

ANNO 2019/2020

Seduta XV: lunedì 4 novembre 2019 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Comunicazioni del Presidente	1660
2. Presentazione di messaggi e proposta di attribuzione a Commissioni	1661
3. Proposta di attribuzione a Commissioni di iniziative parlamentari generiche	1663
4. Attribuzione a Commissione di iniziativa cantonale	1664
5. Attribuzione a Commissione di petizione	1664
6. Modifica di attribuzione a Commissione di mozione	1664
7. Iniziativa parlamentare generica ritirata	1665
8. Presentazione di atti parlamentari	1665
9. Sostituzione di un assessore-giurato per il Tribunale penale cantonale per il periodo fino al 31 maggio 2028.....	1665
- Rapporto del 23 ottobre 2019 dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio	
10. Osservazioni di deputato sulla forma di dibattito (procedura scritta)	1665
11. Richiesta di stanziamento di un credito complessivo di 1'350'000 franchi per l'ottavo piano quadriennale 2020-2023 di manutenzione, sostituzione e potenziamento del parco macchine e delle attrezzature tecnico-didattiche della Scuola d'arti e mestieri e della Scuola specializzata superiore tecnica del Centro professionale tecnico di Bellinzona	1666
- Messaggio del 21 agosto 2019 n. 7698	
- Rapporto dell'8 ottobre 2019 n. 7698R; relatore: Alex Farinelli	
12. Richiesta di un credito di 16'300'000 franchi per il risanamento della strada cantonale del Passo del Lucomagno da Olivone fino al Centro nordico di Campra	1667
- Messaggio del 20 marzo 2019 n. 7642	
- Rapporto del 15 ottobre 2019 n. 7642R; relatore: Fiorenzo Dadò	
13. • Concessione di un credito complessivo di 450'000 franchi per la partecipazione al finanziamento della gestione e dell'attività della Fondazione Valle Bavona per il periodo 2020-2024.....	1668
- Messaggio del 21 agosto 2019 n. 7700	
• Stanziamento di un sussidio forfettario a fondo perso di 477'500 franchi per il progetto della Fondazione Valle Bavona denominato "Ristrutturazione Casa Begnudini - Rifugio del paesaggio, San Carlo, Val Bavona" nell'ambito del credito quadro di 13 milioni di franchi per	

attuare misure cantonali di politica regionale complementari al
Programma d'attuazione della politica economica regionale
2016-2019 [1668](#)

- [Messaggio del 26 giugno 2019 n. 7673](#)

- [Rapporto del 22 ottobre 2019 n. 7700R/7673R; relatrice: Samantha Bourgoïn](#)

14. Stanziamento di: [1671](#)

- un credito netto di 1'500'000 franchi e autorizzazione alla spesa di 3 milioni di franchi per il finanziamento dell'aggiornamento dei piani delle zone di pericolo – acqua;
- un credito netto di 468'750 franchi e autorizzazione alla spesa di 1'250'000 franchi per la redazione dei piani di emergenza comunali – pericoli legati all'acqua e la formazione dei presidi territoriali per la gestione delle emergenze;
- un credito di 300'000 franchi per il finanziamento del rinnovamento della rete idrometeorologica cantonale per il periodo 2020-2023;
- un credito netto di 833'000 franchi e autorizzazione alla spesa di 1'999'200 franchi per il sussidio di opere di sistemazione idraulica: Comune di Lugano – riali Tassino e Giroggio;
- un credito netto di 290'000 franchi e autorizzazione alla spesa di 640'000 franchi per il sussidio di opere di sistemazione idraulica: Comune di Blenio – premunizione frana e flussi detritici della Val Selva a Ghirone – interventi di seconda tappa;
- un credito netto di 650'000 franchi e autorizzazione alla spesa di 1'560'000 franchi per il sussidio di opere di sistemazione idraulica: Comune di Bellinzona – riale Bertallo nella zona industriale di Carasso

- [Messaggio del 26 giugno 2019 n. 7674](#)

- [Rapporto del 17 ottobre 2019 n. 7674R; relatore: Alessandro Cedraschi](#)

15. Aumento della quota di partecipazione del Cantone nella Lugano Airport SA (LASA) dal 12.5% al 40% con lo stanziamento di: [1675](#)

- un credito di investimento di 2'400'000 franchi per la seconda ricapitalizzazione della Lugano Airport SA,
- un credito di investimento di 920'000 franchi per la copertura della quota parte delle perdite cumulate a bilancio di LASA previste a fine 2019 eccedenti l'attuale capitale azionario e
- un credito annuo di 520'000 franchi (2'600'000 franchi totali) a gestione corrente per la copertura della quota parte delle previste perdite di esercizio di LASA per il periodo 2020-2024

- [Messaggio del 4 settembre 2019 n. 7708](#)

- [Rapporto di maggioranza del 22 ottobre 2019 n. 7708 R1, relatori: Natalia Ferrara e Boris Bignasca](#)

- [Rapporto di minoranza del 28 ottobre 2019 n. 7708 R2, relatrice: Anna Biscossa](#)

16. Chiusura della seduta e rinvio [1697](#)

PRESIDENZA: Claudio Franscella, Presidente

Alle ore 14:10 il Presidente dichiara aperta la seduta; sono presenti 84 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 - Ermotti-Lepori - Farinelli - Ferrara - Filippini - Foletti - Franscella - Gaffuri - Galeazzi - Galusero - Gardenghi - Garzoli - Gendotti - Genini - Ghisla - Ghisletta - Ghisolfi - Gianella Alex - Guerra - Guscio - Imelli - Isabella - Jelmini - Käppeli - La Mantia - Lepori - 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 - Robbiani - Rückert - Schnellmann - Schoenenberger - Sirica - Soldati - Speciali - Stephani - Storni - Tenconi - Terraneo - Tonini - Viscardi

Si sono scusati per l'assenza:

Bignasca A. - Dadò - Durisch - Ferrari - Fonio - Gianella Alessandra

1. COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

FRANSCELLA C., PRESIDENTE - La seduta parlamentare potrebbe già esaurirsi oggi, cerchiamo di fare il possibile affinché tutti gli oggetti siano affrontati oggi. Eccezionalmente l'ora delle risposte sarà posticipata in coda ai lavori. Se necessario potremmo prolungare l'orario di lavoro un po' dopo quello stabilito. Invece delle ore 19:00, potremmo finire alle 19:30, al più tardi alle 20:00

Comunico le dimissioni del collega Farinelli, effettive per il 20 novembre 2019. Mi complimento a nome di tutto il Parlamento per la sua brillante elezione e auguro al deputato buon lavoro a Berna.

Segnalo l'esposizione "100 anni di proporzionale" presso i Servizi del Parlamento a Bellinzona. Nel 1918 gli elettori svizzeri cambiarono i rapporti di forza politica a livello nazionale, votando a favore del sistema proporzionale, permettendo così per la prima volta ai partiti più piccoli di essere rappresentati in Consiglio nazionale. Le dinamiche che resero possibile il cambiamento, i protagonisti e lo sviluppo del sistema proporzionale nella storia svizzera, sono raccontati nella mostra. L'esposizione è stata realizzata nel 2018 dai servizi del Parlamento svizzero. Ricordo che il Ticino è stato il primo Cantone a introdurre il sistema proporzionale nel 1891 per l'elezione del Gran Consiglio. La mostra "100 anni di proporzionale" resterà esposta per alcuni mesi nei corridoi del Palazzo delle Orsoline e sarà aperta al pubblico su prenotazione.

Tornando a oggi, vi segnalo una postazione nei corridoi di Palazzo proposta dal "Gruppo 20 novembre per i diritti dei bambini", postazione informativa a disposizione esclusiva dei deputati dove possono attingere a notizie e informazioni importanti e aggiornate sulla situazione in Ticino rispetto ai diritti del fanciullo. La postazione vuole anche promuovere e suscitare l'interesse dei deputati a partecipare alla giornata di Convegno internazionale del 19 novembre: occasione imperdibile per conoscere cosa si è fatto in Svizzera per questo

importante tema e quali aspetti sono ancora da affrontare. Ne approfitto anche per segnalare che il 20 novembre 2019 si celebrano i trent'anni della Convenzione ONU sui diritti del fanciullo. Durante i lavori parlamentari il "Gruppo 20 novembre" offrirà un rinfresco a tutti i deputati che raggiungeranno la loro bancarella.

LEPORI SERGI A. - Non mi sembra molto corretto informare le parlamentari e i parlamentari di eventuali cambiamenti di orario il giorno stesso. Sapere in anticipo dei vari cambiamenti ci permetterebbe di organizzarci meglio con il lavoro e la vita privata.

Non mi sembra nemmeno corretto spostare le risposte alle interpellanze alla fine della seduta in quanto sembra un evidente modo per evitare che si discuta dei temi sollevati dagli atti parlamentari.

FRANSELLA C., PRESIDENTE - Non sono stati cambiati gli orari. Ho solo chiesto alcuni minuti in più per finire le trattande oggi. Le risposte alle interpellanze sono state spostate eccezionalmente. Ricordo comunque che la Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato non definisce esattamente il momento dell'ora delle risposte.

PRONZINI M. - Tengo a chiarire alcune informazioni date dal presidente sul voto proporzionale. L'arrivo del voto proporzionale è stato una conseguenza dello sciopero generale. Inoltre non è vero che grazie al voto proporzionale i piccoli partiti sono entrati in Consiglio nazionale, ma piuttosto che grazie al voto proporzionale il partito che in quel momento rappresentava gli interessi della classe salariata e degli operai, il partito socialista, è diventato uno dei partiti più importanti di quel momento, numericamente parlando. Il voto proporzionale è stato la conseguenza di importanti lotte del movimento operaio.

2. PRESENTAZIONE DI MESSAGGI E PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONI

n. 7713 11 settembre 2019

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 18 febbraio 2019 presentata da Raffaele De Rosa (ripresa da Maurizio Agustoni) e cofirmatari "Per la creazione di un fondo per la formazione digitale in tutti i livelli di scuola"
(alla Commissione formazione e cultura)

n. 7717 17 settembre 2019

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione dell'11 marzo 2019 presentata da Raffaele De Rosa e cofirmatari (ripresa da Maurizio Agustoni) "Sostegno cantonale allo sviluppo della navigazione di linea e turistica sui laghi ticinesi"
(alla Commissione gestione e finanze)

- n. 7718 17 settembre 2019
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 12 marzo 2019 presentata da Ivo Durisch e cofirmatari "La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Chiasso!"
(alla Commissione ambiente, territorio ed energia)
- n. 7724 9 ottobre 2019
Modifica dell'art. 8 cpv. 2 LAET concernente l'ineleggibilità/ incompatibilità della carica dei membri del Consiglio di amministrazione dell'Azienda elettrica ticinese (AET)
(alla Commissione ambiente, territorio ed energia)
- n. 7725 16 ottobre 2019
- Richiesta di un credito quadro di 27 milioni di franchi per attuare misure cantonali ai sensi dell'art. 16 cpv. 1 della Legge d'applicazione della Legge federale sulla politica regionale del 6 ottobre 2006 (LaLPR del 22 giugno 2009) nel quadriennio 2020-2023 e proposta di modifiche di legge
 - Richiesta di un credito quadro di 13 milioni di franchi per attuare misure di politica regionale cantonale complementari alla politica regionale della Confederazione per il quadriennio 2020-2023
 - Decreti legislativi concernenti misure ai sensi dell'art. 16 cpv. 1 della Legge d'applicazione della Legge federale sulla politica regionale del 6 ottobre 2006 (LaLPR del 22 giugno 2009) nel quadriennio 2020-2023 per:
 - la partecipazione al programma d'attuazione San Gottardo 2020-2023;
 - il finanziamento del management regionale (Agenzie regionali per lo sviluppo);
 - il finanziamento del rafforzamento del sistema regionale dell'innovazione (Fondazione Agire);
 - il finanziamento del riposizionamento della Fondazione Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria
 - Decreto legislativo concernente lo stanziamento di un sussidio a fondo perso massimo di 2 milioni di franchi per il periodo 2020-2023 ai sensi dall'art. 14a Legge sull'agricoltura del 3 dicembre 2002 e proposta di modifica di legge
- (alla Commissione economia e lavoro)**
- n. 7726 16 ottobre 2019
Riforma sociale cantonale
(alla Commissione sanità e sicurezza sociale + parere della Commissione gestione e finanze)
- n. 7727 16 ottobre 2019
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 16 settembre 2019 presentata da Massimiliano Ay e Lea Ferrari "Edifici industriali dismessi: non bastano i sussidi, lo Stato agisca in prima persona!" (*)
- n. 7728 16 ottobre 2019
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 21 gennaio 2019 presentata da Matteo Pronzini "Logistica: necessaria un'analisi approfondita"
(alla Commissione economia e lavoro)

- n. 7729 16 ottobre 2019
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 14 marzo 2019 presentata da Sergio Morisoli "Basta annunci di lavoro per soli frontalieri!"
(alla Commissione economia e lavoro)
- n. 7730 16 ottobre 2019
Affiliazione dell'Istituto ricerche solari di Locarno alla Facoltà di scienze informatiche dell'Università della Svizzera italiana
(alla Commissione formazione e cultura)
- n. 7731 16 ottobre 2019
Rapporto del Consiglio di Stato sull'iniziativa parlamentare del 3 giugno 2019 presentata nella forma elaborata da Piero Marchesi per il gruppo UDC per la modifica degli artt. 75 e 76 della Legge organica comunale "Più potere al popolo con la modifica della LOC nel solco della recente modifica della Legge sui diritti politici"
(alla Commissione Costituzione e leggi)
- n. 7732 16 ottobre 2019
Richiesta di un credito di 494'500 franchi per il sussidiamento del nuovo stadio di filtrazione dell'impianto di depurazione di Giubiasco del Consorzio depurazione acque del Bellinzonese e della Riviera (CDABR)
(alla Commissione gestione e finanze)
- n. 7733 16 ottobre 2019
Richiesta di:
- approvazione dell'offerta di trasporto pubblico 2021 in funzione dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri e
- stanziamento di un credito quadro di 461.4 milioni di franchi, di cui 355.6 milioni a carico del Cantone e 105.8 milioni a carico dei Comuni, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2020-2023
(alla Commissione gestione e finanze)

(*) *Art. 105 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato (LGC)*

3. PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONI DI INIZIATIVE PARLAMENTARI GENERICHE

Guerra M. per il gruppo Lega dei ticinesi - 14.10.2019
Cassa malati pubblica e modifica di sistema: per la gente
(alla Commissione sanità e sicurezza sociale)

Arigoni Zürcher S. e cofirmatari per l'MPS-POP-Indipendenti - 14.10.2019

Assunzione da parte del Cantone dei premi di assicurazione malattia per i giovani
(alla Commissione sanità e sicurezza sociale)

Speziali A. e cofirmatari per il gruppo PLR - 14.10.2019

Modifica dell'art. 32 della Legge tributaria - Adeguare le deduzioni fiscali per oneri assicurativi all'evoluzione dei premi medi di riferimento delle casse malati
(alla Commissione gestione e finanze)

Pronzini M. e cofirmatari per l'MPS-POP-Indipendenti - 14.10.2019

Modifica della Legge sull'Ente ospedaliero cantonale - Consiglio di amministrazione dell'EOC: basta con la ripartizione delle poltrone tra PLR, Lega, PPD+GG e PS
(alla Commissione gestione e finanze)

4. ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI INIZIATIVA CANTONALE

Fonio G., Dadò F. e Agustoni M. e cofirmatari per il PPD+GG - 14.10.2019

Per una tutela delle neo mamme di figli adottati
(alla Commissione sanità e sicurezza sociale)

5. ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI PETIZIONE

--- 18 ottobre 2019

Petizione presentata dal signor Flavio Lepori, Lugano, "Votazione federale del 20 ottobre 2019 per l'elezione del Consiglio nazionale - Lista n. 2 per la proibizione assoluta d'internare minorenni da parte dei Cantoni svizzeri"
(alla Commissione giustizia e diritti)

6. MODIFICA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI MOZIONE

Durisch I. e cofirmatari - 13.03.2019

Statistiche più precise per una migliore conoscenza del mercato dell'alloggio sfitto
(passa dalla Commissione economia e lavoro alla Commissione Costituzione e leggi)

7. INIZIATIVA PARLAMENTARE GENERICA RITIRATA

Celio F. e cofirmatari (ripresa da F. Käppeli) - 21.01.2019

Creare una base legale per il finanziamento delle uscite scolastiche

8. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

Gli atti parlamentari sono allegati alla fine del verbale della seduta (vedi p. [1698](#)).

9. SOSTITUZIONE DI UN ASSESSORE-GIURATO PER IL TRIBUNALE PENALE CANTONALE PER IL PERIODO FINO AL 31 MAGGIO 2028

Rapporto del 9 gennaio 2019 dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio

Ai sensi dell'art. 88 LGC, si procede alla distribuzione delle schede per l'elezione a scrutinio segreto di un assessore-giurato¹.

10. OSSERVAZIONI DI DEPUTATO SULLA FORMA DI DIBATTITO (PROCEDURA SCRITTA)

ARIGONI ZÜRCHER S. - Le trattande in discussione sono otto (escludendo quelle di "routine") di cui ben sei prevedono la forma della procedura scritta. Abbiamo già sottolineato a più riprese che noi ci asterremo da queste votazioni perché essendo nella forma della procedura scritta non possiamo che intervenire facendo una dichiarazione di voto.

Alcuni di questi messaggi interessano crediti importanti, sommandoli sono circa 20 milioni di franchi da distribuire. Non potendo partecipare ai lavori commissionali, dobbiamo limitarci a quanto scritto nel messaggio e nel rapporto. Siamo esclusi, e ce ne lamentiamo, dall'accesso alla documentazione che viene consegnata e analizzata dalle Commissioni. La documentazione spesso permette di verificare la fondatezza dei progetti e delle richieste. Come detto in entrata, ci asteniamo dal voto.

