chiedeva che nella pianificazione della progettazione del tram-treno si includesse in qualche modo anche la possibilità di considerare un futuro alla linea collinare.

So che vi sono accordi strategici relativi al finanziamento federale per l'opera e che occorreranno ancora diversi anni per la messa in esercizio (l'anno prossimo, se tutto va bene, entrerà in vigore il nostro metro-Ticino). Sappiamo però che un buon servizio, che piace alla popolazione e che risulta utile, sarà utilizzato. Molte persone lasceranno quindi a casa la propria vettura per compiere la tratta dal proprio domicilio al lavoro, ma anche per il tempo libero (ricordiamoci infatti che due terzi degli spostamenti dei ticinesi hanno luogo nel tempo libero). Gli aggiustamenti di questa pianificazione definitiva possono essere considerati una progettazione compatibile con un'eventuale continuazione dell'esercizio della cosiddetta "tratta di collina" o un'eventuale continuazione della stessa, tenuto conto che dal momento che la messa in esercizio durerà ancora diversi anni vi sarà la possibilità di valutare nell'evoluzione della situazione viaria anche la possibilità a breve e lungo termine dell'utilizzo in qualche modo della tratta di collina. Tenuto conto inoltre che la progettazione verterà anche su un cambiamento del tracciato e sull'uscita del treno nella zona dello stabile dell'ex BSI (ora EFG) sarebbe interessante considerare un'eventuale nuova fermata.

Per queste ragioni il gruppo dei Verdi sostiene con convinzione il rapporto emendato offrendo l'opportunità a questo progetto, grazie all'intervento del Consiglio di Stato, di effettuare una valutazione per non compromettere un'eventuale maggiore respiro al sistema viario del Luganese.

PASSARDI R. - Dichiaro il sostegno al rapporto. Oggi si discute di alcune modifiche puntuali al progetto. Nei vari rapporti è stata solo considerata e auspicata la possibilità di proseguire e non precludere il collegamento nord-sud della valle del Vedeggio. La parte superiore del medio Vedeggio è stata purtroppo esclusa dalla progettazione della linea. Il collegamento amplierà l'offerta di trasporto pubblico in favore di tutti i Comuni del Vedeggio e potrà giovare anche alla popolazione dei Comuni circostanti del Malcantone e della Capriasca. Nel contempo permetterà anche ai numerosi frontalieri occupati nella parte nord del Vedeggio di usufruire di un mezzo veloce di collegamento alleggerendo la rete stradale. Spero che tale possibilità non sia abbandonata, ma sia considerata in tempi brevi viste le difficoltà di reperire i fondi.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 66 voti favorevoli e 3 astensioni.

È aperta la discussione sui singoli articoli del disegno di legge annesso al messaggio governativo.

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

Articolo 2

- Emendamento dell'MPS-POP, Indipendenti

Il credito di cui all'articolo 1 viene iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

L'appalto, fatta eccezione per il superamento dei crediti precedenti per un importo di fr. 315'000, non verrà assegnato tramite un mandato diretto.

PRONZINI M. - L'emendamento riguarda un tema sollevato negli scorsi mesi e ripreso anche nel rapporto: dal 2012 a oggi per i crediti di progettazione si è dato un grosso mandato diretto al consorzio Edy Toscano (8.2 milioni di franchi) con le fette di salame (iniziando con un mandato, poi un altro e un altro ancora e così via). Evidentemente questo modo di procedere è a nostro avviso un aggiramento delle disposizioni legali e della Legge sulle commesse pubbliche [LCPubb; RL 730.100]. Con questo nuovo credito di circa 3.5 milioni di franchi, non considerando il superamento di 315 mila franchi, altri 3.2 milioni sarebbero assegnati ancora con mandato diretto allo stesso consorzio. Pertanto, da un credito iniziale di 1.5 milioni, in base alla legge appena citata, con una procedura d'appalto, il consorzio si vedrà assegnare 12 milioni. Riteniamo che questo non sia il modo corretto di procedere: per fortuna siamo intervenuti segnalando il problema affinché in futuro si possa evitare di procedere così. Crediamo che in questo caso non si debba agire con un mandato diretto e proponiamo quindi l'emendamento.

CAVERZASIO D., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Abbiamo parlato dell'emendamento in seno alla Commissione gestione e finanze. Ho posto peraltro una domanda al Consigliere di Stato che, se non erro, aveva già risposto a un'interpellanza⁶ nel marzo 2019 proprio su questo tema. L'estensione del mandato, come previsto dal bando di concorso, è stata pubblicata ed è cresciuta in giudicato e quindi fa stato quel bando. Come ribadito oggi e come indicato nel messaggio, siamo inoltre certi che i passi successivi

⁶ [Interpellanza](#): Rete tram-treno del Luganese: i 36 milioni di franchi per la progettazione e direzione lavori verranno assegnati in base a un concorso o saranno dati con un mandato diretto al gruppo AF Edy Toscano?, Matteo Pronzini, 01.03.2019.

seguiranno l'iter del concorso. La Commissione invita quindi a non approvare l'emendamento.

Messo ai voti, l'emendamento è respinto con 8 voti favorevoli, 61 contrari e 6 astensioni.