PRONZINI M. - È vero che le procedure sono decise dalle Commissioni ma da parte nostra, non avendo accesso alla documentazione, possiamo esprimere disappunto solo in questo modo. Altrimenti per ogni procedura, in tre, chiederemo una modifica della procedura. Chiedo per cortesia un minimo di rispetto e tolleranza verso di noi.

¹ Per il risultato si rinvia alla Raccolta dei verbali del Gran Consiglio 2019/2020, Seduta XVI, 04.11.2019, p. 1909.

AGUSTONI M. - Capisco la frustrazione della galassia comunista. Voglio però ricordare al collega Pronzini che quando ha chiesto di modificare la modalità di trattazione di alcune procedure da scritta ad altro, l'Ufficio presidenziale ha sempre aderito alle sue richieste. Invito pertanto il collega a rivolgersi direttamente all'Ufficio presidenziale per chiedere, quando lo ritiene necessario, di cambiare la procedura.

Nessuno in aula vuole limitare il diritto di espressione degli altri deputati, purché venga esercitato secondo le forme che democraticamente ci siamo dati.

PRONZINI M. - Il ragionamento del collega Agustoni non fa una grinza. Ricordo però che noi abbiamo solo annunciato che in questa seduta parlamentare ci sono diversi temi importanti con procedura scritta. Esprimiamo quindi il nostro disappunto e segnaliamo la nostra astensione.

11. RICHIESTA DI STANZIAMENTO DI UN CREDITO COMPLESSIVO DI 1'350'000 FRANCHI PER L'OTTAVO PIANO QUADRIENNALE 2020-2023 DI MANUTENZIONE, SOSTITUZIONE E POTENZIAMENTO DEL PARCO MACCHINE E DELLE ATTREZZATURE TECNICO-DIDATTICHE DELLA SCUOLA D'ARTI E MESTIERI E DELLA SCUOLA SPECIALIZZATA SUPERIORE TECNICA DEL CENTRO PROFESSIONALE TECNICO DI BELLINZONA

Rapporto dell'8 ottobre 2019 n. 7698R

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

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

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

È aperta la discussione di entrata in materia.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 64 voti favorevoli e 5 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 70 voti favorevoli e 5 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Ay M. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Censi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti Lepori M. - Farinelli A. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galusero G. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella Alex - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Jelmini L. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maderni C. - Minotti M. - Noi M. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Ris M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Sirica F. - Soldati R. - Speciali A. - Stephani A. - Storni B. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si astengono:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Merlo T. - Patuzzi M. - Pronzini M.

12. RICHIESTA DI UN CREDITO DI 16'300'000 FRANCHI PER IL RISANAMENTO DELLA STRADA CANTONALE DEL PASSO DEL LUCOMAGNO DA OLIVONE FINO AL CENTRO NORDICO DI CAMPRA

Messaggio del 20 marzo 2019 n. 7642

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

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

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

È aperta la discussione di entrata in materia.

GHISLA A. - Non si può certo nascondere che questi interventi andavano valutati con qualche anno di anticipo e senza la pressione dell'Associazione dei Comuni di Blenio. Considerando che l'attuale manto stradale ha terminato il proprio ciclo di vita già qualche anno fa e considerando anche l'aumento dell'utilizzo della tratta per i motivi ben citati nel rapporto e nel messaggio, fatte queste premesse, voterò a favore del rapporto in quanto l'intervento è indispensabile sia per la sicurezza, sia per migliorare l'accesso al nuovo centro di sci nordico di Campra.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 71 voti favorevoli e 4 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 70 voti favorevoli e 5 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Ay M. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Censi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti Lepori M. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galusero G. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella Alex - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Jelmini L. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maderni C. - Minotti M. - Noi M. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Ris M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Sirica F. - Soldati R. - Speciali A. - Stephani A. - Storni B. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si astengono:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Merlo T. - Patuzzi M. - Schoenenberger N.

13. - CONCESSIONE DI UN CREDITO COMPLESSIVO DI 450'000 FRANCHI PER LA PARTECIPAZIONE AL FINANZIAMENTO DELLA GESTIONE E DELL'ATTIVITÀ DELLA FONDAZIONE VALLE BAVONA PER IL PERIODO 2020-2024

Messaggio del 21 agosto 2019 n. 7700

- **STANZIAMENTO DI UN SUSSIDIO FORFETTARIO A FONDO PERSO DI 477'500 FRANCHI PER IL PROGETTO DELLA FONDAZIONE VALLE BAVONA DENOMINATO "RISTRUTTURAZIONE CASA BEGNUMINI - RIFUGIO DEL PAESAGGIO, SAN CARLO, VAL BAVONA" NELL'AMBITO DEL CREDITO QUADRO DI 13'000'000 DI FRANCHI PER ATTUARE MISURE CANTONALI DI POLITICA REGIONALE COMPLEMENTARI AL PROGRAMMA D'ATTUAZIONE DELLA POLITICA ECONOMICA REGIONALE 2016-2019**

Messaggio del 26 giugno 2019 n. 7673

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

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

Conclusioni del rapporto della Commissione gestione e finanze: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia e i decreti legislativi annessi ai rispettivi messaggi governativi.

È aperta la discussione di entrata in materia.

BOURGOIN S., RELATRICE - Chi non conosce la Valle Bavona? Chi la conosce sa che è bellissima.

I proprietari e i gestori della Valle Bavona lo hanno pensato anche quando, insieme al Cantone e alla Confederazione, per cercare di darle il valore che meritava hanno istituito la Fondazione che si occupa della Valle Bavona, oggetto di importanza nazionale. L'idea di istituire una Fondazione che si occupasse della gestione di questo territorio, che per la stragrande maggioranza è improduttivo (in realtà la parte agricola è solo l'1.5%) parte dalla constatazione che questo territorio ha un valore storico per gli abitanti ma anche per le nuove generazioni che tutt'oggi lo vivono. Ricordiamoci che gli abitanti stessi di questo territorio hanno deciso di non dotarlo di infrastrutture elettriche. Hanno una gestione molto particolare di questo comparto, tanto che insieme si sono dotati di un piano regolatore specialistico che ne regola l'attività e la costruzione. Comuni, enti locali, Cantone, Confederazione e proprietari gestiscono attivamente il territorio, anche in collaborazione con gli agricoltori. In questi ultimi anni la Fondazione è riuscita a coinvolgere gruppi di volontari che pagano vitto e alloggio per dare manforte e mantenere aperte le zone che altrimenti andrebbero rimboschite.

Per le ragioni esposte abbiamo deciso di stilare un solo rapporto per i due messaggi. Il primo messaggio vuole dotare di un finanziamento annuo, per la durata dei prossimi cinque anni, la Fondazione Valle Bavona. Il secondo invece vuole aiutare la Fondazione a mettere a disposizione una struttura adeguata a queste decine di gruppi che aiutano gli attori locali a gestire il territorio. Per questa ragione chiediamo la concessione di un credito complessivo per il quinquennio di 450 mila franchi e un contributo collegato ai crediti quadro delle misure cantonali per la politica regionale per la ristrutturazione di Casa Begnudin. Gli investimenti sono inseriti nei progetti prioritari dell'ente regionale sviluppo locarnese Vallemaggia. Fra i progetti prioritari vi è anche il proseguimento dell'importante attività del laboratorio paesaggio per favorire l'informazione, la divulgazione, la sensibilizzazione e la formazione del patrimonio architettonico e paesaggistico della valle Bavona.

La Commissione gestione e finanze si dichiara quindi favorevole e invita il Parlamento ad approvare i due decreti.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 67 voti favorevoli e 4 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente la concessione di un credito complessivo di 450'000 franchi per la partecipazione al finanziamento della gestione e dell'attività della Fondazione Valle Bavona per il periodo 2020-2024 annesso al messaggio governativo n. 7700 sono accolti con 68 voti favorevoli e 4 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Ay M. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bignasca B. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti Lepori M. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Foletti M. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Gianella Alex - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maderni C. - Minotti M. - Morisoli S. - Noi M. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Ris M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Sirica F. - Soldati R. - Speciali A. - Stephani A. - Storni B. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si astengono:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Patuzzi M. - Pronzini M.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente l'approvazione del progetto "Ristrutturazione Casa Begnudini - Rifugio del paesaggio, San Carlo, Val Bavona" e lo stanziamento di un sussidio a fondo perso forfetario di 477'500 franchi nell'ambito del credito quadro di 13 milioni al di franchi per attuare misure cantonali di politica regionale complementari Programma d'attuazione della politica economica regionale 2016-2019 annesso al messaggio governativo n. 7673 sono accolti con 66 voti favorevoli e 3 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Ay M. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bignasca B. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti Lepori M. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Gianella Alex - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maderni C. - Noi M. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Ris M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Sirica F. - Soldati R. - Speciali A. - Stephani A. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si astengono:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Patuzzi M.

14. STANZIAMENTO DI:

- UN CREDITO NETTO DI 1'500'000 FRANCHI E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI 3 MILIONI DI FRANCHI PER IL FINANZIAMENTO DELL'AGGIORNAMENTO DEI PIANI DELLE ZONE DI PERICOLO – ACQUA;
- UN CREDITO NETTO DI 468'750 FRANCHI E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI 1'250'000 FRANCHI PER LA REDAZIONE DEI PIANI DI EMERGENZA COMUNALI – PERICOLI LEGATI ALL'ACQUA E LA FORMAZIONE DEI PRESIDII TERRITORIALI PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE;
- UN CREDITO DI 300'000 FRANCHI PER IL FINANZIAMENTO DEL RINNOVAMENTO DELLA RETE IDROMETEOROLOGICA CANTONALE PER IL PERIODO 2020-2023;
- UN CREDITO NETTO DI 833'000 FRANCHI E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI 1'999'200 FRANCHI PER IL SUSSIDIO DI OPERE DI SISTEMAZIONE IDRAULICA: COMUNE DI LUGANO – RIALI TASSINO E GIROGGIO;
- UN CREDITO NETTO DI 290'000 FRANCHI E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI 640'000 FRANCHI PER IL SUSSIDIO DI OPERE DI SISTEMAZIONE IDRAULICA: COMUNE DI BLENIO – PREMUNIZIONE FRANA E FLUSSI DETRITICI DELLA VAL SELVA A GHIRONE – INTERVENTI DI SECONDA TAPPA;
- UN CREDITO NETTO DI 650'000 FRANCHI E AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI 1'560'000 FRANCHI PER IL SUSSIDIO DI OPERE DI SISTEMAZIONE IDRAULICA: COMUNE DI BELLINZONA – RIALE BERTALLO NELLA ZONA INDUSTRIALE DI CARASSO

Messaggio del 26 giugno 2019 n. 7674R

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

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

Conclusioni del rapporto della Commissione ambiente, territorio ed energia: si invita il Gran Consiglio ad approvare l'entrata in materia e i decreti legislativi annessi al messaggio governativo.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 69 voti favorevoli e 4 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito netto di 1'500'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 3 milioni

di franchi per il finanziamento dell'aggiornamento dei piani delle zone di pericolo – acqua annesso al messaggio governativo sono accolti con 71 voti favorevoli e 4 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Ay M. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Biscossa A. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Censi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti Lepori M. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Foletti M. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Gianella Alex - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Jelmini L. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maderni C. - Morisoli S. - Noi M. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Ris M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Sirica F. - Soldati R. - Speciali A. - Stephani A. - Storni B. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si astengono:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Patuzzi M. - Pronzini M.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito netto di 468'750 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 1'250'000 franchi per il sussidiamento della redazione dei piani di emergenza comunali – pericoli legati all'acqua – e la formazione dei presidi territoriali per la gestione delle emergenze annesso al messaggio governativo sono accolti con 73 voti favorevoli e 4 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Ay M. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Censi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti Lepori M. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Foletti M. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella Alex - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Jelmini L. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maderni C. - Minotti M. - Morisoli S. - Noi M. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Ris M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Sirica F. - Soldati R. - Speciali A. - Stephani A. - Storni B. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si astengono:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Patuzzi M. - Pronzini M.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito di 300'000 franchi per l'adeguamento e il rinnovamento della rete idrometeorologica cantonale per il periodo 2020-2023 annesso al messaggio governativo sono accolti con 71 voti favorevoli e 4 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Ay M. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Censi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti Lepori M. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Foletti M. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella Alex - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Jelmini L. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maderni C. - Minotti M. - Morisoli S. - Noi M. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Sirica F. - Soldati R. - Speciali A. - Stephani A. - Storni B. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si astengono:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Patuzzi M. - Pronzini M.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito netto di 833'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 1'999'200 franchi per il sussidio delle opere di sistemazione idraulica dei riali Tassino e Giroggio, Comune di Lugano annesso al messaggio governativo sono accolti con 72 voti favorevoli e 5 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Ay M. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Censi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti Lepori M. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella Alex - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Jelmini L. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maderni C. - Minotti M. - Morisoli S. - Noi M. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Ris M. - Robbiani M. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Sirica F. - Soldati R. - Speciali A. - Stephani A. - Storni B. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si astengono:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Merlo T. - Patuzzi M. - Pronzini M.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito netto di 290'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 640'000 franchi per il sussidio delle opere di sistemazione idraulica e premunizione frana e flussi detritici della Val Selva a Ghirone, Comune di Blenio, interventi di seconda tappa annesso al messaggio governativo sono accolti con 74 voti favorevoli e 5 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Ay M. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Censi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti Lepori M. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Gardenghi C. - Garzoli G. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella Alex - Guerra M. - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Jelmini L. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maderni C. - Minotti M. - Morisoli S. - Noi M. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Ris M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Sirica F. - Soldati R. - Speciali A. - Stephani A. - Storni B. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si astengono:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Merlo T. - Patuzzi M. - Pronzini M.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito netto di 650'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 1'560'000 franchi per il sussidio delle opere di sistemazione idraulica del riale Bertallo e zona industriale, Comune di Bellinzona, annesso al messaggio governativo sono accolti con 72 voti favorevoli e 5 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Ay M. - Balli O. - Bang H. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Censi A. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti Lepori M. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Gardenghi C. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisletta R. - Ghisolfi N. - Gianella Alex - Guerra M. - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Jelmini L. - Käppeli F. - La Mantia L. - Lepori C. - Lurati Grassi T. - Maderni C. - Minotti M. - Morisoli S. - Noi M. - Pagani L. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Pugno Ghirlanda D. - Quadranti M. - Ris M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Schoenenberger N. - Sirica F. - Soldati R. - Speciali A. - Stephani A. - Storni B. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si astengono:

Arigoni Zürcher S. - Lepori Sergi A. - Merlo T. - Patuzzi M. - Pronzini M.

15. AUMENTO DELLA QUOTA DI PARTECIPAZIONE DEL CANTONE NELLA LUGANO AIRPORT SA (LASA) DAL 12.5% AL 40% CON LO STANZIAMENTO DI:

- **UN CREDITO DI INVESTIMENTO DI 2'400'000 FRANCHI PER LA SECONDA RICAPITALIZZAZIONE DELLA LUGANO AIRPORT SA,**
- **UN CREDITO DI INVESTIMENTO DI 920'000 FRANCHI PER LA COPERTURA DELLA QUOTA PARTE DELLE PERDITE CUMULATE A BILANCIO DI LASA PREVISTE A FINE 2019 ECCEDENTI L'ATTUALE CAPITALE AZIONARIO E**
- **UN CREDITO ANNUO DI 520'000 FRANCHI (2'600'000 TOTALI) A GESTIONE CORRENTE PER LA COPERTURA DELLA QUOTA PARTE DELLE PREVISTE PERDITE DI ESERCIZIO DI LASA PER IL PERIODO 2020-2024**

Messaggio del 4 settembre 2019 n. 7708

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 rapporto medesimo.

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.

BISCOSSA A., RELATRICE DI MINORANZA - Già in Commissione gestione e finanze noi PS avevamo chiesto il rinvio del dossier. Non ci sembra normale che l'azionista di minoranza si esprima prima che quello di maggioranza abbia dato indicazioni precise sulle proprie intenzioni e sul proprio progetto. Esiste un messaggio dell'azionista di maggioranza, che però è pendente di fronte al Consiglio comunale di Lugano; sappiamo che il Municipio stesso potrebbe modificare la proposta e che i gruppi politici sono pronti a imboccare altre strade. Riteniamo quindi irragionevole che chi detiene il 12.5% della quota di capitale della Lugano Airport SA (LASA) si esprima prima di chi ne detiene la maggioranza. Chiediamo dunque un rinvio fino al momento in cui il Consiglio comunale di Lugano si sarà espresso (quindi, fino alla fine di novembre) in modo tale da poter esprimere il giudizio e la posizione del Cantone con conoscenza di causa.

Ai sensi dell'art. 137 LGC è aperta la discussione sulla proposta di rinvio formulata dal gruppo PS.

SCHOENENBERGER N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO I VERDI - Siamo favorevoli al rinvio, anche semplicemente per una questione di logica e di economia del tempo. Oggi rischiamo di dibattere a lungo quando il tema è vincolato a una decisione pendente nel Consiglio comunale di Lugano, dove sappiamo che ci sono posizioni diverse. Il Municipio stesso della città ha promesso di rivedere il proprio messaggio. Possiamo benissimo rinviare a dicembre, quando avremo chiarezza da parte del Consiglio comunale di Lugano e ancora di più in quest'aula. Il tempo c'è e per l'aeroporto di Lugano-Agno non sarebbe un problema.