Articolo 5 (nuovo)

- **Emendamento di Bruno Storni**

Considerate le modifiche di progetto per le quali si chiede il credito in oggetto e poiché il progetto ha secondo una parte della Commissione ancora margini di miglioramento, in particolare relativi al mantenimento della linea di collina, tratta Bioggio-Lugano Stazione, che meritano approfondimenti (come già in parte auspicato nel rapporto al messaggio n. 7413), si chiede che il Consiglio di Stato, valutati opportunità, fattibilità e costi, presenti un messaggio per lo stanziamento di un credito di progettazione aggiuntivo per:

- ***studiare il mantenimento del tracciato di collina Bioggio Stazione FFS con il suo inserimento a Bioggio nella nuova linea e con un modello d'esercizio adeguato all'utenza che migliori l'efficienza e la stabilità del sistema;***
- ***progettare una fermata in zona Sant'Anna tra gli stabili ex BSI (conseguente al cambiamento del tracciato pure oggetto del presente messaggio n. 7664).***

STORNI B. - Mi rimetto al testo dell'emendamento.

CAVERZASIO D., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Ci siamo chinati anche su questo emendamento seppur ben consapevoli del fatto che per legge, per fare passare il credito totale, servono 46 voti favorevoli. È chiaro che per la Commissione gestione e finanze questa non è una cambiale in bianco che significa progettare per forza le tratte in questione. Non significa nemmeno dare seguito completo alle due richieste, anche se è vero che la Commissione condivide che possano essere eseguiti studi approfonditi volti ad analizzare la possibilità e la fattibilità delle due varianti. Se, come spiegato in Commissione dai deputati socialisti, l'intento è quello di valutare la fattibilità o meno di queste due varianti e, in seguito, aprire una discussione sulla possibilità di passare alla realizzazione o meno, la Commissione approva l'emendamento, ma bisogna che questo aspetto sia ben chiaro. Non vogliamo concedere un credito in bianco per andare avanti con la progettazione senza prima avere eseguito un'analisi conseguente dei costi e dei benefici.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Premetto che mi ero preparato per rispondere a un rapporto di minoranza, poi ritirato e sostituito da un emendamento, il che rende la cosa ancor più incomprensibile visto che il rapporto in questione conteneva perlomeno alcune argomentazioni, mentre qui mi ritrovo con una decina di righe con la motivazione che il progetto ha ancora margini di miglioramento.

Il messaggio e il rapporto di maggioranza danno compiutamente ragione alla posizione del Consiglio di Stato e quindi mi limiterò a rispondere alla richiesta di emendamento. Mi riferirò naturalmente al rapporto di minoranza anche se esso non esiste più formalmente, altrimenti sarei privo di argomenti.

In tale rapporto si chiedeva che, oltre ai fr. 3'550'000.- invocati con il messaggio per concludere la progettazione definitiva della tappa prioritaria, fossero stanziati 950 mila franchi per *«inserirvi gli interventi necessari, mantenere in esercizio la linea FLP di Collina-Molinazzo-Lugano FFS e realizzare la fermata di Sant'Anna nella corte dello stabile EFG ex BSI»*. L'emendamento vincola invece il Consiglio di Stato a presentare un messaggio per lo stanziamento di un credito aggiuntivo di progettazione, ma cambia poco.

Inizio dalla seconda richiesta, che è la parte più facile: la modifica di progetto che ha riportato il portale Sant'Anna fra gli stabili di EFG è stato reso possibile grazie alla disponibilità della EFG medesima e ha riportato alla ribalta il tema di una possibile fermata aggiuntiva del tram-treno all'uscita dalla galleria. Tale opzione, quando all'origine l'uscita doveva essere quella, era a suo tempo stata richiesta anche dalla città di Lugano e, oltre che per l'opposizione di BSI, era stata scartata per il motivo che l'opportunità e le modalità dell'inserimento di tale fermata avrebbero dovuto essere oggetto di analisi e di decisioni in una variante di Piano regolatore che avrebbe dovuto riordinare tutto quel comparto cittadino ma a oggi non approvata (se mi sbaglio mi corregga il deputato e municipale di Lugano Michele Foletti). Ciononostante, anche su desiderio della stessa EFG, sono state avviate valutazioni tecniche preliminari nel senso desiderato: la progettazione costerebbe circa 100 mila franchi, e poi dovrebbe essere richiesto il futuro credito di realizzazione. Con riserva del tema pianificatorio non vi sono particolari obiezioni da parte del Consiglio di Stato in tal senso, ritenuto comunque che non è pensabile procrastinare l'intero progetto in attesa di una variante di Piano regolatore, ma da questo punto di vista potrei dire "datemi i 100 mila franchi contenuti in tal senso nel rapporto di minoranza e con essi conviviamo e possiamo procedere". Ben diverso è il discorso dell'insensata richiesta di progettare con 850 mila franchi, o comunque con un nuovo credito da richiedere, gli interventi necessari a mantenere in esercizio la cosiddetta "tratta di collina". Qui di seguito vi sono almeno otto motivi di vario ordine per respingere questa richiesta:

1. Coerenza: il 19 giugno 2018 il Parlamento ha accolto, con 78 voti favorevoli, tra cui quello del relatore di minoranza, e 2 astensioni, la richiesta della parte cantonale di 68 milioni di franchi su un credito di 400 milioni per la realizzazione della tappa prioritaria del tram-treno del già citato messaggio n. 7413. Così facendo il Gran Consiglio ha anche necessariamente approvato il progetto su cui l'opera si fonda, che prevedeva e prevede appunto la dismissione della tratta collinare. Esplicito il messaggio appena citato: *«per contro il tracciato esistente che da Bioggio-Molinazzo si snoda fino a Lugano FFS viene abbandonato. La dismissione e il successivo smantellamento di questo tratto non sono oggetto di questo messaggio»*. Il tema è stato perciò esplicitamente deciso da questo lodevole consesso. Emendando la richiesta del messaggio in discussione a un anno di distanza il Gran Consiglio tornerebbe, secondo me in modo abbastanza clamoroso, su una sua decisione.
2. Utilità: mi riferisco ancora al rapporto di minoranza. Il mantenimento della linea di collina si giustificerebbe per il motivo che il 52% dei passeggeri provenienti dal piano del Vedeggio si recherebbe alla stazione FFS e i tempi di percorrenza sarebbero analoghi con i due tracciati (11 minuti con quello attuale e 10 minuti con il tram-treno). Premesso che entrambi i tracciati portano in stazione, la percentuale degli utenti che vi si reca non è un dato molto significativo per la scelta del tracciato da realizzare. Ciò che conta è semmai prevedere il tracciato più breve. E su questo punto sono davvero sbagliati i tempi

di percorrenza indicati nel rapporto di minoranza: con la linea attuale occorrono 12 minuti di tram e 2 minuti e mezzo di spostamento a piedi dalla stazione di Molinazzo alla stazione FFS, per un totale di 14 minuti e mezzo e non 11. Con il futuro tram occorreranno 5 minuti di percorrenza ferroviaria e 4 minuti di spostamento pedonale per un totale di 9 minuti e quindi giustificare con questo argomento il mantenimento della linea di collina si rivela totalmente infondato.

3. Utilità 2: stabilito che la linea di collina non è utile a chi dalla valle del Vedeggio si reca in stazione FFS, è scontato che questa linea è ancora meno utile a chi si sposta da e per il centro di Lugano, il rapporto di minoranza non dice nulla a riguardo di quelli che sarebbero i veri utenti di questa tratta. Utenti che nella realtà dei fatti sono unicamente coloro che da e per Lugano fanno capo alle fermate di Cappella di Agnuzzo, Sorengo Laghetto e Sorengo, ossia le prime tre fermate della linea. Ebbene, sulla base dei rilievi svolti da chi gestisce il tracciato, si tratta di al massimo un 10% dei circa 7'400 passeggeri trasportati giornalmente, ovvero 740 utenti, che sono davvero pochi se consideriamo che il contesto è decisamente popolato.
4. Costi: definiti un capriccio delle associazioni ATA (Associazione traffico e ambiente), STAN (Società ticinese per l'arte e la natura), Cittadini del territorio, eccetera, dalle cui bocche dipendeva poi il rapporto di minoranza. Secondo tali associazioni e secondo il rapporto di minoranza pag. 2 *«con un diverso modello di esercizio è possibile mantenere in esercizio la linea senza aggravii di costi»*. Questa è una vera e propria "balla spaziale". Infatti, anche se ora non possiamo saperlo con precisione, la progettazione non costerà di certo solo gli 850 mila franchi indicati nel rapporto di minoranza. In merito all'esecuzione, da uno studio di fattibilità del 2012 occorrono fino a 24 milioni di franchi (circa il 30%) per il collegamento Bioggio-Cavezzolo con la linea esistente, oltre ai costi di adattamento della linea esistente (sistemi di sicurezza, alimentazione, eccetera) per almeno altri 10 milioni di franchi, per un totale di almeno 34 milioni di franchi circa. Vi sono poi i costi ricorrenti di gestione: da 1.6 a 2.6 milioni di franchi all'anno con un grado di copertura dei costi compreso tra il 6% e il 10% (quindi infimo), ovvero scoperto di 2.35 milioni all'anno nella migliore delle ipotesi, interamente a carico del Cantone e dei Comuni senza nessun contributo della Confederazione. Inoltre, vi sono costi ricorrenti di manutenzione della vecchia linea per 700-800 mila franchi all'anno. Si parla dunque di 35 milioni di franchi di realizzazione e almeno 3 milioni di franchi all'anno per 740 utenti al giorno. Una linea bus, secondo una prima stima, comporterebbe un costo non coperto di un milione di franchi all'anno e costi modesti d'infrastrutture per l'allestimento delle fermate. Regalare 740 autovetture utilitarie agli altrettanti utenti della linea di collina costerebbe invece 7.4 milioni di franchi.
5. Consenso locale: ho appena detto che stiamo rincorrendo i capricci delle citate associazioni e rimettendo in forse una decisione già condivisa a più livelli. Infatti, oltre a questo Gran Consiglio, la dismissione della linea di collina e la sua sostituzione con una linea bus è già stata condivisa e concordata sia con la CRTL sia con i Comuni interessati che sul tema hanno dato prova di grande realismo e – aggiungo io – senso dello Stato. Il rapporto di minoranza, infatti, sottolinea come non si è dato ascolto alle opposizioni al tram-treno delle predette associazioni, ma si dimentica di dire che nessuno dei Comuni interessati è opponente al progetto tram-treno per il motivo della dismissione. Il solo Comune di Muzzano ha presentato un'opposizione cautelativa in cui condiziona il proprio consenso al progetto alla garanzia di un trasporto su gomma sostitutivo tra Agno e la stazione FFS, linea che sarà, ben inteso, introdotta e che per Muzzano porterà benefici a zone come la frazione Piodella e la zona industriale, oggi non adeguatamente servite

dal trasporto pubblico. Nemmeno dalla base e dai cittadini di quei territori si sono levate voci.