FARINELLI A., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Su questo tema dell'aeroporto sono mesi o anni che si discute. In questo periodo ci sono stati parecchi avvenimenti destabilizzanti che ogni volta riportavano indietro la discussione. Non andiamo a firmare cambiali in bianco. Penso che la situazione sia il contrario rispetto a quanto dice il PS. Ritengo cioè che l'azionista di minoranza (che però dovrebbe assumere un certo peso) debba sciogliere i suoi nodi in questo momento e dire a quali condizioni è disposto a sostenere l'operazione. Questo lo deve alla città di Lugano, all'aeroporto, ai suoi dipendenti e anche all'opinione pubblica. Ritengo che questo sia il momento opportuno per il Gran Consiglio di mettere un punto fermo, poi la città di Lugano sarà libera di prendere le proprie decisioni sapendo qual è la posizione del Cantone. Procrastinare questa decisione creerebbe solo mancanza di chiarezza. Se poi domani bisognerà rivedere questa decisione, il Gran Consiglio sarà libero di farlo. Riguardo all'utilità o inutilità delle discussioni, in questo caso c'è l'utilità di mettere un punto fermo sul quale anche la città di Lugano possa costruire una strategia. Con il mio gruppo respingerò quindi la proposta di rinvio.

AGUSTONI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Condivido quanto ha espresso il capogruppo PLR. Il Consiglio comunale di Lugano si troverebbe a decidere senza sapere qual è la posizione del Cantone. Rischierebbe di innescarsi una sorta ping-pong istituzionale in cui ognuno aspetta che decida prima l'altro. Credo che la discussione debba essere fatta sul merito. Ci sono in quest'aula persone d'accordo con una partecipazione accresciuta del Cantone nel capitale della LASA e altre che sono contrarie, e penso lo saranno indipendentemente da quello che deciderà il Consiglio comunale di Lugano. Disponiamo degli elementi necessari per prendere la nostra decisione, che sarà vincolata alla decisione che prenderà Lugano. Se quest'ultimo accetterà la ricapitalizzazione e un aumento al 40% della quota cantonale, questo messaggio e questo rapporto resteranno in vigore, se no il nostro decreto legislativo decadrà e dovrà tornare in quest'aula. In questo momento dobbiamo però alla città di Lugano una risposta e non c'è bisogno di aspettare per farlo. Se poi la città di Lugano, per motivi suoi, non dovesse decidere nei tempi, sarà una loro responsabilità come azionista di maggioranza. Noi, con la nostra partecipazione, dobbiamo innanzitutto dare il segnale che siamo in grado di decidere in tempi ragionevoli. Non vedo perché rinviare: gli elementi li abbiamo, decidiamo!

FOLETTI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - L'atto politico importante, riguardo a quello che dobbiamo decidere oggi, è l'aumento della partecipazione del Cantone nel capitale di LASA. Il resto riguarda una tecnica di ricapitalizzazione e di abbattimento del capitale. I fatti sono che abbiamo due messaggi, del Cantone e della città di Lugano, che sono speculari. Decidere di aspettare o rinviare non mi sembra sia un comportamento degno

di un Parlamento cantonale. È il momento che ognuno si prenda le proprie responsabilità circa il futuro di questa società e dei suoi dipendenti.

FILIPPINI L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Minimizzare il ruolo del Cantone continuando a definirlo un azionista di minoranza, come se non avesse alcun peso nella questione, è veramente ben poca cosa. Il nostro ruolo, e soprattutto quello del Cantone, è sinonimo di garanzia e di volontà di sostenere l'aeroporto e coloro che vi operano. Non si può continuare a rimandare il tema e non arrivarne mai a una. Dobbiamo dire che noi come Cantone ci siamo! Sicuramente questo sarà un input positivo per il prossimo Consiglio comunale di Lugano. Come gruppo siamo contro il rinvio.

MERLO T. - L'idea che Lugano come azionista di maggioranza debba decidere prima di quello di minoranza ha senso, però è anche vero quello che ha fatto notare il capogruppo PPD+GG Agustoni, poiché lo stanziamento dei crediti da parte del Gran Consiglio è comunque vincolato a una preventiva concessione da parte dell'azionista di maggioranza. Non sosterremo quindi la richiesta di rinvio.

BISCOSSA A., RELATRICE DI MINORANZA - Non posso che confermare quanto chiesto, anche se riconosco ai colleghi una grande ragionevolezza nel proporre la bocciatura del rinvio. Di fatto non siamo in chiaro su cosa voteremo in funzione delle decisioni di Lugano. Questo è sufficiente per dire che una pausa di riflessione sarebbe più che opportuna e proprio per la ragione che voi dicevate: il tema è sui banchi da un sacco di tempo e non credo che alcune settimane possano cambiare radicalmente la situazione. Non capisco questa volontà assoluta di accelerazione e mantengo la proposta.

FERRARA N., CORRELATRICE DI MAGGIORANZA - Sono un po' stupita dalle argomentazioni della richiesta di rinvio: sia il messaggio, sia il rapporto di maggioranza dicono chiaramente su cosa votiamo. Inoltre, il Gran Consiglio si è già espresso nella direzione di una maggiore partecipazione del Cantone nella LASA nel 2018, evadendo una mozione. L'indirizzo era già quello di una maggiore presa di responsabilità, ammesso che fosse riconosciuta la valenza regionale. Il dibattito, e non il rinvio, ci permette di approfondire il tema. È stato detto che siccome esso è sui banchi da tanto tempo lo si potrebbe rinviare: non è vero. Il messaggio del Governo è del 4 settembre e pochi giorni dopo è arrivato sui banchi della Commissione. Ce ne siamo occupati a ogni seduta perché il messaggio è stato definito "prioritario". La situazione di LASA è critica, la società è sull'orlo del fallimento. I crediti che andremo a votare servono proprio a evitare questo. Non si tratta di mettere fretta, ma di riconoscere l'urgenza a una situazione che non può essere procrastinata. La maggioranza della Commissione ha incaricato i relatori e dato loro una settimana per redigere il rapporto proprio per arrivare in tempo a questa seduta. Siamo quindi fermamente contrari al rinvio.

La discussione sulla richiesta di rinvio è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, la richiesta di rinvio è respinta con 22 voti favorevoli, 58 contrari e 2 astensioni.

È aperta la discussione di entrata in materia.

PRONZINI M. - Il rapporto di minoranza è stato firmato il 28 ottobre 2019. Per legge (art. 115 cpv. 1 LGC) gli atti devono essere trasmessi almeno dodici giorni prima. Trovo che sia poco rispettoso nei confronti del Parlamento, e soprattutto di chi non è in una Commissione, che i termini non siano rispettati. Sempre secondo la legge (art. 115 cpv. 2), se il termine non è osservato, in caso di opposizione da parte di almeno tre deputati, il Gran Consiglio può deliberare solo con il voto d'urgenza. Visto che il rapporto è arrivato fuori tempo massimo, chiedo quali sono le implicazioni per questo dossier.

FRANSCELLA C., PRESIDENTE - Il rapporto di maggioranza è arrivato nei tempi prestabiliti, mentre quello di minoranza è arrivato solo sette giorni prima dell'inizio della sessione. Per poter dibattere in aula fa stato il rapporto di maggioranza. Se andremo sul rapporto di minoranza, voteremo l'urgenza.

BIGNASCA B., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Mi limiterò a ribadire alcuni punti, anche perché molti di voi sono già convinti su cosa votare. Ogni anno questo Cantone spende circa quattro miliardi. Per questo tema stiamo discutendo di circa quattro milioni, e su più anni, quindi nemmeno l'uno per mille delle spese annuali. Abbiamo appena approvato un messaggio da 16 milioni per il Lucomagno. Spendiamo e investiamo in molti tipi di infrastruttura di mobilità e in tantissime organizzazioni; abbiamo salvato la navigazione e abbiamo votato un credito di 100 milioni per le Officine FFS. Non capisco quindi perché ci sia invece tutto questo dibattito sui quattro milioni per la LASA. La spesa di questo investimento è irrisoria rispetto a quanto s'investe in tante altre strutture e organizzazioni. Vorrei fare un appello ai giornalisti. Tutti i media hanno pubblicato valanghe di notizie sull'aeroporto di Lugano. Credo che ogni volta che si pubblica una notizia su questo tema bisognerebbe anche pensare a chi c'è dall'altra parte: ogni notizia falsa, ogni cifra gonfiata, ogni titolo sensazionalista fa del male ai dipendenti diretti e indiretti della LASA e anche a tutto l'indotto. Chiedo ai giornalisti, di cui stimo la correttezza, di essere un po' più proporzionati nell'espletare il loro ruolo e di essere equilibrati nel portare avanti sia le notizie favorevoli, sia quelle contrarie.

Nel rapporto, alle pagine 2, 3 e 4 abbiamo messo un elenco di notizie false che sono state diramante sull'aeroporto, che invito a leggere. La prima riguarda il numero di frontalieri nella LASA: si parlava di decine e decine, quando ce n'è uno solo su settantasette lavoratori. Si parlava anche di ricollocamenti: credo che queste persone non vogliano essere ricollocate, non vogliano ricevere un piano sociale e nemmeno un "piatto di lenticchie", ma vogliono continuare con le loro competenze a fare il loro lavoro e farlo bene, come hanno sempre tentato di fare negli ultimi anni e decenni.

La mia collega correlatrice esporrà ulteriori argomentazioni. Vi ringrazio per il sostegno, non tanto al nostro rapporto, quanto alla LASA e ai suoi dipendenti.

FERRARA N., CORRELATRICE DI MAGGIORANZA - Qual è il compito nostro e della politica? Forse, se riflettessimo maggiormente su cosa siamo chiamati a fare, sarebbe più semplice giungere a soluzioni concertate in favore di tutti e non solo di qualche centro d'interessi particolare. Siamo qui per cercare di tenere insieme la nostra società, per fare dialogare l'economia, il territorio e le persone. Nessuno di noi è qui per occuparsi solo di ambiente o solo di lavoro o solo d'impresa. Dobbiamo tenere conto di tanti fattori, dimostrandoci capaci di collaborare. Questo è quello che ci siamo impegnati a fare in Commissione, in particolare con il collega Bignasca, in qualità di relatori. Questo rapporto è frutto di un lavoro, perché inizialmente c'erano anche posizioni distanti. I partiti che hanno firmato questo rapporto – tutti, tranne PS e Verdi – sono differenti, eppure uniti nell'approvazione del messaggio governativo, con le precisazioni, i cambiamenti e i vincoli introdotti nel decreto. Questo perché l'aeroporto di Lugano-Agno offre un servizio, impiega personale, permette ad altre aziende locali di lavorare, ha una valenza regionale a livello di trasporti, turistico, economico, fiscale, di servizi e di sviluppo potenziale.

Questo aeroporto può consentirci di essere una destinazione, di attrarre persone e attività in Ticino e di non rassegnarci a essere solo una terra di transito. Nel rapporto trovate fatti, fonti ed esempi a volontà. Un appunto: nel mondo dei social siamo tutti esperti e professori, eppure coloro i quali hanno redatto gli studi commissionati lo sono davvero. Ciò non significa prendere per oro colato quanto concludono, soprattutto se nel frattempo la situazione è cambiata, però allo stesso tempo diffido di chi fa leva su tale situazione difficile per chiudere l'aeroporto. Quali sono i reali interessi? L'ambiente o il vasto terreno disponibile? L'oculata gestione dei soldi pubblici o piuttosto la difesa d'interessi privati? Gli studi sono uno degli strumenti che abbiamo per decidere; è la politica che deve assumersi la responsabilità. Se fossimo stati sempre severi come lo sono alcuni oggi su questo tema, avremmo già chiuso la metà delle infrastrutture e degli enti del nostro Cantone: impianti di risalita in montagna, navigazione sui laghi, Monte Verità, Festival del film; realtà per le quali vi siete sempre battuti. Sull'aeroporto invece, non solo si è contrari, ma non si trovano argomenti se non quello di dire che non funziona. Se solo in questo Cantone tutto funzionasse senza soldi pubblici! Da questo dibattito pubblico e polemico traggio l'impressione che alcuni posti di lavoro debbano essere tutelati e altri no, come se ci fossero lavoratori di serie A e lavoratori di serie B. Per me sono tutti uguali.

Stiamo ai fatti. Nel 2004 il Consiglio federale ha inserito il nostro scalo in quelli regionali di valenza nazionale e finché non arriverà una controindicazione così è. La compagnia di bandiera è al beneficio di una concessione ed è pertanto in corso una verifica con l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) per sapere se Swiss, o chi dovesse decidere d'incaricare, ha la facoltà o piuttosto l'obbligo di volare. Gli aeroporti regionali sono sovente in difficoltà economico-finanziaria. Spesso gli alti costi di gestione legati alla sicurezza compromettono gli utili. Eppure, a livello nazionale la tendenza non è quella di chiuderli, ma d'investirvi. Un esempio su tutti è l'aeroporto di Samedan. Lo studio di San Gallo parla di un indotto di 190 milioni l'anno. Lo studio KPMG 2018 dell'anno scorso parla di un rapporto di settanta a uno per gli investimenti negli aeroporti regionali.

Sottolineo ancora due aspetti importanti. Ho sentito il PS invocare un piano sociale, l'MPS-POP-Indipendenti un piano di riconversione per i dipendenti, come se il Codice delle obbligazioni e il contratto collettivo di lavoro, che esiste in questo caso, fossero aria fritta. Ho sentito i Verdi dire che va bene passare dalle mani pubbliche a quelle private, come se gli aerei dei privati volassero ad aria e non a cherosene. Meglio arrossire prima che impallidire dopo. LASA non ha nessun obbligo legale di offrire un piano sociale e anche se volesse non avrebbe i mezzi finanziari per farlo: è in deficit e senza la ricapitalizzazione che ci apprestiamo a votare fallirà sicuramente. Ciò significa non solo nessun piano di

accompagnamento, ma neanche più salari, più niente. Se azzeriamo l'aeroporto, facciamo lo stesso anche dell'indotto. Tra dismissione della struttura e costi sociali delle persone licenziate spenderemmo molti più milioni di quelli che voteremo oggi. Nessuno di noi ha la certezza che ci sarà un futuro roseo per lo scalo di Agno, nessuno può garantirlo. Chi cerca a tutti i costi garanzie lo fa per evitare di portare il peso di una decisione. Io invece vi chiedo di portarlo, questo peso, oggi e in seguito, perché a quanto pare la discussione e la battaglia continueranno ancora a lungo. Molti hanno usato la metafora del "paziente malato", che secondo alcuni è anche "cronico". A mio avviso, qualunque sia lo stato, i pazienti si curano e non si lasciano morire.

A nome dell'ampia maggioranza della Commissione gestione e finanze vi chiedo di votare un rapporto molto chiaro, che chiede di aumentare la quota di partecipazione del Cantone, e di approvare i crediti in oggetto, che sono vincolati. Se il Consiglio comunale di Lugano deciderà che non li vuole, ce li terremo.

Per la Val Bavona abbiamo tutti votato, in procedura scritta, circa un milione, senza fare discussioni, perché ritenevamo fosse necessario. Anche quello che propone questo rapporto è necessario per il Ticino. Possiamo rassegnarci a perdere pezzi o decidere di ricostruire questo Cantone e non essere sempre gli ultimi, ma ogni tanto anche i primi.

BISCOSSA A., RELATRICE DI MINORANZA - So che la collega Ferrara è appassionata e partecipa, ma mi sembra che sia andata un po' sopra le righe. Mi fa invece piacere rilevare questa attenzione verso i lavoratori dell'aeroporto, ai quali garantisco che ci sarà la massima cura anche da parte dei relatori di minoranza. Vorrà dire che su altri temi avremo un Parlamento schierato a favore dei lavoratori, cosa che non ho sempre visto in passato.

Il problema, collega Ferrara, è che qui non stiamo votando a favore o contro un aeroporto che funziona. Oggi come oggi quello di Lugano-Agno è un aeroporto di aviazione generale, perché non ci sono voli di linea e non ci sono compagnie pronte a farvi aviazione di linea. È tristissimo, ma è un dato di fatto. Sarei contenta se fosse un aeroporto interessante per i voli di linea. In tal caso non ci sarebbe discussione, perché tutti crediamo nell'opportunità di avere un aeroporto funzionante, ma qui stiamo tenendo in piedi un fantasma. La cosa grave, che abbiamo rilevato nel messaggio e nel rapporto di maggioranza, è che l'esperienza LASA non ha mai funzionato. Al riguardo ci sono alcune imprecisioni nel rapporto di maggioranza. LASA ha ottenuto utili di esercizio solo in due anni su tredici; ha visto dimezzare il numero dei passeggeri dal 2005 al 2018 e una riduzione del 21% dei movimenti. LASA, nei suoi obiettivi di aumentare i voli, i passeggeri, le destinazioni e l'attrattività dell'aeroporto ha fallito in questi anni. Poco importa perché e di chi sia la colpa, la cosa importante è trovare soluzioni ragionevoli.

Collega Bignasca, mi dispiace, i soldi che si chiedono, pochi o tanti che siano, sono dei cittadini e dobbiamo utilizzarli in modo oculato. Credo che su ogni credito dobbiamo entrare strettamente nel merito. Per tutti questi motivi abbiamo chiesto da una parte il rinvio, dall'altra di mettere a disposizione risorse del Cantone, ma a fondo perso, senza una partecipazione, perché secondo noi è assurdo che ci si impegni nella ricapitalizzazione di una società, quando non si sa se essa ci sarà ancora domani mattina. Mettere a disposizione le risorse per fare sì che i dipendenti abbiano le necessarie assicurazioni, che la LASA non fallisca – questa, la nostra proposta di mediazione in Commissione – ma non ricapitalizzare da subito, perché riteniamo che ciò non avrebbe un senso logico.

La maggioranza della Commissione ha scelto di andare avanti nella stessa direzione di questi anni. Dimenticare che la LASA si è trovata davanti l'introduzione dei voli a basso costo (low cost), un polo di aviazione fortissimo in Lombardia, AlpTransit che collega con

Zurigo in tempi brevi, una situazione dell'aviazione regionale che va male in tutta Europa e fare finta che siamo nella situazione di quindici anni fa sarebbe irresponsabile nei confronti dei lavoratori: stiamo mettendo in campo una situazione che sicuramente non reggerà, che è irragionevole e che non può essere sposata dal Cantone, proprio perché usiamo le risorse dei cittadini.