6. Possibili obiezioni della Confederazione: come noto il tram-treno beneficia di massicci contributi federali sia nell'ambito dei programmi di agglomerato sia del fondo infrastrutturale votato dal popolo nel 2014. I contributi sono stati accordati a scapito di altri in diverse zone della Svizzera sulla base di una graduatoria allestita dopo un'attenta valutazione tecnica, comprensiva di analisi del rapporto costi-benefici, di un progetto che prevedeva appunto la dismissione della linea di collina, peraltro richiestaci esplicitamente dalla Confederazione. Realizzare ora un progetto più costoso e meno efficace rispetto a quanto concordato con la Confederazione può essere fonte di problemi.
7. Casualità: l'inconsistenza della richiesta di mantenere la linea di collina è dimostrata ampiamente già solo dalla modalità estemporanea. Siffatta richiesta non fu infatti presentata nel 2017 quando fu chiesto un primo credito supplementare di progettazione (peraltro dovuto perché l'UFT chiese di riprogettare la galleria a doppio binario); non fu accolta neanche al momento dello stanziamento del credito di realizzazione dove, anzi, come detto prima, fu esplicitamente deciso il contrario e nemmeno ha in seguito fatto oggetto di uno specifico atto parlamentare in tal senso. La richiesta è fatta ora per la casuale circostanza che è stato chiesto un credito supplementare di progettazione, peraltro risolutiva, della maggior parte delle opposizioni presentate. Tale progettazione non ha nulla a che vedere con la linea di collina e quindi si tratta di un puro caso. Se non fosse stato necessario un ulteriore credito di progettazione, non vi sarebbe stato nessun rapporto di minoranza e nessun emendamento e nessuno, come finora, avrebbe mosso un dito per mantenere la linea di collina. Mi spiace dire che questo modo di fare è più che opinabile: va bene assecondare le associazioni da cui si attingono voti e va bene anche la campagna elettorale perenne, ma qui si vogliono letteralmente buttare i soldi dei contribuenti dalla finestra: nella migliore delle ipotesi il denaro di un'inutile progettazione, nella peggiore alcune decine di milioni di franchi.
8. Tempistica: ATA, nella propria posizione formale al progetto tram-treno, dichiarava contraddittoriamente che *«non intende causare ritardi né mettere in dubbio il progetto nel suo complesso»*: in realtà è esattamente quello che succede. Presentare opposizioni di principio non negoziabili su base tecnica come quelle dei singoli cittadini toccati dall'opera ma risolubili solo aderendo alle più delle volte estemporanee e balzane richieste di queste associazioni (memorabile la richiesta di RailValley di gallerie elicoidali) significa voler imporre la propria volontà senza essere stati democraticamente eletti in nessuna delle Autorità preposte per legge a prendere le decisioni del caso. Significa imporre ai cittadini la lunga attesa dell'evasione delle procedure ricorsuali e ostacolare e ritardare un progetto virtuoso convinti di saperne sempre più degli altri. In questo caso l'eventuale adesione all'assurda richiesta dell'emendamento significherebbe:
 - allestire, presentare e fare approvare un credito di progettazione;
 - svolgere una nuova progettazione di massima e definitiva delle modifiche;
 - tornare in Parlamento per la quarantina di milioni di franchi supplementari per i costi di esecuzione;
 - pubblicare la modifica e svolgere la procedura d'opposizione;
 - iniziare i lavori.

Nel migliore dei casi si accumulano cinque anni di ritardo rispetto alla tempistica attuale, quando la catastrofica situazione viaria sul piano del Vedeggio e nel Malcantone reclama a giusta ragione soluzioni immediate. Vogliamo davvero buttare cinque anni e 40 milioni di franchi per i saccenti capricci di associazioni sedicenti tutrici del territorio e dei loro

rappresentanti in questo consesso, in realtà tutori non richiesti della cittadinanza e di chi il territorio è chiamato ad amministrarlo per mandato istituzionale?

Faccio mio il pragmatismo del deputato Marchesi, che ho apprezzato, e credo che la risposta, sulla scorta delle argomentazioni che ho esposto, dovrebbe essere ovvia. Spero vivamente che il Parlamento vorrà essere coerente con la decisione del 2018 e accogliere oggi, come ha già fatto, il rapporto di maggioranza respingendo gli emendamenti.

STORNI B. - Non ho il tempo di rispondere a tutti gli otto punti e alle poco gentili osservazioni del Ministro Zali. Egli non sta facendo una bella figura perché l'anno scorso ha presentato un credito per la realizzazione di 70 milioni di franchi e ora è qui a chiedere soldi per la riprogettazione di un piano che di sicuro non è ben fatto. Adesso dobbiamo approfittare per portarci avanti visto che le migliorie, già note l'anno scorso, sono necessarie dopo i circa 120 ricorsi a causa dei quali il DT ha dovuto sospendere la procedura comunicata dall'UFT. In merito ai capricci delle associazioni, ricordo che essi cominciarono nel 1993 quando fu proposto il tram a Lugano, non dal DT bensì dall'ATA e dalle associazioni ambientaliste, idem per la tratta Mendrisio-Varese (proposta dell'ATA) e per i 160 milioni di franchi che "portiamo" in Ticino con il terzo binario, che non figura da nessuna parte nei vari programmi d'agglomerato e per cui il DT non ha mosso un dito. Invito quindi il ministro Zali a essere cauto quando offende le associazioni che stanno aiutando a costruire questo Cantone e a migliorare progetti mal fatti e dimenticanze che da anni o decenni il DT stesso porta avanti.

FOLETTI M. - Non voglio fare polemica, ma con un credito supplementare di progettazione si mettono con le spalle al muro i Comuni, che in futuro saranno chiamati a pagare una parte della realizzazione e soprattutto della gestione della linea senza aver siglato nessun accordo. Tutti gli accordi fatti tra Cantone e Comuni fino a oggi, sia piani di agglomerato sia sul tram-treno, non prevedevano questa linea. Ora il Gran Consiglio, a un minuto da mezzanotte, poiché è necessario un credito supplementare, propone di tenere questa linea funzionante, ma a pagare saranno i Comuni. Questi ultimi sono d'accordo? Erano tutti concordi a dismettere la linea e nessuno ha chiesto loro se saranno d'accordo di pagare, se non erro il 42%, dei 3 milioni all'anno di costi aggiuntivi in più per questa tratta. I Comuni avevano già dato il loro consenso per un sensibile potenziamento del trasporto pubblico nel Luganese: ricordo che stiamo parlando di un aumento dell'80% del trasporto regionale e del 40% del trasporto locale (e si tratta di costi ingenti). I Comuni hanno deciso di affrontare questi costi, già a partire dal 13 gennaio 2020, ma il Parlamento sostiene la linea in questione senza interpellare chi dovrà pagare. Questo non è il modo di fare politica; si fa politica creando il consenso e non imponendo agli enti inferiori di pagare le spese di gestione. Non è così che si costruisce il futuro del trasporto pubblico.

PRONZINI M. - Ho ascoltato con molta attenzione sia le osservazioni del collega Storni sia quelle del Consigliere di Stato Zali, che hanno una loro logica e il diritto di essere espresse. Credo tuttavia, come ho detto ieri, che il Parlamento e il Governo siano sullo stesso livello e francamente trovo che i toni offensivi usati dal Direttore del DT siano da rifiutare. Non è accettabile questo tipo di atteggiamento, come non lo sono le considerazioni fatte nei confronti delle associazioni citate prima o di altri gruppi d'interesse. Non si può dire che l'obiettivo è fare campagna elettorale: è chiaro che lo scopo è farsi rieleggere, ma la discussione deve essere focalizzata sul contenuto (e mi rivolgo al Ministro Zali, che a

differenza di altri ha fatto il giudice). L'invito che faccio ai colleghi è di reagire a tali atteggiamenti: mi va benissimo che non reagiscano quando è il nostro movimento a chiedere il rispetto delle disposizioni di legge, ma almeno in questi casi devono insorgere.

PINI N., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Il Consigliere di Stato Zali ha ragione quando ritorna sulla nostra decisione del 2018. Leggo un passaggio del rapporto n. 7413 del 5 giugno 2018 approvato quasi all'unanimità dal Parlamento: *«Se dunque appare effettivamente oneroso dal punto di vista finanziario e rischioso dal punto di vista strategico mantenere la linea collinare, la Commissione gestione e finanze, oltre a pretendere che la zona sia coperta da un servizio di trasporto pubblico su gomma (come è stato assicurato), auspica che, da un punto di vista pianificatorio, non si comprometta la via in futuro, in modo che – anche dopo la realizzazione della tappa prioritaria del tram-treno – la linea possa se del caso essere ripristinata. Va in questo senso, crediamo, l'idea di valorizzare il tracciato con la realizzazione di un percorso ciclabile (cfr. proposta PAL3). Una minoranza della Commissione ritiene invece il mantenimento della linea collinare molto importante e invita perciò il Consiglio di Stato a valutare con l'Ufficio federale dei trasporti un periodo di prova con la concomitanza dei due tracciati prima di prendere una decisione definitiva»*. Neanche la minoranza pretendeva quindi il mantenimento, ma invitava solo a chiedere all'UFT se si poteva effettuare una sperimentazione; ora la maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze resta scettica – occorre dirlo per onestà intellettuale – soprattutto in merito al mantenimento della via collinare poiché vi sono 740 utenti allo stato attuale (poi bisognerà vedere le proiezioni). Si è parlato anche dei costi ammontanti a 1.5-2.5 milioni di franchi solo per il Cantone (visto che la Confederazione ha già anticipato che non finanzierebbe la tratta e l'adattamento) ed è stato citato uno studio di fattibilità tra i 20 e i 25 milioni di franchi: mi immagino l'imbarazzo che potremmo provare nei confronti della Confederazione, che ci accorda un credito per la costruzione di una galleria raccomandando di non tenere la linea e, appena approva la somma, teniamo la tratta di collina. Vi sono insomma alcuni aspetti sensibili.