Ricordiamo che il Cantone e soprattutto il Comune in questi tredici anni hanno messo sul tavolo oltre 39 milioni di franchi e che il risultato è questo: un deficit elevatissimo, tanto che si parla di fallimento. Bisogna cambiare. C'è la necessità di guardare avanti. Dal profilo ambientale non possiamo che essere molto felici che i voli di linea di breve tratta siano stati sostituiti dal treno, già solo per le emissioni di CO₂. Da tale punto di vista potremmo arrivare a dire che non vogliamo l'aeroporto e che ne possiamo fare a meno, perché ci sono quelli di Zurigo e Malpensa a una distanza ragionevole, collegati con mezzi pubblici, che possono servire tutto il bacino regionale del Ticino. Responsabilmente, bisogna però considerare le questioni dei lavoratori e dell'indotto e credo sia ragionevole avviare una possibilità alternativa che non cancelli l'aeroporto e i posti di lavoro: li riduce, è vero, a venticinque, ma soprattutto non cancella l'indotto, che diminuirebbe non so di quanto rispetto alla situazione attuale. Tutto ciò, passando in mano ai privati la gestione dell'aeroporto. Per assurdo noi socialisti diciamo di affidare ai privati l'aeroporto quando invece la maggioranza borghese difende la partecipazione pubblica. Non vogliamo però nemmeno stendere il tappeto rosso ai privati, nel senso di fare un costrutto di risanamento assurdo della LASA: semplicemente dobbiamo dare loro un'azienda sana, senza debiti, in modo tale che si arrangino, che possano gestirla. Se non ne saranno capaci, la manderanno in fallimento e nel caso ne prenderemo atto.

Che senso ha incaponirsi e riproporre con le stesse modalità una strategia che ha dimostrato effetti negativi? Nel frattempo si è anche aggiunto il fatto che il volo su Zurigo non esiste più, Swiss lo ha cancellato. Si ipotizzano voli su Ginevra che però, facendo il calcolo sulle notizie di stampa, conterebbero ottomila movimenti, cosa che non può tenere in piedi un aeroporto di linea. Per noi si potrebbe anche cancellare, ma con realismo e responsabilità nei confronti del territorio, sposiamo l'idea di affidare ai privati il tentativo di reggere. Questo comporta una transizione per cui tra Cantone e Comune spendiamo otto milioni. Il Cantone continua a giocare il suo ruolo di azionista di minoranza e ci mette un milione, la città sette.

Ho fatto politica per diversi anni e non ho mai affrontato un tema in cui non capissi le ragioni degli oppositori, perché i dati sono chiari e noti. L'istituto dell'Università di San Gallo è riconosciuto; ha però fatto considerazioni che sembrano riguardare le possibilità fisiche dell'aeroporto (quanti decolli e atterraggi sarebbero possibili e quanto possono essere grandi gli aerei), ma non il mercato, la domanda. Lo stesso scrive, a pagina 35, che il masterplan di Lugano Ticino Airport non può prevedere con certezza nessuno degli scenari esposti, né la valutazione finanziaria può garantire alcun utile per il futuro. Mi sembra che sia una valutazione non proprio rassicurante e rallegrante. Non dimentichiamo che ai milioni che si sono spesi e che si spenderanno nell'ipotesi della maggioranza dovremo aggiungere trenta milioni – li abbiamo stimati noi, perché manca la quantificazione – per le spese urgenti. Per entrare nell'aviazione di linea bisognerebbe allungare la pista, perché così come è non va bene. Ciò significa interrare la Muzzano-Agno e spianare il terrapieno su cui attualmente corre la Lugano-Ponte Tresa. Consumare territorio a uso di pochissime unità di persone sarebbe un non senso.

Tutto ciò spiega come non siamo contro la volontà di Lugano di continuare ad avere un aeroporto, né contro i lavoratori, né contro un'idea di futuro in cui ci sia anche l'aviazione. Semplicemente si tratta di essere realisti: vogliamo che l'aeroporto, se ce la fa, stia in piedi

sulle sue gambe, gestito da privati. Ricordo che stiamo parlando di cedere ai privati la LASA, che è la società di gestione, mentre la proprietà è e resterà del Comune. Che i privati facciano del loro meglio. Nell'ipotesi fatta attorno a loro dovrebbero avere utili già a partire dal 2023. Chiediamo soprattutto che vi sia un impegno formale – questo fa parte del rapporto di minoranza – del Cantone e del Comune a ricollocare, se lo chiedessero, i dipendenti che non dovessero trovare posto nella nuova LASA, fintanto che la cosa potrà funzionare. A me sembra che ci sia realismo e onestà nel trovare una soluzione per i dipendenti e ci sia però nel contempo un'affermazione chiara: se i privati vogliono provare a gestire, lo devono fare prendendosi il rischio e mettendoci la faccia, cosa che loro sembrano d'accordo di fare. Per noi le condizioni sono queste. Collega Ferrara, ribadisco che se potessimo dire che l'aeroporto funziona e quindi è necessaria la ricapitalizzazione saremmo i primi a dirlo e a sostenerla, ma purtroppo le cose non stanno così e noi dobbiamo basarci sulla realtà nell'uso delle risorse pubbliche.

PASSARDI R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Porto il sostegno del mio gruppo al rapporto di maggioranza. Ci sono tante ragioni a sostegno del mantenimento dell'aeroporto di Lugano-Agno e del discusso contributo pubblico. Che ne sarà di questo aeroporto? Domanda che in primis si pongono i dipendenti diretti e indiretti dello scalo. Fiumi di parole sono stati riservati al riguardo, soprattutto quest'anno. Tutti sono diventati esperti di aviazione, di strategie aeroportuali e di collegamento. Teorie, ipotesi, progetti, in un clima di incertezza, vista la situazione economica della società gestrice, la LASA, balzata agli onori della cronaca senza ottenere risposte dalla politica.

Oggi però una risposta la possiamo dare, concedendo una possibilità al costo di qualche chilometro di asfalto fonoassorbente. L'aeroporto di Lugano-Agno ha rappresentato per la regione e per il Ticino un'occasione di sviluppo economico e lo è ancora. È provato statisticamente che le regioni con un aeroporto collegato alla rete nazionale e internazionale hanno uno sviluppo economico nettamente maggiore di quelle che invece ne sono prive. È anche uno dei fattori chiave per la mobilità dei cittadini e delle imprese. Contribuisce al brand del nostro Cantone e molte imprese presenti sul nostro territorio ne fanno uso con notevole rispondenza a livello internazionale.

L'aeroporto di Lugano-Agno esiste dal 1938 e nacque da un'audace scommessa di appassionati aviatori e dalla volontà visionaria di alcuni coraggiosi pionieri dell'aviazione ticinese. Oggi siamo di fronte a decisioni ugualmente coraggiose. Immaginate se ottant'anni fa avessero tentennato come facciamo noi oggi nello stanziare i crediti richiesti per salvare questo scalo e il lavoro delle persone che lavorano per esso. Persone, alcune delle quali oggi sugli spalti, che hanno passato la vita professionale a specializzarsi con successo in questo settore, tanto da suscitare anche invidia, e che oggi ripongono la loro fiducia nelle nostre decisioni. Esse, come altre decine di persone, chiedono di poter continuare a lavorare.

Parliamo della tanto discussa concessione federale. È stata rilasciata nel 1996 alla città di Lugano per un periodo di trent'anni ed è impostata su voli di linea e di aviazione generale. Con essa sono stati approvati anche la concessione quadro e il regolamento d'esercizio. La LASA ha un mandato di prestazione quale gestore dell'aeroporto di Lugano-Agno. Il suo fallimento porterebbe alla chiusura dello scalo, compromettendo anche l'operatività di Ruag-Dassault, che si occupa di manutenzione, la società di elicotteri e la scuola di volo Avilù, che ha un enorme potenziale. Nel giugno 2018 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e l'UFAC hanno ripreso nel piano settoriale dei trasporti, nella parte dedicata all'infrastruttura aeronautica (la scheda

denominata PSIA), il concetto di "aeroporto regionale con funzione di collegamento". Su undici aeroporti regionali presenti in Svizzera, ne definisce solo due come aeroporti regionali con questa funzione: quello di Bern-Belp nel Canton Berna e l'aeroporto di Lugano-Agno (Berna in quanto capitale della Svizzera, Lugano per la posizione logistica strategica). La funzione di collegamento in questo momento purtroppo non è operativa. Sempre l'UFAC ha pubblicato uno studio che mette in luce le diverse sfide in materia di competitività a cui sono confrontati gli aeroporti internazionali svizzeri – ricordo che sono tre – e quindi l'economia elvetica nel suo insieme. Nel documento si legge che i nostri aeroporti internazionali sono di capitale importanza, non disponendo la Svizzera di accessi al mare, e garantiscono un indotto di circa 10 miliardi di franchi. Gli scali di Zurigo e Ginevra, come anche quello di Malpensa, cominciano però ad arrivare al limite delle loro capacità e pertanto gli aeroporti regionali sono l'alternativa del futuro, perché gli aeroporti principali saranno sempre più congestionati. Venerdì scorso la società che gestisce l'aeroporto di Belp a Berna ha annunciato la creazione di Flybair, compagnia virtuale che opererà voli a partire dal 2021. Il modello è applicabile anche a Lugano-Agno. Il presidente del Consiglio di amministrazione (CdA) dell'aeroporto di Berna, in un precedente intervento, ha auspicato che Lugano riprenda. Loro sono pronti a collaborare e cooperare. Per loro l'intervento del Cantone per il rilancio economico dello scalo di Berna è determinante, decisivo per il futuro, se si vuole che i trasporti pubblici (voli di linea e charter) siano utilizzati dalla popolazione e dall'economia. È perciò necessario il sostegno pubblico all'infrastruttura.

Oggi siamo qui a decidere se dar seguito a quello che la città di Lugano chiede da vent'anni, ossia una maggiore partecipazione da parte del Cantone. Il PLR è favorevole a questa visione e sostiene con convinzione il rapporto di maggioranza. Constatato con molto piacere che la Sinistra in questa vicenda è particolarmente aperta ai privati, cosa che in passato non si è vista su altri dossier importanti. Ritengo che la partecipazione dei privati sia importante, ma che non si debba svendere loro questa infrastruttura per un tozzo di pane e che non si debbano azzerare i contributi dati fin ora. Il contributo che stiamo per deliberare conferisce i mezzi necessari affinché si possa operare, stipulare accordi contrattuali funzionali al rilancio dello scalo e valutare diverse prospettive di gestione.

Ribadisco il sostegno del mio gruppo al rapporto di maggioranza.

GUERRA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Dopo attente valutazioni, oggi potremmo anche bocciare il presente messaggio. Così sarebbe se da parte nostra non vi fosse un minimo di conoscenza del territorio, di consapevolezza e di volontà di aiutare i dipendenti dello scalo.

Siamo la terza piazza finanziaria del Paese, la nostra capitale economica è Lugano e non possiamo permetterci di rimanere senza un aeroporto. La questione è quindi semplice. Si potrebbe discutere a lungo, con tanto di dati e calcoli di vario tipo, ma non servirebbe a nulla, perché l'opinione di chi ha deciso di non credere più in questo scalo non cambierebbe, come non l'ha cambiata uno studio valido come quello dell'Università di San Gallo. Bisogna esprimere la realtà in modo semplice e realistico. Economicamente, la scelta odierna non è perfetta, si tratta di un "meno peggio" necessario, l'unica via realmente percorribile. Un intervento del Cantone a tutela dello scalo della nostra capitale finanziaria, che è già fin troppo martoriata. Senza il mantenimento dell'aeroporto di Lugano-Agno subirebbe ulteriori contraccolpi.

Personalmente sarei anche propenso a investire più soldi, perché a Lugano si potrebbe veramente fare un progetto valido nell'interesse di tutto il Ticino. Affinché le cose funzionino, l'aeroporto deve disporre dei mezzi e delle strutture necessarie e soprattutto deve essere

valorizzato, sostenuto e non scaricato nel momento di difficoltà. Alternative realizzabili oggi non ve ne sono: o interveniamo o rischiamo che l'aeroporto muoia, con pesanti conseguenze. Per le Officine FFS di Bellinzona ho sostenuto il credito multimilionario per rilanciarle. Oggi il caso è diverso, ma anche qui vale il principio di salvare una realtà attiva, presente, che crea posti di lavoro e che è in difficoltà.

Tale realtà, se ben rilanciata, potrebbe veramente diventare di successo. Questo lo dico da deputato sopracenerino: pur non avendo alcuna relazione diretta con Lugano e l'aeroporto, ne vedo l'oggettivo valore per tutto il Cantone e soprattutto tengo presenti i tanti lavoratori che grazie allo scalo si guadagnano da vivere. Lo dico anche da un punto di vista economico, in quanto non fare oggi questo piccolo sforzo significherebbe ritrovarsi a fronteggiare esternalizzazioni ben più pesanti.

Infine, questi valori positivi li vedo anche nel sano spirito pionieristico su cui si fonda questo aeroporto: i fondatori lo hanno trasformato da un piccolo scalo con una capanna di legno montata su quattro pali a mo' di torre di controllo in un aeroporto conosciuto che merita solo un vero rilancio.

A nome del mio gruppo porto quindi la convinta adesione a questo messaggio.

PASSALIA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Sono in Parlamento da otto anni ed è la prima volta che tratto l'aeroporto di Lugano. Sembra che sia un tema che esula un po' dalla politica cantonale. Forse il motivo è che non ospitiamo un aeroporto nazionale.

Dico subito che appartengo alla categoria di coloro che l'aeroporto lo vogliono e ritengono che vada sostenuto. Lo ritiene anche il mio gruppo per tre motivi essenziali. Il primo, anche molto politico, riguarda la coesione nazionale. Se il collegamento del Ticino con il nord delle Alpi è garantito su strada e rotaia in modo efficiente, lo stesso non si può dire per la Romandia, che oggi non ha un'alternativa valida di collegamento. In secondo luogo dobbiamo difendere le persone che lavorano da anni all'aeroporto, che portano con sé competenze ed esperienza. In terzo luogo le aziende che sono attive all'aeroporto creano un indotto molto importante.

Gli aeroporti regionali svizzeri ed europei sono un po' tutti in fase di riorientamento strutturale. Il Ticino, così come Berna e in misura minore altri Cantoni, è confrontato con le difficoltà del proprio aeroporto da qualche anno. La politica cantonale a fine anni '90 ha deciso di assegnare all'aeroporto di Lugano-Agno il ruolo di scalo principale, destinato a collegamenti aerei di linea con le principali aree urbane svizzere ed europee. Tale indirizzo politico è stato più volte ribadito sia dal Governo, sia dal Parlamento cantonale, quindi non deve sorprendere nessuno che il Cantone decida finalmente di aumentare la quota di partecipazione nella società di gestione.

Questa nuova situazione di crisi, legata soprattutto all'attuale mancanza di regolari collegamenti aerei di linea, non deve mettere in secondo piano la funzione di questo scalo per il sistema Ticino: c'è un indotto importantissimo. Sulla mobilità aerea e terrestre cantonale da più parti si sta mostrando grande diffidenza verso il mantenimento di regolari voli di linea ad Agno. Le FFS fanno un mero calcolo economico, quasi speculativo, basato su una concorrenza che effettivamente non c'è. Io quel volo lo prendo abbastanza regolarmente. Semmai, una competizione con la ferrovia ci sarà con il completamento definitivo di AlpTransit fra qualche decennio. Oggi, chi non prende più l'aereo ad Agno per andare a Zurigo, rispettivamente verso il resto del mondo, va a Malpensa. Il vero problema ad Agno è semmai la difficile operatività dello scalo, in quanto la pista è corta e l'avvicinamento è difficoltoso. Cantone e città lo sanno almeno dal 2003. Forse potremmo

star qui ad attribuire le colpe a chi non ha fatto i compiti a casa, ma sta di fatto che ora se ne pagano le conseguenze. Questa situazione critica, assieme agli aspetti di mercato, ha portato alla chiusura dei collegamenti di linea di cui abbiamo parlato, soprattutto quelli più frequentati verso Zurigo e Ginevra. Questo è un aspetto spesso dimenticato. Va anche detto che in questo contesto la mobilità aerea considera sì i privati, ma anche un'aviazione d'affari, per le aziende, le quali potrebbero anche essere interessate a partecipare a un progetto di rilancio da parte di privati. Evidentemente queste stesse aziende vanno in qualche modo coinvolte.

L'aeroporto di Lugano-Agno è uno dei due aeroporti regionali svizzeri per il traffico di linea. La Confederazione – non tutti lo sanno – sta aggiornando la politica relativa agli aeroporti regionali basandosi su un rapporto della politica federale in materia di sviluppo dell'aviazione civile adottato dal Parlamento federale nel 2016. A quanto è dato di sapere, il Consiglio federale, in questi ultimi mesi, starebbe orientando l'attenzione su due aeroporti regionali, quello di Berna e quello di Lugano. Con quest'atteggiamento di una parte della politica e dei media, Cantone e città non si stanno presentando nel migliore dei modi, ma sono convinto che possiamo correggere il tiro, anche con l'approvazione di questo messaggio. In ogni caso, proprio anche grazie alle peculiarità di Lugano, sembra che vi sia disponibilità da parte della Confederazione a sostenere la tratta su Ginevra, per la questione della coesione di cui parlavo prima, non essendoci alternative su rotaia o gomma valide.