È stato sollevato qualche dubbio anche sulla fermata Sant'Anna perché bisogna capire a quante centinaia di metri rispetto al terminale si trova. Vi era però anche la necessità di portare questo tema in Parlamento poiché i crediti per la progettazione erano finiti e aspettare fino a settembre significava perdere quattro o cinque mesi, cosa abbastanza insostenibile. Dopo molte ore di discussione, siamo arrivati quindi a un compromesso in favore del credito menzionato e i colleghi Storni e Durisch possono confermarlo. Visto che ogni parola conta (e in Commissione della gestione e delle finanze ne abbiamo buttate via molte, come fanno bene i colleghi Durisch e Bourgoïn), chiediamo un approfondimento e una valutazione così da poter decidere se progettare le due cose. Avrò luogo una valutazione sulle posizioni dei Comuni, i costi finali, i costi di progettazione e la questione con Berna; tutto insomma deve essere chiarito prima di aprire una discussione per decidere se destinare un credito aggiuntivo. Facciamolo però sulla base di un rapporto con tutte le variabili scritte nero su bianco in modo che si possa decidere senza improvvisare e senza commettere errori. Sosteniamo quindi l'emendamento e poi torneremo, sulla base del messaggio del Governo, a discutere se far progettare o meno queste due ulteriori modifiche.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Rispondo all'osservazione del correlatore Pini: mi spiace, ma non è quanto leggo nel testo dell'emendamento, dove non si dice di valutare e poi vedere se si farà un messaggio, bensì

«si chiede che il Consiglio di Stato, valutati opportunità, fattibilità e costi, presenti un messaggio per lo stanziamento di un credito di progettazione aggiuntivo». Non vi sono "se" e non vi sono "ma": il Governo deve valutare e poi presentare il credito di finanziamento per la progettazione. Così com'è adesso l'emendamento, non corrisponde a quello che ha detto il deputato Pini.

DURISCH I. - La discussione commissionale era volta a ottenere una soluzione che in qualche modo potesse garantire il credito attuale e non disilludere le aspettative di una parte della Commissione su ulteriori migliorie. Con questo emendamento si chiede di portare un messaggio che propone al Gran Consiglio, elencando gli elementi positivi e negativi, un decreto contenente un credito. Il Parlamento deciderà poi cosa fare sulla base delle riflessioni del Governo, che può anche esprimersi negativamente nel proprio messaggio, come abbiamo detto ieri in Commissione. Vorrei evitare che, a causa di due visioni differenti, soprattutto per non compromettere in futuro la linea di collina, si pensasse che da una parte stanno i buoni e dall'altra i cattivi.

Questa nuova fase di progettazione è un'opportunità per capire se uno degli elementi già sollevati tempo fa ha effettivamente una prospettiva futura per i cittadini del Luganese (come credo ritenga una parte della Commissione e del Parlamento). Non si tratta di decidere oggi sul mantenimento della tratta di Lugano, ma solo di avere una valutazione approfondita oggettiva tenendo conto della possibile utenza e dei possibili conflitti della progettazione a Cavezzolo con l'inserimento del nuovo tram-treno a Bioggio. Questo è il senso dell'emendamento condiviso in Commissione.

CAVERZASIO D., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Ho più che altro un dubbio e chiedo quindi l'intervento del Consulente giuridico del Gran Consiglio: troviamo quanto espresso dai colleghi Pini e Durisch nell'emendamento proposto, oppure no?

DURISCH I. - Aggiungo solo che ieri, in seno alla Commissione, abbiamo dibattuto soppesando le parole e ci siamo lasciati dicendo che, in caso di elementi di dubbio, avrebbe fatto stato la discussione in aula.

CAVERZASIO D., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Proprio per il motivo appena spiegato dal collega Durisch, visto che dovremo pubblicare il decreto, deve essere chiaro che quanto detto in aula sarà poi ciò che risulterà nero su bianco.

VERONELLI T., CONSULENTE GIURIDICO DEL GRAN CONSIGLIO E SEGRETARIO GENERALE A.I. - Di per sé non è molto chiaro quanto chiesto nel decreto, rispetto a quanto detto. Il decreto meriterebbe di essere riformulato; tutt'al più si può valutare se non votare il principio contenuto nel decreto. Dal profilo della tecnica legislativa, difficilmente potrebbe passare, in un decreto, un emendamento formulato in questo modo.

PINI N., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Penso che siamo tutti galantuomini e che la parola valga ancora. Domando all'emendante se, a fronte di un impegno del Consigliere

di Stato di presentare un messaggio contenente una valutazione e una quantificazione del credito su cui discuteremo, può ritirare l'emendamento.

STORNI B. - Non ho sentito nulla di ciò da parte del Consigliere di Stato Zali; anzi, vorrei segnalare due cose. La prima riguarda l'intervento del collega Foletti (ma in parte anche del ministro Zali), il quale banalizza alcuni dati. Questo è l'errore che commettiamo in Ticino: ci basiamo su cifre del passato. Continuiamo a proiettare al futuro situazioni del passato, arrivando poi a sostenere che 5'200 utenti per un investimento da 400 milioni di franchi sono ampiamente insufficienti. È chiaro che se si parte da 740 utenti e poi si banalizza non si ha speranza di vedere qualcosa di nuovo e si resterà fermi in coda nonostante il miliardo di franchi investito (dove non tutto neanche in quel caso è stato eseguito molto bene, altrimenti non vi sarebbero più code).