Il messaggio del Consiglio di Stato è molto chiaro: si chiedono risorse economiche per garantire al gestore di essere operativo almeno fino al 2024 (stiamo parlando di circa sei milioni di franchi). Si potrebbe discutere se siano tanti o no paragonati ad altri investimenti. Il passeggero della mobilità aerea paga il prezzo pieno del costo del trasporto, mentre quello del trasporto pubblico paga tra il 20 e il 40%.

Parliamo del risanamento delle strutture per migliorare l'attualmente difficile operatività. Esse risalgono agli anni '80. Con la costituzione della LASA nel 2005 si era indicato che le stesse sarebbero state aggiornate per fasi, ma poi, vuoi per la crisi economico-finanziaria del 2008, vuoi per la diminuzione dell'utenza dell'aviazione regionale, l'azionista di maggioranza si è irrigidito su una strategia di risanamento. La strategia a cui si rivolgerà il Consiglio di Stato è chiara: sostenere il gestore e naturalmente anche il discorso che qualcuno ha fatto in precedenza sugli investimenti fatti da privati.

A nome del mio gruppo porto l'adesione a questo messaggio con grande convinzione. Sicuramente avremo modo di riparlare prossimamente, perché quest'aeroporto deve essere rilanciato.

BURI S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Sarebbe stato più logico rimandare questo esercizio democratico a dopo la decisione del Consiglio comunale di Lugano.

Assicuro che l'ultima cosa che il PS vuole è svendere l'aeroporto di Lugano-Agno. Il mio gruppo sostiene con convinzione il rapporto di minoranza. Vogliamo dire stop all'iniezione di soldi pubblici in questa struttura, non perché si voglia uccidere il paziente malato, collega Ferrara, ma perché dopo un'attenta analisi dello stato di salute, le possibilità restano due: o lo si accompagna verso un cambiamento di strategia rispetto allo scenario utopico inizialmente presentatoci, ossia la conversione in un aeroporto di sola aviazione generale gestito da privati o, in caso di mancato accordo con i privati, verso una chiusura controllata. La realtà di oggi per LASA è chiara: lo scalo è semideserto, non ci sono più voli di linea, rimane solo l'aviazione privata. Da qualunque parte lo si guardi lo scenario è molto preoccupante. I 77 dipendenti sono preoccupati, come pure quelli dell'indotto. La posizione di questi dipendenti ci sta molto a cuore: per questo proponiamo azioni risolutive per tutto il

personale coinvolto.

Dal 23 maggio 2019, quando il Municipio di Lugano ha licenziato il messaggio municipale n. 10291, e rispettivamente dal 4 settembre 2019, quando anche il Consiglio di Stato ha portato sui nostri tavoli il messaggio in oggetto, l'aeroporto ha subito diverse vicissitudini poco rassicuranti. Vi propongo alcune cifre significative che paragonano i dati del 2005 con quelli del 2018: movimenti totali -4'862 (-21%); passeggeri in totale -91'690 (-49%); totale dei soldi pubblici iniettati nell'aeroporto: circa 40 milioni di franchi; costo dello scenario di base su cui si fonda il messaggio cantonale e comunale: quasi 100 milioni, incluso l'interramento della cantonale Agno-Muzzano per allungare la pista, che è un caposaldo dallo scenario.

Leggendo il rapporto di maggioranza, mi rendo conto che quanto accaduto anche solo dal 2005 in poi non è ben noto neanche alla relatrice di maggioranza, che altrimenti avrebbe potuto evitare facili smentite riguardo agli utili di LASA, che in realtà non erano nemmeno tali, perché la città di Lugano l'aveva esonerata dal pagamento dell'affitto per l'utilizzo della struttura. La collega ha pure illustrato molto semplicemente perché la maggioranza della Commissione ha deciso di aderire a quanto proposto da questo messaggio, dicendoci che all'aeroporto di Lugano-Agno va riconosciuta la valenza regionale per tutto il Canton Ticino, perché offre un servizio e fa un interesse pubblico. Collega Ferrara, non so cosa le abbiano raccontato, ma i voli di linea hanno la stessa possibilità di essere ripristinati quanto un prossimo Consiglio di Stato possa essere formato da cinque Consigliere donne.

Nel rapporto di maggioranza sono illustrati i passi da intraprendere, ossia: ricapitalizzazione (la seconda), copertura delle perdite eccedenti il capitale azionario previste a fine 2019, copertura delle previste perdite di esercizio per il periodo 2020–2024.

Forse non ci si rende conto che ricapitalizzare e coprire le perdite sono la via seguita da sempre nei quattordici anni di vita di LASA, che ci ha portato al punto in cui siamo oggi. Si vuole continuare ancora così? Lo studio dell'Università di San Gallo, allegato al messaggio, che avrebbe dovuto portare LASA a essere una società stabile capace di procedere con le proprie gambe, si basa su strategie che non sono più attuali.

Prima la collega Ferrara ha detto che tutti gli aeroporti regionali sono sostenuti dagli enti pubblici. Ho appena appreso dalla stampa che il Municipio di Berna vuole voltare le spalle all'aeroporto di Belp. Il Sindaco di Lugano, Marco Borradori, continua a ribadire che ci crede, ma ci credete anche voi, colleghi? Si tratta di un atto di fede o il vostro credo si basa su dati certi, che però a noi non risultano? Sarà anche vero che il budget del Cantone è di quattro miliardi e che qui ci esprimiamo su circa sei milioni, ma dobbiamo prendere decisioni responsabili, perché sono soldi dei cittadini. Oggi siamo chiamati a prendere urgentemente una decisione chiara e operativa; senza di essa sfumerà anche la possibilità di salvare LASA con un nuovo azionariato e una nuova missione.

Porto quindi la convinta adesione del mio gruppo al rapporto di minoranza redatto dalla collega Biscossa e spero che altri di voi vorranno sostenerlo. Non preoccupatevi se quello che pensate non coincide con quello che dice il vostro partito, anche tra i partiti cantonali e le sezioni di Lugano sembra esserci poca chiarezza; in ogni caso sempre meglio di alcuni esponenti dell'UDC, che nonostante trovino la nostra proposta interessante devono seguire quanto propone la Lega per non veder da subito sfumato il sogno di Marco Chiesa di essere eletto agli Stati.

MARCHESI P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Di solito quando ci sono pochi argomenti si utilizzano queste situazioni. L'aeroporto di Lugano-Agno è nato dall'iniziativa di visionari e poi cresciuto negli anni grazie allo spunto e alla volontà di

Crossair, che lo utilizzò come base aviatoria per le sue operazioni commerciali con generale soddisfazione tra le parti. Era un'epoca in cui l'aviazione era più stabile e fare impresa in quel campo probabilmente era più semplice, o forse la trainante piazza finanziaria di Lugano permetteva il funzionamento di qualsiasi attività commerciale a essa correlata. I tempi sono cambiati e in questo settore frequentemente falliscono compagnie aeree, ne nascono di nuove e il paradigma su cui sono sviluppati i progetti cambia continuamente.

L'aeroporto di Lugano-Agno versa da anni in una situazione difficile. Non è necessario ricordare tutte le vicissitudini e anche gli errori di gestione dell'ultimo decennio. Negli scorsi mesi, soprattutto a Lugano, abbiamo assistito a discussioni infinite, accuse e controaccuse relative alle responsabilità tra i diversi partiti che negli anni hanno gestito l'attività attraverso i loro membri nel CdA della LASA. Per anni tutti i partiti, a parte quelli di opposizione, di cui l'UDC fa parte, hanno gestito l'attività aeroportuale di Lugano e hanno nominato persone nel CdA, non sempre per meriti e preparazione, ma spesso per accontentare qualche non eletto. Si è arrivati a questa situazione, che ora necessita di essere discussa, analizzata e risolta senza se e senza ma, perché non decidere significherebbe il fallimento della LASA, la perdita di quasi ottanta posti di lavoro diretti (di cui solo uno occupato da un non residente) e la dismissione, probabilmente irrevocabile, delle attività aeroportuali.

Noi questo non lo vogliamo e chiediamo che la società che amministra l'aeroporto possa continuare con attività basate su scenari concreti, realizzabili e sostenibili. Come e in che modo, non lo definiremo certamente oggi perché mancano i dati per farlo, ma è importante decidere se continuare con le attività o se lasciar andare la società verso il fallimento assicurato. Per attribuire le colpe di questa situazione non bisogna investire molto tempo. Tutti i partiti della città di Lugano che sono rappresentati nel CdA attuale e in quelli degli ultimi dieci anni hanno le stesse colpe. Anche chi oggi si oppone a questo messaggio presentando un rapporto di minoranza e cercando di smarcarsi dalla maggioranza è immerso fino al collo in queste responsabilità.

Il messaggio presentato dal Consiglio di Stato è in parte superato dagli eventi. Gli scenari dei voli di linea appaiono di difficile realizzazione e le condizioni generali in cui versa la società sono molto mutate. Il volo di linea Swiss tra Lugano e Zurigo è oramai sparito e non sembra facilmente ripristinabile, soprattutto vista la reale concorrenza con la ferrovia. Su questa tratta è bene non fare troppi sogni di ritorno a epoche gloriose. Swiss, che a quanto risulta ha ancora una concessione tra Lugano e Zurigo, si è rivelata una compagnia aerea inaffidabile e che non meriterebbe neppure di portare la bandiera rossocrociata sui propri velivoli. Anche per il volo su Ginevra vi sono parecchie incertezze. Se fosse così facile ripristinarlo, come mai dopo molti mesi ci si ritrova ancora nel campo delle intenzioni?

Il Consiglio di Stato ha però avuto il merito e il coraggio prendere il toro per le corna e di aver ritenuto l'aeroporto di Lugano-Agno d'interesse cantonale, licenziando il messaggio ora sui nostri tavoli. Che la struttura rivesta un'importanza cantonale è facilmente deducibile se visto con occhi oggettivi e non considerando pregiudizievole l'attività come dannosa e superata. Addirittura, c'è chi ha prospettato l'idea di riqualificare la zona come agricola tornando a piantarci le patate.

I motivi per cui l'aeroporto ricopre un interesse cantonale sono i seguenti. Il primo è che la nostra regione necessita di una struttura aeroportuale sicura e affidabile. Rimane da definire se vi siano i presupposti per voli di linea e soprattutto a che condizioni. Il secondo è che permette il mantenimento di un'ottantina di posti di lavoro per residenti. Verosimilmente in futuro saranno qualcuno in meno, perché una riorganizzazione sarà necessaria, ma senza aeroporto andrebbero tutti persi. Oltre a ciò, vi sono interessanti attività economiche collaterali, posti di lavoro per residenti, qualificati e specializzati, con buoni salari, che dovrebbero importare anche a chi oggi si oppone al salvataggio della struttura o a chi

prospetta un ritorno all'agricoltura. Il terzo motivo è l'aviazione civile, il vero core business della LASA. Essa garantisce che i facoltosi e le aziende che in Ticino vivono o risiedono anche grazie alla presenza di un aeroporto possano stazionare i loro velivoli privati, rimanendo in Ticino e continuando a versare milioni di franchi nell'erario cantonale: quelle imposte che permettono al nostro Cantone di garantire servizi e quella socialità che è tanto cara a chi oggi si mette di traverso o a chi vuole sostituire i jet privati con le patate. La partenza dal Ticino di questi facoltosi e delle aziende che beneficiano dei servizi aeroportuali non avverrà probabilmente solo a causa della chiusura dell'aeroporto, ma questa possibile mancanza sommata alla poca disponibilità a dare loro migliori condizioni – più tardi tratteremo appunto la riforma fiscale – finirà per far scappare chi paga e fare restare chi avrà ancora più bisogno di sostegno e solidarietà.

Ho sottoscritto con piacere il rapporto di maggioranza perché è realista, pragmatico e va alla sostanza del problema. Non si tratta di attribuire colpe, in questo momento, ma di salvare una struttura che ha un'importanza cantonale, che necessita urgentemente dell'iniezione di nuovi capitali e del sostegno del Cantone, oltre che della convinzione di Lugano, che si esprimerà presto sul da farsi.

Tutto ciò, ponendo però alcune condizioni chiare e inderogabili. La maggioranza della Commissione è arrivata al compromesso di concedere il credito alle seguenti condizioni. La prima è che entro fine 2020 il CdA di LASA dovrà presentare agli azionisti e al Cantone un progetto di rilancio serio, consolidato e basato su dati oggettivi che permetta fondamentalmente di delineare due scenari: uno con aviazione generale e voli di linea – in tal caso sarà indispensabile avere dati certi e possibilmente precontratti che attestino la possibilità di procedere in questo senso – e un altro solo con aviazione generale. I due scenari dovranno essere accompagnati dalla definizione del nuovo business model, da un business plan e dalla riorganizzazione societaria. Il secondo punto è che il credito ponte che permetterà alla società di stare in piedi fino all'attuazione della nuova strategia è stato accorciato da cinque a tre anni. Sia chiaro che noi UDC siamo disposti ad approvare questo rapporto proprio per l'importanza che ricopre l'aeroporto di Lugano-Agno, ma che questa fiducia verso la società di gestione e indirettamente verso la città di Lugano non sarà replicabile senza il rigoroso rispetto delle condizioni indicate.

Ho letto con attenzione il rapporto di minoranza. Rilevo con piacere che, in un modo o nell'altro, anche chi l'ha sottoscritto sembra preoccuparsi per il destino di questa importante struttura cantonale e soprattutto dei vari posti di lavoro a essa correlati. Esso contiene però alcuni aspetti preoccupanti. Il primo: si propone un credito di un milione di franchi con l'obiettivo di partecipare all'annullamento del debito della società e al ricollocamento del personale con un piano sociale. Si chiede inoltre di preparare la società a essere ceduta ad altri azionisti. Chi ha firmato questo rapporto parte dal presupposto che vi siano certamente nuovi azionisti pronti a riprendere le redini della società e a convertirla alla sola aviazione generale. La certezza di vendere piuttosto facilmente le azioni l'hanno di solito – e neppure sempre – le società solide che producono grandi profitti, e non è il caso di LASA. O chi ha firmato il rapporto di minoranza ha deciso di acquisire le azioni di LASA oppure questa è solo una scusa per mettere in liquidazione la società, chiudere le attività aeroportuali e, forse, sul sedime tornare a piantarci le patate.

Concludo portando l'adesione del mio gruppo al rapporto di maggioranza, nella speranza che questo Parlamento voglia confermare il sostegno a questa importante struttura cantonale.

SCHOENENBERGER N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO I VERDI - Sono arrivato a concludere che la LASA sia nata sotto una cattiva stella, perché riguardo all'aeroporto di Lugano-Agno abbiamo sempre pasticciato: come ente pubblico, come governo cittadino e adesso anche cantonale. Invece di imparare dal passato, si vuole andare avanti nella stessa maniera, motivo per il quale prima difendevo anche il rinvio del tema. Dobbiamo renderci conto di cosa andiamo a votare.

Qual è la visione che noi difendiamo? Non sono in primo luogo i posti di lavoro, né la cessione ai privati o quant'altro: votiamo un disegno, un concetto. Questo credito è basato su una progettualità che prevede un massiccio sviluppo delle attività aeroportuali, ma le ipotesi alla base di questo disegno sono miserabilmente cadute una dopo l'altra. Mi riferisco allo studio di San Gallo. Nel messaggio presentato a Lugano è allegato il business plan, lo studio di rilancio dell'aeroporto. Ed è allegato al messaggio che discutiamo qui: il disegno è quello. È un business plan che prevede uno sviluppo sull'arco di ventisei anni – neanche le aziende più grandi del mondo fanno progetti su un arco di tempo così lungo – che prevede utili fra dodici anni e investimenti estremamente massicci; tra questi, l'allungamento della pista affinché si possa volare con jet regionali da cento persone verso Zurigo, tratta che è stata abbandonata dalla Swiss perché non era gestibile in maniera profittevole e perché AlpTransit era un concorrente troppo forte. Il business plan prevede 280 mila passeggeri l'anno fra dodici anni (quando si dovrebbe andare nelle cifre nere), che diventerebbero poi 320 mila nel 2040 e, a partire dal 2025, cinquemila voli con droni telecomandati come taxi per persone fisiche. Tutto questo con costi valutabili attorno ai 65-67 milioni di franchi, tra i messaggi che votiamo oggi, quello di Lugano, gli investimenti che sono già stati votati, un credito di 30 milioni che LASA stessa dovrebbe contrarre per realizzare questo disegno, credito di cui il garante evidentemente sarebbe di nuovo l'ente pubblico, la città di Lugano in primo luogo. Si aggiunge a tutto ciò anche il disegno, che ci costerà altre decine di milioni di franchi, della circonvallazione della strada cantonale Agno-Bioggio, nonché l'interramento della strada cantonale Muzzano-Agno e lo spostamento verso nord della ferrovia Lugano-Ponte Tresa. Questo è un disegno complessivo: senza il potenziamento massiccio dell'aeroporto di Lugano-Agno, quindi senza la realizzazione della visione "sangallese", gli altri investimenti massicci che stiamo per fare in quella zona difficilmente si giustificano. Questo è il disegno, la visione sulla quale noi andiamo a decidere oggi.

In realtà è successo il contrario. I passeggeri sono dimezzati dal 2005. Nel 2018 hanno preso l'aereo a Lugano-Agno 88 mila persone. Da ottobre 2019 i passeggeri sono stati zero, perché non ci sono più voli di linea. Non siamo stati in grado di leggere i segnali, che Swiss e FFS ci hanno dato chiaramente da otto mesi a questa parte, di voler puntare sulla linea ferroviaria AlpTransit. Era anche ovvio, lo si fa ovunque nel mondo: tutte le tratte regionali, quando c'è una linea ferroviaria veloce, non hanno più senso. LASA stessa nei primi tredici anni di vita ha beneficiato di tantissimi soldi da parte dell'ente pubblico, una quarantina di milioni tra perdite d'esercizio, affitti condonati, apporti finanziari vari, investimenti, eccetera. Nemmeno sorprende che l'aeroporto non abbia potuto mantenere le promesse. Il Ticino oggi è estremamente ben connesso con il resto della Svizzera. L'unità nazionale starà in piedi anche se dovremo andare in treno e non in aereo. Abbiamo quattro aeroporti internazionali a una distanza praticabile: Milano-Linate, Milano-Malpensa, Orio al Serio e Zurigo-Kloten. Abbiamo una topografia piuttosto infelice, con questa pista stretta in una zona di urbanizzazione diffusa, che è anche qualcosa che abbiamo deciso noi di fare, con problemi di sicurezza e di esercizio: ci sono le montagne e manca un allacciamento pubblico all'aeroporto, tant'è che un domani avremo una fermata della ferrovia FLP che si chiamerà "aeroporto" che sarà a qualche centinaio di metri dal terminal, invece che a breve distanza come in tutti gli aeroporti.

È stato fatto un dibattito estremamente emotivo, poco basato sui fatti, e si sono strumentalizzati i posti di lavoro e i lavoratori, cosa che trovo vergognosa. Con quello che andremo a votare oggi generiamo una serie di false speranze. Questo è di dominio pubblico: buona parte dei lavoratori dell'aeroporto lavorano in un regime di tempo ridotto con l'Ufficio del lavoro che sovvenziona quelle ore in cui i dipendenti non lavorano: stanno a casa perché semplicemente il lavoro non c'è, mancando i voli di linea. Questo regime scadrà a fine novembre, quindi tra poche settimane. Il messaggio che andiamo a votare adesso non avrà influenza su questo fatto. Se questi posti di lavoro ci stanno davvero a cuore dobbiamo parlare di più di questo e del fatto che anche nello scenario più plausibile di un passaggio ai privati due terzi delle persone rimarranno a casa. Se si vuole fare qualcosa bisogna veramente concentrarsi di questa realtà e portare avanti una progettualità adeguata.

Nel Consiglio comunale di Lugano una possibile via di uscita che non implicava la necessità di votare questo credito oggi era stata trovata. Era stata portata avanti da quasi tutti i partiti, dalle forze governative di Lugano; mi sorprende molto che soprattutto il PLR e il PPD+GG qui oggi non abbiano approfondito la cosa.

V'invito a rifiutare i vari rapporti.

ARIGONI ZÜRCHER S., INTERVENTO A NOME DELL'MPS-POP-INDIPENDENTI - È ormai da mesi che i destini dell'aeroporto di Lugano-Agno sono decisi. Persino i difensori del cosiddetto "piano B", capitanati da Giovanna Masoni (che ormai sembra aver conquistato la maggioranza dei partiti presenti nel Municipio di Lugano, ma non la Lega), hanno rinunciato ai contenuti presenti nel messaggio di maggioranza, che riprende le indicazioni del Consiglio di Stato e quelle espresse finora dal Municipio di Lugano. I temi attorno ai quali ci si deve pronunciare sono chiari: la ricapitalizzazione di LASA, l'assunzione delle perdite di esercizio e la garanzia, più o meno ampia, dei deficit per i prossimi anni.

Sostenere questo progetto significa credere a un rilancio dell'aeroporto non solo nell'ambito dell'aviazione civile, ma anche dal punto di vista dei voli di linea. Non passa infatti giorno senza che qualche surreale nuovo investitore non presenti progetti e intenzioni, che sono finora rimasti tali.

Noi pensiamo che questo progetto non sia difendibile per ragioni diverse, economiche, sociali e ambientali. Riguardo alle ragioni economiche, la disastrosa gestione di LASA, i suoi conti, l'immissione di liquidità dell'ultimo decennio sono lì a testimoniare quanto tutti i discorsi sulla flessibilità e le capacità offerte da una SA siano pura ideologia: abbiamo visto fatti e risultati. Nella gestione di LASA, nel suo CdA ci sono stati uomini e forse anche donne espressi dai partiti presenti nel Municipio cittadino e in Consiglio di Stato: un fallimento a quattro mani, pubbliche e private. Questo aeroporto serve gli interessi di pochi e non è un elemento del trasporto pubblico; sia nella variante che stiamo discutendo, sia in quella del piano B (cioè della privatizzazione), servirebbe gli interessi di pochi ricchi e di qualche azienda di nicchia che non vuole perdere troppo tempo per recarsi a Ginevra per concludere accordi in materia di commercio di materie prime e dare quindi ulteriore impulso al degrado ambientale del pianeta. Lugano, dopo aver votato una specie di urgenza climatica, si preoccupa di favorire coloro che promuovono il commercio dell'estrazione di materie prime, vera e propria fonte primaria del degrado ambientale. Ovvero, quando le parole non corrispondono ai fatti. Con questa riflessione arriviamo alle ragioni di tipo ambientale, che ci fanno propendere per quello che è stato chiamato il piano C, una totale dismissione dell'aeroporto. Quale migliore occasione per smantellare un aeroporto nel mezzo di un'area pregiata dal profilo ambientale e turistico come quella dello scalo di Agno? Quale migliore occasione per dare un po' di respiro a una regione che soffre di un carico ambientale

(traffico, industrie, eccetera) così forte? Si parla di turismo ticinese in crisi, di grandi capacità d'investimenti, d'imprenditorialità: perché non fare veramente qualcosa? Perché non progettare, inventare, stupire? Perché questa sensazione di stagnazione e testardaggine nel continuare ad appoggiare progetti fallimentari? Persino il Municipio di Berna si è detto contrario alla partecipazione cantonale, a questa manutenzione puramente strutturale, e ha proposto uno studio per una trasformazione ecologica. Qualsiasi sostegno pubblico deve andare in questa direzione, dicono loro.

È una nuova vita che si chiede, un nuovo sguardo verso il futuro. L'indotto può essere creato anche con alternative interessanti, prospettive che possono nascere con visioni nuove. Non ci dimentichiamo dei dipendenti dello scalo. Pochi mesi fa si sono sacrificati sull'altare delle FFS, probabilmente, 400 posti di lavoro. Dipendenti che di "piatti di lenticchie", per citare il collega Bignasca, ne dovranno mangiare parecchi. Fa specie che per le Officine FFS nessun "barricadero" si sia preso tempo, impegnato e sentito responsabile. È evidente che anche nella versione B ci sarebbe una forte soppressione di posti di lavoro, almeno i due terzi. Preoccuparsi dei posti di lavoro significherebbe cominciare a pensare seriamente, qualsiasi sia la variante che sarà approvata, a ricollocare i lavoratori. È un lavoro che dovrebbe già essere cominciato da mesi. E invece nulla di tutto questo, nonostante da parecchie settimane abbiamo depositato una mozione che chiede di istituire con urgenza un gruppo di lavoro che se ne occupi. Dare seguito alla nostra proposta significherebbe mostrare seriamente di preoccuparsi dei dipendenti e del loro destino occupazionale. La difesa dei posti di lavoro è invece brandita come strumento per tutelare altri interessi, quelli di pochi, o dei pochi che sperano di guadagnare tanto con il prezioso aiuto del tanto deprecato intervento pubblico.

AY M., INTERVENTO A NOME DEL PC - Complice l'apertura di AlpTransit, la concorrenza con Malpensa e una gestione poco lungimirante del CdA, LASA si presenta al momento come una società che non è possibile rilanciare strutturalmente in modo sostenibile. Ciò è comprovato anche dai dati apparsi pubblicamente: basti pensare al declino dei passeggeri dei voli di linea, che costituiscono circa il 95% dell'utenza totale.

La controversa strategia elaborata dal Comune, la quale per il rilancio dello scalo contemplava già un investimento per oltre 50 milioni e perdite di esercizio per almeno dodici anni, appare oggi ulteriormente superata dagli ultimi eventi sfavorevoli. Gli scenari di rilancio auspicati appaiono dunque ancora più imprudenti e irrealistici.

In questo contesto, si delinea con maggiore chiarezza una gravosa tendenza che ha coinvolto LASA negli ultimi anni, vale a dire un contestabile foraggiamento a fondo perso dell'impresa da parte dell'ente pubblico, che su altri fronti piange invece miseria. Una SA in perdita da oltre dieci anni, che nello stesso periodo ha beneficiato, tramite aiuti pubblici, di un finanziamento di oltre 13 milioni di franchi per la gestione corrente e di investimenti effettivi per circa 24 milioni, senza con ciò vederne risolta l'attività. Di transenna, oltre alla sconsideratezza di un simile accanimento, non possiamo mancare di evidenziare il rischio di un risanamento compiuto sulle spalle dei contribuenti, al quale potrebbe fare seguito una cessione delle quote divenute così redditizie ai privati, che nonostante i proclami ora si guardano bene dal partecipare alla SA.

La spesa pubblica non deve sempre essere subordinata al conseguimento di utili. Una delle condizioni per derogare a ciò è però che vi sia un proporzionato soddisfacimento di un interesse pubblico e nel caso di LASA siamo dell'avviso che ciò non possa essere ritenuto, a maggiore ragione a fronte delle spese esorbitanti da sostenere per la collettività, non soltanto a causa di una domanda sempre più scarsa del servizio, assorbita oltretutto da

cerchie non certo privilegiate della popolazione, ma anche di una mancanza d'interesse dimostrata nel concreto dall'economia e dal turismo.

Per queste ragioni il PC si esprime contro l'attuale piano di rilancio di LASA. Nel contempo, grazie anche alle risorse risparmiate, riteniamo si tratti di garantire, con il coinvolgimento dei sindacati, un adeguato piano sociale per i lavoratori, di studiare gli scenari alternativi e di occupazione del sedime e, nel caso, di programmare una dismissione controllata dell'aeroporto capace di assicurare nel tempo valore aggiunto.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - La Lugano Airport SA, detta LASA, è una società anonima di diritto privato costituita nel dicembre del 2005. Ha un capitale azionario di quattro milioni di franchi e i suoi azionisti sono la città di Lugano per l'87.5% e il Cantone per il 12.5%. Si tratta di una società di servizi; non dispone pertanto di un particolare patrimonio e il suo compito è assicurare il funzionamento dello scalo di Agno in un concetto in cui, oltre alla cosiddetta aviazione generale, Agno è destinazione di voli di linea. LASA è stata capitalizzata alla costituzione e ricapitalizzata nel 2012. Nelle intenzioni essa avrebbe dovuto, se non produrre utili, quanto meno coprire i propri costi con il provento della sua attività. Non è stato così. Oggi LASA si trova sull'orlo del fallimento, che dovrà essere dichiarato per insolvenza alla fine del corrente anno o al più tardi nel gennaio del prossimo.

Per scongiurare il fallimento e con esso la chiusura dello scalo e la perdita di tutti i posti di lavoro, gli azionisti, per voce dei rispettivi esecutivi, hanno deciso di ricapitalizzare la società e a questo scopo hanno presentato i necessari messaggi ai legislativi. Ringrazio qui la Commissione gestione e finanze per avere lavorato celermente e la maggioranza del Gran Consiglio per avere respinto la richiesta di rinvio.

Prima di decidere se salvare o no l'aeroporto è senz'altro legittimo chiedersi come si è arrivati a questa situazione e come s'intende andare avanti qualora si decida di salvare la società. LASA, il cui costo principale è determinato dalla spesa per il personale, nella sua struttura attuale per pareggiare i conti ha bisogno di almeno due voli di linea, nella pratica quelli su Zurigo e su Ginevra. Se il volo su Ginevra manca si lavora in perdita per circa un milione di franchi l'anno, se mancano entrambi i voli, la situazione a medio termine è finanziariamente insostenibile per le sole forze di LASA. Detto in altre parole, la possibilità di LASA – nella sua forma di aeroporto che fornisce servizio pubblico mediante voli di linea grazie a settantasette collaboratori – di far quadrare i propri conti è fino a oggi dipesa dalla presenza e dalle fortune di compagnie di linea disposte a volare su Agno. Andiamo a vedere come LASA ha bruciato il suo capitale di quattro milioni di franchi: 1.2 milioni sono riconducibili a scoperti lasciati dalla Minoan Air e altri 0.9 a scoperti della Darwin. Anche dando per scontata l'inettitudine, se non addirittura la disonestà, degli amministratori della LASA – questo è purtroppo il livello del dibattito politico – si constata che più della metà del capitale azionario è andata persa a causa del dissesto di due compagnie di linea; il resto è stato perso a causa del crollo degli introiti e dei conseguenti disavanzi di gestione causati dalla capitolazione dei voli di linea. Riguardo a come s'intende andare avanti la risposta più onesta che posso dare da consigliere d'amministrazione di LASA è che ci occorre tempo, cosa che non avremo senza la ricapitalizzazione. Tempo necessario ad acquisire voli di linea. Ciò sarà possibile solo se la società avrà credibilità, anche finanziaria. Una lezione l'abbiamo imparata: LASA deve rendersi indipendente dai dissesti, dai capricci e dalle trame delle compagnie di linea. In passato il volo su Zurigo è sempre stato dato per scontato, perché assicurato dalla compagnia di bandiera o da chi agiva per essa. Da poche settimane sappiamo che le cose non stavano così. Oggi ci sentiamo traditi e pugnalati da Swiss.

L'errore è nostro, se ci sentiamo traditi è perché commettiamo l'errore di pensare che questa compagnia sia qualcosa di svizzero. Non è così, Swiss di elvetico ha soltanto il nome e l'emblema, è una controllata di una società estera che come tale non si cura minimamente delle legittime politiche regionali svizzere, che consiglierebbero di sostenere lo scalo di Agno, e risponde solo a logiche economiche stabilite all'estero. Il volo Zurigo-Agno è stato ritenuto un ramo secco e in quanto tale è stato tagliato, alla faccia della concessione ricevuta dalla Confederazione, gentilmente restituita. Questo ci ricorda quanto sia stato sbagliato lasciare fallire Swissair. Se credevamo di salvare qualcosa mantenendo la nostra bandiera nei cieli del mondo grazie a una compagnia straniera, ci siamo sbagliati di nuovo.

LASA ha già cominciato ad allacciare concrete trattative per il volo su Ginevra. LASA sopravvivrà? Se riceverà il tempo che le occorre, si saprà a breve – a settimane, ma purtroppo non già oggi – a che punto siamo. L'intenzione è comunque di non dipendere più dalla scelta di una compagnia se volare o no su Agno, ma di impegnarla a fornire l'apparecchio e il personale per i voli, assumendosi il rischio economico e l'eventuale profitto dei voli. Un cambio di paradigma rispetto al passato.

Il tempo è necessario anche per capire il possibile ruolo futuro dei privati nell'aeroporto. Il loro interesse è benvenuto e anche il loro maggiore coinvolgimento sarà utile o forse addirittura indispensabile. L'azionista Cantone si aspetta però da loro che accettino la sfida d'integrare le loro attività, partecipando alla conduzione e al finanziamento, in una misura che dovrà essere concordata, nel contesto di uno scalo che continui a essere votato anche ai voli di linea. Smantellare LASA per consegnare l'aeroporto ai privati non è per il Cantone un'opzione praticabile.

Detto questo, il messaggio in discussione è anche e soprattutto una questione di soldi, di denaro pubblico investito a sostegno dell'attività di uno scalo che intende continuare a essere la destinazione di voli di linea. Tale attività non ha prodotto utili negli anni di esistenza di LASA. Alla luce della profonda trasformazione dell'aviazione civile, ci potremmo chiedere se sia ancora attuale pretendere che quest'attività sia economicamente autosufficiente, puntando il dito qualora ciò non sia raggiunto, o se dobbiamo iniziare a considerarla un'attività che, come altre, ponderati gli interessi in gioco, è legittimo e sensato sostenere anche se potenzialmente deficitaria.

Se è vero che LASA non ha prodotto utili, è altrettanto vero che essa assicura almeno tre cose molto importanti: occupazione, indotto e servizio pubblico.

Occupazione: l'aeroporto conta settantasette dipendenti, che senza l'approvazione di questo messaggio perderanno il posto. Se LASA chiude, cadranno anche altre attività legate allo scalo e il conto dei disoccupati salirà ad almeno duecento. Per queste persone non esiste un piano sociale e comunque il posto di lavoro è meglio del piano sociale. Perché pensare al piano sociale quando il posto di lavoro può essere mantenuto? Nel passato recente il Cantone, consapevole che la disponibilità, la stabilità e l'equità della remunerazione del posto di lavoro sono assolute priorità per la popolazione, non ha esitato a intervenire finanziariamente, con importi superiori a quanto oggi in discussione, a salvaguardia di posti di lavoro in pericolo. LASA non è una SA qualsiasi, il Cantone ne è azionista, ossia comproprietario. Mi associo a quanto già detto al riguardo da chi ha preso la parola prima di me.