Tornando all'emendamento, credo che sia esaustivo: proprio su richiesta della Commissione abbiamo valutato opportunità e costi per studiare il mantenimento. Qui nessuno vuole scaricare i costi sui Comuni, ma abbiamo la possibilità di aprire una porta al momento completamente chiusa. Dal punto di vista formale, se una volta valutati opportunità, fattibilità e costi, il mantenimento risulta insostenibile e l'impegno troppo gravoso, vi si rinuncia, proprio per non buttare i soldi dalla finestra. L'emendamento è pensato per valutare i tre aspetti citati e per studiare il mantenimento.

DURISCH I. - Propongo di votare e, in caso di problemi formali, di apportare le modifiche necessarie a posteriori (come peraltro avvenuto in altri casi), tenendo conto però di tutte le discussioni fatte in aula.

AGUSTONI M. - Mi sembra che stiamo dicendo più o meno tutti la stessa cosa, ma probabilmente abbiamo difficoltà a capirci. La discussione avuta in Commissione è stata la seguente: vi era un rapporto di minoranza che chiedeva 950 mila franchi, stimati dal relatore di minoranza per la progettazione del mantenimento della tratta collinare e della nuova fermata a Sant'Anna. Si è detto che non siamo in grado di stabilire se tale cifra sia corretta o meno, tantomeno sappiamo se poi una volta progettate queste aggiunte saremo d'accordo. A titolo di compromesso, accettato da tutti, è stato convenuto che il Consiglio di Stato avrebbe presentato un messaggio in cui comunicava solo il costo della progettazione. Noi avremmo potuto accettare o rifiutare il credito di progettazione. Nel suo messaggio, quando il Governo ci avrebbe comunicato il costo della progettazione, ci avrebbe anche informato in merito ai vantaggi e agli svantaggi, ai costi e ai benefici. Era inoltre chiaro a tutti che il Consiglio di Stato avrebbe anche potuto segnalarci che progettare sarebbe costato un milione di franchi (o mezzo milione o due milioni), ma che ci sconsigliava di attribuire il credito.

Circa l'emendamento su cui siamo chiamati a votare oggi, possiamo discutere sulla sua formulazione, ma penso che nel dibattito in aula faccia stato il testo. Mi pare chiaro che il mandato del Consiglio di Stato è di presentarci un messaggio che indichi il costo della progettazione e contenente le valutazioni necessarie per capire se sia opportuno o meno che il credito in questione sia concesso. Dall'intervento del Direttore del DT, edulcorato da espressioni un po' troppo incisive, mi sembra di capire che è abbastanza contrario e non vedo pertanto il problema nell'approvare l'emendamento purché l'emendante confermi che non stiamo attribuendo un credito di progettazione.

MORISOLI S. - Mi complimento raramente con il Governo nella sua interezza; mi capita di farlo ogni tanto con i singoli Consiglieri di Stato e oggi mi complimento con il Direttore del DT Zali per il suo intervento da politico che non ha badato agli interessi personali né a quelli di elezione. In particolare mi è piaciuto moltissimo quando ha difeso la proprietà privata, ponderando gli interessi in gioco, difendendo il rispetto degli accordi istituzionali presi, perorando la causa della parsimonia dicendo che *«si vogliono letteralmente buttare i soldi dei contribuenti dalla finestra»*. Ha fatto insomma un capolavoro d'intervento da Consigliere di Stato in funzione di un progetto nel quale crede. Non facciamoci abbindolare da eventuali studi poiché abbiamo già fatto l'esperienza del Piano di Magadino con non so quante varianti di attraversamento per poi arrivare in aula alcune settimane or sono a votare su semafori e rotonde. Non addentriamoci quindi in questioni fuori luogo e ricordiamoci che l'ottimo è il nemico del buono e che il massimalismo annienta la razionalità e la ragionevolezza. Il ministro non è intervenuto in modo né volgare né scorretto ma solo rude, come si usa fare nel rugby (che sappiamo essere la disciplina sportiva più corretta e leale di tutte). Non vi è spazio per questo genere di ricerche.

Alla luce di queste considerazioni, dichiaro che non sosterrò l'emendamento.

BOURGOIN S. - Mi sembra opportuno rimanere sul merito. Noi Verdi riteniamo importante mantenere le possibilità intatte. Oggi, con la progettazione attuale definitiva, cambiamo alcune cose, ma con tali adeguamenti non si deve compromettere un'eventuale futura rimessa o continuazione dell'esercizio in collina. È necessario, se possibile, capire questo aspetto perché nessuno di noi sa esattamente quanti utenti useranno le tratte del tram-treno fra dieci anni e magari saremo contenti di non avere compromesso un'opera che potrebbe costarci molto di più.

BALLI O. - Non sono uno scienziato, ma da com'è formulato l'emendamento si potrebbe giungere al paradosso che se tutte le valutazioni effettuate dessero esito negativo, il Consigliere di Stato Claudio Zali e il Governo sarebbero comunque obbligati a presentare un messaggio per lo stanziamento di un credito di progettazione. A mio avviso ciò non sta né in cielo né in terra e quindi voterò contro l'emendamento.