Indotto: non è facile quantificare l'indotto economico generato da LASA per il nostro territorio, ma esso è consistente. Se si trattasse anche "solo" di 100 milioni annui, sarebbe comunque una cifra d'affari non trascurabile per il prodotto interno lordo cantonale. Parliamo di gente che lavora, denaro che torna all'ente pubblico come imposta sul valore aggiunto e sugli utili o redditi derivanti da questa cifra d'affari. Per fare un esempio dell'indotto che si perderebbe, è notizia di cronaca che i tassisti che stazionavano all'aeroporto di Agno non

stanno più lì, mancando i passeggeri di linea. Premesso che chi tra di loro è dipendente di qualche compagnia di taxi rischia il posto, tutti nell'immediato hanno ripiegato sulla stazione ferroviaria di Lugano, provocando le proteste dei colleghi di stanza lì, i cui incassi gioco forza diminuiranno. Meno entrate, meno chilometri percorsi, meno lavoro anche per i benzinai e per chi cura la manutenzione delle loro auto. Meno incassi per tutti vuol dire un'uscita in meno al ristorante, ma anche meno imposte da pagare a fine anno, eccetera. A tutti coloro che sono critici nei confronti di questo messaggio di risanamento perché, davvero o per finta, preoccupati per i soldi dei cittadini, chiedo: credete che non ricapitalizzare LASA, cancellare duecento posti e 100 milioni d'indotto non avrebbe un costo? Credete davvero che i soldi in questione, del contribuente, saranno risparmiati se il messaggio non sarà approvato? No di certo. Se LASA dovesse fallire il costo finanziario, oltre a quello sociale, sarà molto maggiore di quanto ora richiesto a salvaguardia dei posti di lavoro e dell'indotto, e anche degli 8 milioni citati nel rapporto di minoranza. Perdita d'indotto, disoccupazione di lunga durata e forse anche assistenza; l'inizio si è già verificato con l'indennità di lavoro ridotto, concessa a novembre, che peraltro è rinnovabile. È un paradosso vedere oggi la sinistra che si batte per smantellare una società controllata dall'ente pubblico, per lasciare a casa almeno due terzi dei suoi dipendenti e perdere un paio di centinaia di posti di lavoro indotti. Ricollocare nell'ente pubblico i dipendenti di LASA: come e dove? Proporre di versare un salario sociale – perché è questo che la sinistra propone – è uno schiaffo alla dignità di questi lavoratori. Oltretutto, non fa risparmiare un solo centesimo rispetto a pagarli per quello che già fanno e non risolve il problema dei duecento lavoratori indiretti, a meno che non si debbano assumere anche loro.

Servizio pubblico: LASA, grazie ai voli di linea, assicurava il collegamento in primo luogo con Zurigo e Ginevra a molte migliaia di passeggeri l'anno. Cifre diminuite nel corso degli anni, certo, ma ancora di molto superiori a quelle di altre strutture finanziate in permanenza dal Cantone. Al di là dei numeri, proprio l'esistenza dei voli di linea costituisce il discrimine fra le regioni del nostro Paese che possono essere raggiunte in aereo o no. Non è una differenza da poco. Pensiamo al turismo congressuale e non, a chi viaggia per affari e sceglie il domicilio o la sede anche in base alla vicinanza di un aeroporto. Dove vogliamo posizionare il nostro Cantone? Vogliamo davvero chiudere ai voli di linea una struttura che è strumento di sviluppo economico?

In conclusione: in questo difficile momento per lo scalo di Agno quale sede di voli di linea, l'unico motivo ragionevole per essere contrari a questa ricapitalizzazione risiede proprio nella difficoltà del momento e nell'attuale scarsità di prospettive per il volo su Zurigo, causata dalla diserzione di Swiss e dell'attuale divieto di far capo a compagnie estere per effettuare voli interni.

Nessuno chiede al Parlamento un atto di fede o una cambiale in bianco. Occorre però scongiurare il fallimento e salvare nell'immediato i posti di lavoro. Occorre assicurare a LASA il tempo necessario per lavorare in nuove direzioni, che sono il ripristino di voli di linea non più dipendenti da decisioni unilaterali delle compagnie, l'integrazione e la partecipazione dei privati al processo decisionale e al finanziamento a seguito di un prossimo aumento di capitale a loro dedicato, l'ottimizzazione di processi interni e il miglioramento dell'infrastruttura. Se per LASA ci sarà un 2020, sarà sicuramente un anno fondamentale.

Chiedo pertanto l'accoglimento del rapporto di maggioranza e ringrazio nuovamente la Commissione e i relatori per il lavoro svolto.

FERRARA N., CORRELATRICE DI MAGGIORANZA - Devo replicare ad alcune affermazioni. Collega Biscossa, ho sentito parlare di efficienza, affluenza e utili: è un discorso pericoloso, parlando di servizio pubblico. Se per tutti gli enti e le infrastrutture di servizio pubblico, ancorché parziale, di questo Cantone dovessimo esigere che si autofinanzino avremmo problemi enormi. Un esempio su tutti, la navigazione sul lago, citata nel rapporto. Giacché avete portato nella discussione il tema degli schieramenti politici, ricordo che nel 2017 c'è stato uno sciopero al quale il PS ha partecipato attivamente; hanno rilasciato dichiarazioni i maggiori esponenti cantonali a sostegno degli scioperanti e del fatto che fosse indispensabile non trovare un posto qualunque a queste persone, ma mantenere quel posto, cosa che è stata fatta. Il credito di gestione corrente è di un milione l'anno per venti persone e i passeggeri sono poche migliaia l'anno, mentre l'aeroporto, anche in un anno triste come il 2018, ne conta 97 mila e oltre 18 mila movimenti

Berna. È vero che la città è tendenzialmente contraria, ma è anche vero che il Cantone è invece tendenzialmente favorevole. Ago della bilancia, il PS; contrari, i Verdi. Idea di partecipazione dal 2 al 30%, con 5.7 milioni l'anno da parte del Cantone e 1-2 milioni solo per finanziare la sicurezza, che è uno degli aspetti che pesano sulla spesa. Vedremo cosa deciderà Berna. Per LASA, se oggi non votiamo la ricapitalizzazione non ci sarà niente da vedere.

Le fonti. Non mi prendo né meriti, né demeriti. Sono citate nel rapporto per quanto riguarda gli utili e ci riferiamo ai rapporti di gestione della società.

Sulla trasparenza: nel rapporto a pagina 16 trovate la chiara indicazione dei relatori e della maggioranza della Commissione sull'ipotesi di perdite strutturali. Nessuno dice che andrà tutto bene. La maggioranza ritiene che senza ricapitalizzare si chiuderà. Come andrà, lo capiremo nei prossimi mesi, e per quello sono stati posti termini già al 31 dicembre 2020.

L'MPS-POP-Indipendenti ha parlato di gente di nicchia. Conosco personalmente decine di persone, impiegate/i della piazza finanziaria che guadagnano fra i 5'000 e i 7'000 franchi al mese, che per mantenere il proprio posto facevano la spola, quando ciò era possibile, fra Ginevra e Lugano per non spostare la famiglia, perché non era possibile vivere a Ginevra con tali salari. Altre decine facevano la stessa cosa per Zurigo. È vero che c'è il treno, ma impiegare diverse ore per tornare a casa in treno o poter volare sono due cose ben differenti. Ricollocare. Lo si fa quando qualcuno è stato prima licenziato. Allora dovremmo dire ai dipendenti in questione che saranno licenziati e che poi forse ricollocheremo qualcuno, non si sa con quali soldi, perché bisognerebbe votare un credito per un aeroporto che non c'è più.

Flessibilità. Se ho capito bene, la tesi è che LASA non è stata sufficientemente flessibile e attiva sul mercato e il PS vorrebbe una privatizzazione dell'aeroporto. Per votare la realizzazione di un hangar c'è voluto un anno e mezzo. Collega Schoenenberger, lei ha parlato di fidarsi dei colleghi di Lugano. Per carità, fidiamoci. Io invece invito i colleghi cantonali a votare questo credito per ricapitalizzare la società; poi le lasceremo fare il lavoro che le compete come SA, assumendosene le responsabilità.

PASSALIA M. - A chi dice che questo è un tormentone luganese voglio ricordare che si tratta del nostro aeroporto cantonale. Si è parlato di strumentalizzazione dei posti di lavoro. Stiamo parlando di un tema d'importanza cantonale e per altre strutture d'importanza cantonale abbiamo agito. Mi domando perché non si dovrebbe sostenere questi posti di lavoro. Riguardo al lavoro ridotto, se non approvassimo questo messaggio, penso che andrebbe a farsi benedire; vedo che il Consigliere di Stato annuisce.

Ricordo, alla collega Arigoni Zürcher che ha parlato di commercio di materie prime, che il caffè che beve la mattina, il cucchiaino che utilizza, il comodo pigiama di cotone, ma anche il materiale utilizzato per costruire le auto, i treni o semplicemente le scarpe arrivano proprio dalle materie prime, che in Ticino generano circa duemila posti di lavoro e circa 75 milioni di franchi di gettito fiscale.

BISCOSSA A., RELATRICE DI MINORANZA - Riguardo agli enti autoportanti il discorso è molto semplice: se c'è bisogno di un servizio, quel servizio pubblico non può essere tenuto in considerazione solo se si autofinanzia. Come socialisti siamo intervenuti più volte, per le Ferrovie, per la Posta, per tutta una serie di ex regie federali in cui questi criteri erano applicati contro gli interessi del servizio pubblico. Non credo però che questo discorso possa essere applicato a un aeroporto che purtroppo oggi non ha voli di linea e non ha nessuna garanzia che fra sei mesi o un anno questi voli diventino qualcosa di più concreto.

Voi chiedete un investimento che tra Cantone e Comune costa 67 milioni di franchi, a cui vanno aggiunti, per forza di cose, secondo la vostra ipotesi, l'intervento per l'allungamento della pista, perché il potenziamento dei voli di linea non è compatibile con quella attuale. Tutto questo costa 100 milioni.

Inoltre, i "luminari" di San Gallo prospettano una redditività, tra il 2032 e il 2045, di 32 milioni; è l'unico premio annunciato con questo investimento. A me fa un po' specie che si possa ragionare sulla base di elementi di questa natura facendo finta che tutto vada bene. È vero che l'aeroporto di Lugano ha una lunga storia, che ha una valenza regionale e tutte le altre cose dette, però i dati sono questi. Non si può quindi pretendere di tenere cinquanta persone a girarsi le dita per due anni perché forse arriverà la compagnia che farà il miracolo e creerà l'aviazione di linea per il Ticino. Non credo che sia responsabile e serio fare così. Noi, che non siamo per l'aeroporto, che non siamo per i voli di linea, diciamo responsabilmente che non possiamo cancellare i posti di lavoro direttamente coinvolti e l'indotto derivante e quindi andiamo nella direzione di un'aviazione generale che salvi venticinque posti di lavoro a LASA, una parte significativa dell'indotto intorno a tale compagnia e un impegno di Cantone e Comune per gli altri cinquanta lavoratori che ne avessero bisogno di garantire loro un inserimento negli enti pubblici, rispettivamente nelle affiliate, associate o finanziate.

Semplicemente, sulla base della realtà, proponiamo l'unica scelta possibile. Se no diamo seguito a una strategia che è durata tredici anni, che è costata 40 milioni all'ente pubblico e che oggi ha come risultato zero voli di linea.

GARDENGHI C. - Voterò no a questo rapporto di maggioranza perché non sono d'accordo di utilizzare soldi pubblici per finanziare un'attività in completo controsenso rispetto a una situazione di emergenza climatica come quella che stiamo vivendo anche in Ticino, perché l'atmosfera non si ferma ai suoi confini. Si trova anche in contrasto con gli impegni sulle emissioni che il nostro Paese ha preso a livello internazionale. Come puntualizzato dalla relatrice di maggioranza, anche gli aerei dei privati utilizzano cherosene, ma almeno questo non è stato pagato con i soldi pubblici. Sono invece d'accordo di allocare le risorse finanziarie cantonali a favore di un concreto e reale aiuto ai dipendenti che rimarranno a casa, indipendentemente dal contributo che decideremo o meno di stanziare oggi.

JELMINI L. - Appoggerò con convinzione questo rapporto di maggioranza e lavorerò anche affinché i consiglieri comunali di Lugano appoggino il messaggio parallelo che devono

discutere. Lo farò perché ritengo che tutti i dipendenti, non solo quelli impiegati direttamente, debbano avere la possibilità di continuare a prestare attività di lavoro. Non siamo qui per votare piani sociali, ma per sostenere l'occupazione e lo sviluppo di questo Cantone.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia sul rapporto di maggioranza è accolta con 58 voti favorevoli, 21 contrari e 1 astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al rapporto di maggioranza sono accolti con 57 voti favorevoli e 24 contrari.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni M. - Alberti E. - Aldi S. - Badasci F. - Balli O. - Battaglioni F. - Berardi G. - Bertoli M. - Bignasca B. - Buzzini B. - Caprara B. - Caroni P. - Caverzasio D. - Cedraschi A. - Censi A. - Farinelli A. - Ferrara N. - Filippini L. - Foletti M. - Gaffuri S. - Galeazzi T. - Galusero G. - Gendotti S. - Genini S. - Ghisla A. - Ghisolfi N. - Gianella A. - Guerra M. - Guscio L. - Imelli S. - Isabella C. - Jelmini L. - Käppeli F. - Maderni C. - Marchesi P. - Minotti M. - Morisoli S. - Pagani L. - Passalia M. - Passardi R. - Pellegrini E. - Petrini E. - Piezzi A. - Pini N. - Pinoja D. - Polli M. - Quadranti M. - Ris M. - Robbiani M. - Rückert A. - Schnellmann F. - Soldati R. - Speciali A. - Tenconi D. - Terraneo O. - Tonini S. - Viscardi G.

Si pronunciano contro:

Arigoni Zürcher S. - Ay M. - Bang H. - Biscossa A. - Bourgoin S. - Buri S. - Corti N. - Crivelli Barella C. - Ermotti-Lepori M. - Gardenghi C. - Ghisletta R. - La Mantia L. - Lepori C. - Lepori Sergi A. - Lurati Grassi T. - Merlo T. - Noi M. - Pronzini M. - Pugno Ghirlanda D. - Riget L. - Schoenenberger N. - Sirica F. - Stephani A. - Storni B.

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

16. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

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

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Claudio Franscella

Il Segretario generale, Tiziano Veronelli

PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

INTERPELLANZA

Risanamento della strada statale del Verbano Orientale (SS394): NO a un travaso di traffico verso il Malcantone!

del 16 ottobre 2019

Ieri, martedì 15 ottobre 2019, a Luino si è svolta una riunione, coordinata dalla Regio Insubrica, che aveva come oggetto la chiusura parziale della strada statale del Verbano Orientale (SS394) fra Luino e Colmegna in seguito a prospettati lavori di risanamento di alcuni viadotti. La chiusura è prevista da giovedì 17 ottobre 2019 e durerà circa 400 giorni! Da quanto si è appurato in occasione dell'incontro, diverse autorità svizzere come pure i vari servizi di trasporto (Autopostale, Navigazione, ecc.) sono stati preavvisati della chiusura solo alcuni giorni fa (!). Secondo ANAS, ente pubblico preposto al risanamento dei viadotti, sarà assicurato il traffico unidirezionale alternato dei veicoli leggeri (max 7,5 tonnellate) con l'ausilio di semafori intelligenti in grado di constatare il formarsi di code e di fluidificare di conseguenza il transito. Secondo dati ANAS il flusso veicolare sulla tratta in questione è di 600 veicoli leggeri all'ora nelle ore di punta in andata verso la Svizzera, il mattino, e in ritorno verso Luino, la sera, per un totale di circa 10'000 transiti giornalieri. A quanto sembra, questa tratta è interessata dal transito di diversi mezzi pesanti, in particolare destinati al trasporto in Svizzera di inerti per l'edilizia, e di un certo numero di autopullman turistici con destinazione il mercato di Luino. Evidentemente questi mezzi pesanti saranno deviati su altri percorsi, in primis verso il Valico di Ponte Tresa, e andranno a congestionare, unitamente ai veicoli leggeri che sceglieranno tragitti alternativi, la già precaria viabilità del Malcantone, ormai prossima al collasso.

Alla luce di quanto sopra si chiede al Consiglio di Stato:

1. Sono confermati i dati emersi durante la riunione, ovvero che da parte svizzera si è saputo della chiusura solo pochi giorni fa? Come intende reagire il Consiglio di Stato?
2. È consapevole il Consiglio di Stato che, a dipendenza delle soluzioni operative che adotteranno l'Italia e ANAS, il traffico non più consentito o disincentivato a causa dei lavori sulla SS394 si riverserà sulle strade del Malcantone, che saranno pure loro toccate dai cantieri previsti nell'ambito del Piano di Pronto Intervento viario? Che misure si possono adottare per minimizzarne gli effetti? Il Consiglio di Stato prevede di avere un ruolo attivo nella ricerca di soluzioni?
3. Come valuta il Consiglio di Stato la possibilità di richiedere ad ANAS delle finestre di transito libero sulla SS394 soprattutto il mattino in andata e la sera al ritorno dei frontalieri? Si intende insistere con questa soluzione presso ANAS?

4. Non ritiene il Consiglio di Stato che, se sono garantite le condizioni di sicurezza della statale SS394, sarebbe preferibile chiedere all'ANAS e all'Italia di differire l'inizio dei lavori di un anno, fino all'adozione del nuovo concetto di Trasporto pubblico 2021, che prevede un potenziamento dell'offerta nell'ordine di un + 88% e la cui entrata in vigore è stabilita per l'inizio di dicembre 2020, così da avere migliori alternative al traffico privato e di conseguenza poter elaborare trasporti sostitutivi efficaci?

Giovanni Berardi
Alberti - Aldi - Corti - Ermotti-Lepori -
Galeazzi - Imelli - Maderni - Marchesi - Polli

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

INTERPELLANZA

Caprara e la spartizione delle poltrone dell'Ente ospedaliero cantonale

del 18 ottobre 2019

Secondo l'articolo 13 della Legge sull'Ente ospedaliero cantonale (LEOC) i membri del Consiglio di amministrazione di tale ente sono nominati dal Gran Consiglio, su proposta del Consiglio di Stato.

Dalle affermazioni fatte da Bixio Caprara lo scorso 15 ottobre 2019 davanti al Gran Consiglio parrebbe di capire che, in realtà, le cose non stiano proprio così e che la scelta dei membri del CdA dell'EOC spetterebbe, quasi di diritto verrebbe da pensare, almeno per due dei sette seggi, al PLRT. Afferma infatti, il Presidente del PLRT: *"Il nostro partito... era nella condizione di dover sostituire un rappresentante, dato che un proprio membro del CdA non era più disponibile. Abbiamo proposto un profilo, l'avvocato Andrea Bersani... Un profilo che accompagna e completa il secondo nostro rappresentante, un medico di indubbia esperienza, il dottor Mariani..."*.