DADÒ F. - La Commissione gestione e finanze ha discusso in modo approfondito l'emendamento. Il collega Agustoni ha espresso in modo preciso e chiaro i termini dell'accordo. Vorrei sentire dal collega Durisch se quanto detto dal collega Agustoni è quello che intende anche lui o se vi è ancora qualche dubbio in merito al credito da concedere che il DT dovrà presentare poiché, in quest'ultimo caso, mi dissocio dall'accordo e non sosterrò l'emendamento.

ALBERTI E. - Vivendo nel territorio interessato dal progetto e conoscendo abbastanza bene la situazione, credo che il mantenimento della tratta che da Bioggio sale verso Sorengo e va a Lugano sia irrealistico. Se fosse stato possibile, l'avremmo già mantenuto e sostenuto. È impossibile perché la tratta non s'innesterebbe sulla nuova stazione e sarebbe di difficilissima realizzazione vista la presenza degli stabili e della circonvallazione. Uno studio

può anche essere eseguito, ma con tutta probabilità non porterà a nulla. Il Comune di Bioggio, che rappresento, non ha nessuna intenzione di aumentare il traffico e anzi intende, con l'aiuto che abbiamo dato e che abbiamo cercato di dare al DT e al Governo, fare in modo che molte opposizioni siano ritirate e che questa tratta tram-treno sia finalmente realizzata. Condivido pienamente quanto affermato dal collega Dadò: se non vi è chiarezza, mi opporrò anch'io all'emendamento.

DURISCH I. - Non intervengo per fatto personale ma per rispondere a una domanda. La discussione in Commissione di ieri è andata così: si è stabilito, per prima cosa, di far presentare al Governo un messaggio con una valutazione della spesa e degli elementi citati nell'emendamento. La valutazione della spesa poteva essere espressa come decreto ma non necessariamente con un'adesione da parte del Consiglio di Stato. Il Gran Consiglio sarebbe poi stato libero di decidere. Ciò proprio per riuscire a fare una discussione all'interno della Commissione con riflessioni esplicitate dall'Esecutivo. Questo è il compromesso cui si è giunti.

STORNI B. - In merito all'intervento del collega Balli, è chiaro che si chiede la fattibilità. Gli ricordo, visto che egli abita nelle terre di Pedemonte, che venerdì le Camere federali hanno votato, sul messaggio inerente alle fasi di ampliamento sull'infrastruttura ferroviaria, in favore di un credito che all'inizio non era stato considerato dal Consiglio federale: si tratta del potenziamento della tratta Locarno-Intragna della Centovallina. Quest'ultima, creata per avere un collegamento internazionale, esiste ancora, ma avrebbero già dovuto chiuderla; ora si è addirittura deciso di potenziare il binario. I 740 passeggeri giornalieri banalizzati nella tratta di cui stiamo discutendo oggi potrebbero avere la funzione per cui la Centovallina tra Locarno e Intragna è stata rivalutata. Bisogna quindi guardare un po' più in là e non con i parametri di oggi o di ieri poiché questi 740 passeggeri si riferiscono ad adesso, ma fra dieci o vent'anni, quando avremo il potenziamento del trasporto pubblico di tutto il Ticino, sarà probabilmente uno strumento necessario per incentivare più gente a usare quella stazione.

PELLEGRINI E. - Da matematico un po' quadrato fatico, leggendo l'emendamento, a capire come faccia il Governo, valutati i tre elementi di cui sopra, a presentare un messaggio per studiare il mantenimento del tracciato. Deve prima studiare il mantenimento del tracciato per valutare l'opportunità, la fattibilità e i costi.

CORTI N. - Il problema di fondo è secondo me in realtà un lieve refuso nella formulazione dell'emendamento, così come scaturito dalla discussione commissionale. Rispondendo al collega Dadò rispetto alla piena recezione di quanto indicato dal collega Agustoni, la locuzione «*per lo stanziamento di un credito*» ha fatto rizzare le orecchie al Consigliere di Stato Zali. Il senso e lo scopo erano quelli della presentazione di un messaggio concernente un eventuale stanziamento di un credito. Questo è il contenuto esatto dell'oggetto della discussione e la conclusione che ha portato al ritiro del rapporto di minoranza e alla presentazione dell'emendamento. Se si potesse considerare refuso correggibile quella forse infelice formulazione "per lo" con un "concernente un eventuale", credo che tutto a un tratto l'art. 5 sarebbe adottabile, pubblicabile e non suscettibile di futuri malintesi.

MERLO T. - Mi riallaccio agli ultimi due interventi e chiedo che sia fatta davvero chiarezza su quanto ci apprestiamo a votare. Abbiamo sentito molte parole, ma secondo me il quadro non è ancora chiaro. Forse sistemando il testo come suggerito dal collega Corti si ottiene un miglioramento, ma, come detto da chi ha competenze matematiche, qui qualcosa non torna. Il collega Storni è intervenuto sul merito del futuro progetto, ma ora votiamo per chiedere al Consiglio di Stato di stanziare un credito per uno studio. Su cosa votiamo allora? Chiediamo al Governo di sostenere un progetto in cui non crede? Leggendo l'emendamento non si arriva a una posizione univoca su cui ci si possa esprimere con un "sì" o con un "no".

CAVERZASIO D., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Chiedo cinque minuti di pausa per riunire la Commissione gestione e finanze.

La discussione sull'articolo 5 del decreto legislativo è sospesa (riprenderà nella seduta serale).

4. 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:

Il Presidente, Claudio Franscella

Il Segretario generale a.i., Tiziano Veronelli