La lingua e la grammatica italiana non lasciano spazio a dubbi interpretativi: espressioni quali "un *proprio* membro...", "il secondo *nostro* rappresentante" significano che il PLRT e il suo presidente guardano a questi consiglieri di amministrazione come rappresentati del PLRT in seno al Consiglio stesso.

Siccome non siamo caduti dal seggiolone da piccoli, sappiamo benissimo che le cose in questo Cantone vanno, da sempre oseremmo dire, in questo modo e che i partiti politici che gestiscono questo Paese hanno sempre applicato questi metodi di spartizione (lo schema 2-2-1 ha imperato per decenni).

Si abbia allora il coraggio di dirlo e di formalizzarlo. Inutile quindi far riferimento all'"indipendenza" e alla "competenza" dei consiglieri di amministrazione quando, tutti sanno e tutti vedono, si tratta di "rappresentanti" dei partiti, sentiti come tali dai partiti (e le parole di Caprara, nella loro disarmante e arrogante schiettezza, lo confermano).

Da parte sua Bersani intervistato da LaRegione (15 ottobre 2019) conferma tale procedura: *"Mi era stato chiesto dal PLRT se fossi disponibile e ho risposto affermativamente..."*.

Questa procedura d'altronde pone anche un problema di funzionamento delle istituzioni parlamentari. Infatti l'attuale legge riserva il *"diritto di proposta"* per l'elezione dei membri del CdA dell'EOC al solo Consiglio di Stato. Ai sensi della lettera dell'art. 13 LEOC i membri del Gran Consiglio non hanno diritto di proporre un consigliere di amministrazione non presente nella lista presentata dal Governo.

Ora, vista questa forte limitazione, appare discutibile che il Governo "appalti" questa sua prerogativa ai partiti (e non a tutti: pensiamo che alcuni partiti non siano stati coinvolti in questa procedura di scelta dei candidati), limitandosi di fatto a fare il passacarte tra le indicazioni dei partiti e le proposte presentate al Gran Consiglio.

Un minimo di decenza istituzionale vorrebbe che, dato l'attuale tenore della legge, il Consiglio di Stato si rivolgesse a tutti i partiti presenti in Gran Consiglio e chiedesse loro di esprimere dei candidati (magari motivandone "il profilo" al di là della tessera di partito che hanno in tasca) a partire dai quali poi formulare la propria "proposta" al Gran Consiglio.

Caprara, nel suo intervento, ha però detto anche altro. In particolare ha espresso strane frasi, non facili da contestualizzare e decifrare: *"il comportamento di un certo numero di deputati, che si sono astenuti dal voto accomunandolo a una valutazione dell'operato del Presidente del CdA, facendo di ogni erba un fascio e senza esprimere alcuna critica giustificata, non depone a favore della correttezza e del rispetto delle procedure di questo Parlamento. Una delle forze del nostro Paese è sempre stata la concordanza, intesa come la capacità di rispettare i rispettivi ruoli e le procedure pattuite a favore di soluzioni condivise. Se il Presidente dell'EOC che vi rappresenta non vi andava, ci si poteva impegnare diversamente per trovare delle alternative."*

Sorprende che il Presidente del Gran Consiglio, così come altri, sempre pronto a bacchettare le interrogazioni e gli interventi dei rappresentanti dell'MPS, ritenuti eccessivi nella forma e "non in linea" con quella che viene considerata l'"etichetta" parlamentare, non abbia sentito il dovere di richiamare un parlamentare che si permette di accusare i colleghi e le colleghe di mancare di "correttezza" e di "rispetto" nei confronti del Parlamento solo perché hanno deciso di astenersi sul nome di alcuni candidati proposti dal Governo (si noti l'utilizzo di un termine come "rispetto" che potrebbe prestarsi a esegesi interessanti...).

Alla luce di queste brevi considerazioni e ricordando comunque che il nostro punto di riferimento in materia resta l'iniziativa parlamentare che abbiamo presentato proprio nel corso della seduta parlamentare alla quale si fa riferimento in questa interpellanza, ci permettiamo di formulare alcune domande al Consiglio di Stato.

1. Sulla base di quali disposizioni di legge il Governo chiede solo ad alcuni partiti e non a tutti i partiti presenti in Gran Consiglio di indicare nominativi per il CdA dell'EOC?
2. Afferma Caprara, smentendo la legge, che il suo partito *"ha proposto..."*: è al Consiglio di Stato che il PLRT ha proposto dei nominativi? Se questo è avvenuto (e se quindi il Consiglio di Stato non pensa di dover smentire Caprara), come è avvenuta questa proposta?
3. Questa procedura è stata la stessa anche per gli altri partiti?

4. Non pensa che sarebbe più onesto e trasparente modificare l'art. 13 LEOC inserendo, lo diciamo a titolo puramente esemplificativo, una formulazione del tipo "i membri del Consiglio di amministrazione sono nominati dal Gran Consiglio su proposta dei partiti di Governo...".

Per MPS-POP-Indipendenti
Matteo Pronzini
Arigoni Zürcher - Lepori Sergi

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

INTERPELLANZA

Delta Resort Locarno: perché a quasi un anno e mezzo dal ricorso non arriva la sentenza? Il Consiglio di Stato ha cambiato idea?

del 23 ottobre 2019

Il 19 agosto 2015 è stata inoltrata un'interrogazione nella quale, con la prima domanda, i firmatari chiedevano: *"Corrisponde al vero che sull'area dell'Albergo Delta di Ascona, in un'area di circa 66'000 metri quadrati, sono iniziati i lavori per edificare cinquantadue appartamenti di vacanza in una zona ad esclusivo utilizzo turistico alberghiero?"*

Nella risposta del 26 ottobre 2016 il Consiglio di Stato ricordava che la costruzione in oggetto è situata in una zona destinata a *"impianti e strutture per attività turistiche di tipo alberghiero... Sono dunque escluse le residenze primarie così come quelle secondarie"*. Il Municipio di Locarno, in data 26 ottobre 2009, ha rilasciato una licenza edilizia *"che prevede l'edificazione di appartamenti da realizzare con la formula dell'apparhotel"*.

Richiamando la giurisprudenza *"che si è più volte chinata sul concetto degli apparhotel"* indicava che *"il criterio principe [di apparhotel] resta la messa a disposizione di terzi dell'appartamento, così come avviene per le camere o suites, nelle strutture alberghiere di tipo classico"*.

Il Consiglio di Stato ricorda la corrispondenza intervenuta tra il 2011 e il 2015 con il legale della proprietaria del Delta Resort, con la quale il *"Municipio di Locarno aveva precisato che la residenza primaria e/o secondaria non è ammessa, ritenuta la destinazione alberghiera"*. Infine il Consiglio di Stato precisava che:

"Da quanto precede è risultata una decisione del Municipio di Locarno del 22 aprile 2015, mediante la quale è stato ribadito che la formulazione del Regolamento della PPP proposta non poteva essere accettata in quanto non conforme alla destinazione di PR e alla licenza edilizia. Mediante detta decisione sono stati comunicati gli emendamenti di dettaglio ritenuti necessari dal Municipio. La proprietaria è tuttavia insorta con ricorso del 18 maggio 2015

allo scrivente Consiglio di Stato avverso tale decisione. Ne è seguita la sentenza numero 200 del 20 gennaio 2016 che rilevava altresì che l'eventuale uso dell'immobile in modo non conforme alla licenza rilasciata potrà essere se del caso impedito o sanzionato dall'Autorità comunale stessa. Da quanto precede si conclude che sull'area dell'Albergo Delta di Ascona sono iniziati lavori per edificare cinquantadue appartamenti di carattere alberghiero (apparthotel). Al Comune compete vigilare affinché tale destinazione sia rispettata."

Terminata la costruzione il Municipio di Locarno è stato confrontato con la richiesta di uso quale residenza di due appartamenti. Ossequiando quanto indicato nella sentenza del 2016, ha provveduto intimando il divieto d'uso. Nel giugno 2018 i titolari degli appartamenti inoltrano ricorso contro la decisione municipale.

Nel luglio 2018 i proprietari del Delta Resort e i loro avvocati hanno condotto una campagna stampa a livello nazionale senza precedenti per il solo fatto che il Municipio di Locarno ha ossequiato le disposizioni di legge.

Nel frattempo, in merito all'effetto sospensivo concesso dal Presidente del CdS ai due ricorsi citati, si sono pronunciati il TRAM il 9 settembre 2018 e il Tribunale federale il 2 novembre 2018 emettendo sentenze chiare secondo cui la decisione del Municipio di diniego dell'uso degli appartamenti come residenza deve essere immediatamente esecutiva essendo flagrante la discordanza tra l'uso residenziale e il Piano regolatore.

Negli ultimi mesi la stampa ha riferito di ulteriori sviluppi tra cui richieste di indennizzo al Comune di Locarno e soprattutto numerosi e simili contenziosi scaturiti dai successivi dinieghi di utilizzo come residenza di numerosi appartamenti nel frattempo venduti o affittati. Regolarmente vengono pure inoltrate dal Consiglio comunale richieste di informazione su una vicenda che sconcerta la popolazione.

Non ci risulta che a tutt'oggi sia stata emessa la sentenza ai due ricorsi del giugno 2018 da parte del Consiglio di Stato, che in definitiva deve pronunciarsi su una questione già ampiamente analizzata nel 2016, sulla quale si è già espresso e sulla quale si sono già espressi un anno fa il TRAM e il TF. Da notare che nella risposta all'interrogazione del 25 febbraio 2019 "Delta Resort, una storia infinita", alla domanda *"non ritiene il Municipio di sollecitare il Consiglio di Stato affinché emani finalmente la sentenza di merito e sia fatta chiarezza su questa vicenda"* il Municipio, tra l'altro, rispondeva: *"L'ultimo sollecito tendente all'emanazione a breve delle decisioni sulle procedure in corso è stato inoltrato al Servizio dei ricorsi del Consiglio di Stato lo scorso 26 febbraio 2019, unica autorità attualmente interpellata a dirimere le pratiche concernenti il comparto del Delta Resort"*².

Vista la premessa, ci preghiamo di sottoporre al Consiglio di Stato le seguenti domande.

1. Qual è il motivo per il quale il Consiglio di Stato non ha ancora emesso la sentenza su una vertenza sulla quale si è già ampiamente espresso e sulla quale si sono pure espressi il TRAM e il TF?
2. Come considera il Consiglio di Stato la tempistica per emanare questa sentenza? Più precisamente, si considera nella norma questa tempistica, considerando l'ampia documentazione già prodotta in materia?

²https://www.locarno.ch/files/documenti/risposta_interrogazione_Gruppo_PS_Delta_Resort_una_storia_infinita.pdf

3. Considerati gli interessi milionari e gli attori in gioco, l'Ufficio dei ricorsi sta subendo pressioni per non emettere una sentenza che taglierebbe le gambe all'estremo tentativo di ricevere un indennizzo (assolutamente immotivato) da parte di Locarno?
4. Ci sono delle ragioni per le quali il Consiglio di Stato ha cambiato idea?
5. Come intende sopperire il Consiglio di Stato alla situazione confusa e alle difficoltà a cui è sottoposto il Comune di Locarno?
6. Come valuta il Consiglio di Stato le richieste di conciliazione che (malgrado le numerose sentenze che rilevano incompatibilità tra l'uso residenziale e la destinazione del PR) i proprietari con i loro avvocati invocano?

Fabrizio Sirica
Ay - Balli - Bourgoin

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

INTERPELLANZA

Accertamento fiscale: efficace, equo e garante di parità di trattamento tra contribuenti?

del 23 ottobre 2019

Da tanti anni siamo preoccupati per il sovraccarico di lavoro creato ad arte dal neoliberismo di masoniana memoria (mai rimesso totalmente in questione dai governi successivi), sovraccarico che a nostro parere porta il personale dell'Amministrazione cantonale delle contribuzioni (ACC) ad effettuare il lavoro di accertamento fiscale con tempistiche strette.

In vista del dibattito parlamentare del 5 novembre 2019, punto 11 (Mozione 13 dicembre 2004 presentata da Raoul Ghisletta e cofirmatari per il Gruppo PS "*Assunzione di 30 ispettori e tassatori fiscali per combattere il lavoro nero, la concorrenza sleale, la perdita di risorse delle assicurazioni sociali, dei Comuni, del Cantone e della Confederazione*" - Messaggio n. 7221 del 20 settembre 2016), con la presente interpellanza chiediamo al Consiglio di Stato di fornire i seguenti dati fiscali sul Ticino, volti a stabilire se l'accertamento fiscale da parte del Cantone possa essere definito adeguato, equo e garante della parità di trattamento tra contribuenti, criteri fondamentali per uno Stato democratico.

1. In generale
 - 1.1 L'evasione fiscale relativamente alle imposte sul reddito e sulla sostanza delle persone fisiche e giuridiche in Ticino in base agli ultimi dati scientifici disponibili è al di sopra o al di sotto della media svizzera?

- 1.2 Come evolve il gap tra l'accertato e il dichiarato in base ai dati disponibili dell'ACC nel periodo 2005-2018?
- 1.3 Questo gap è al di sopra o al di sotto della media svizzera?
- 1.4 Quali considerazioni trae da questi dati?

2. Persone fisiche tassate con dichiarazione d'imposta
 - 2.1 Quanti incarti di persone fisiche hanno evaso a testa i tassatori negli anni 2000, 2005, 2010, 2015 e 2018 in ogni singolo ufficio circondariale di tassazione?
 - 2.2 Quanti incarti arretrati vi erano in ogni singolo ufficio a fine 2005, 2010, 2015 e 2018?
 - 2.3 Quali considerazioni trae da questi dati?

3. Persone giuridiche
 - 3.1 Quanti incarti di persone giuridiche hanno evaso a testa i tassatori negli anni 2000, 2005, 2010, 2015, 2018?
 - 3.2 Quanti incarti arretrati vi erano a fine 2005, 2010, 2015 e 2018?
 - 3.3 Quali considerazioni trae da questi dati?

4. Ispettorato fiscale per le verifiche sugli incarti di cui al punto 2 e 3
 - 4.1 Quanti erano gli ispettori fiscali rispetto al numero di incarti totali di persone fisiche e giuridiche di cui ai punti 2 e 3 negli anni 2000, 2005, 2010, 2015 e 2018?
 - 4.2 Quali considerazioni trae da questi dati?

5. Contribuenti tassati alla fonte
 - 5.1 Quale era il rapporto tra addetti all'accertamento e numero di contribuenti tassati con l'imposta alla fonte negli anni 2000, 2005, 2010, 2015 e 2018?
 - 5.2 Quali considerazioni trae da questi dati?

Per il Gruppo PS

Raoul Ghisletta

Buri - Corti - Durisch - Lepori -

Lurati Grassi - Pugno Ghirlanda -

Riget - Sirica

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

INTERPELLANZA

Parità dei sessi nel settore dei trasporti pubblici?

del 23 ottobre 2019

Sono previste numerose assunzioni da parte delle aziende di trasporto in Ticino in vista del potenziamento dei mezzi di trasporto pubblici a fine 2020.

Purtroppo la presenza femminile in questo ambito – penso ovviamente alle funzioni di conducenti e tecniche, non tanto a quelle commerciali – appare ridottissima.

Con la presente interpellanza chiedo al Consiglio di Stato:

1. di fornire i dati sui dipendenti per funzione e sesso nelle aziende di trasporto sovvenzionate dal Cantone, in particolare quelle di conducente e tecniche;
2. di indicare quanti sono gli apprendisti per sesso nelle funzioni di conducente e tecniche;
3. di indicare le misure che intende prendere per aumentare la presenza femminile nelle funzioni di conducente e tecniche.

Raoul Ghisletta

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

INTERPELLANZA

Plastica e riciclaggio

del 24 ottobre 2019

Nei mesi scorsi, l'Ufficio cantonale dei rifiuti ha inviato una circolare ai Comuni nella quale sconsigliava la raccolta di plastica mista, decisione maturata sulla base dello studio KuRVe sul riciclaggio e la valorizzazione delle materie plastiche.

In realtà, dall'introduzione della raccolta delle plastiche miste in alcuni Comuni ticinesi (Bellinzona in primis), è risultato che in soli 5 mesi sono state raccolte 25 tonnellate di plastica che non finirà negli inceneritori e che, in buona sostanza, potrà essere riciclata nella misura del 70-90%. Secondo la ditta che ne esegue la raccolta, tale plastica appare di ottima qualità.

Okkio (l'associazione che si occupa di monitorare la questione dei rifiuti) ha analizzato lo studio KurVe (commissionato dall'Ufam e da 8 cantoni che, neanche a dirlo, gestiscono inceneritori) e ha potuto prima di tutto osservare che a detto studio non è stata chiamata a partecipare l'azienda che si occupa di riciclaggio delle plastiche (InnoRecycling), che, a sua volta, ne ha commissionato un altro ottenendo risultati opposti. (per lo studio commissionato dalla InnoRecycling: www.iswb.ch/studien/IWSB_EBP_Gutachten_Kunststoffrecycling.pdf).

Visto che proprio l'Ufam orienta e caldeggia lo smaltimento dei rifiuti attraverso gli inceneritori, si può supporre che siamo di fronte ad un conflitto di interesse da parte della Ufam e che lo studio risulta essere palesemente di parte: *"Paradossalmente lo studio KuRVe, nelle sue conclusioni, mette in dubbio la validità economica del riciclaggio, ciò che stride con il fatto che proprio le industrie che attualmente lo propongono operano senza sussidi statali"*.

Tale scelta, a ben vedere, dal punto di vista economico non dovrebbe intralciare dati e conclusioni: se un'azienda che si occupa di riciclaggio e vive di soli investimenti e capitali propri dichiara che il proprio lavoro permette di sopravvivere e, anzi, di fare profitti (arrivando ad importare materia prima dall'Austria, proprio perché in Svizzera non ne trova a sufficienza), significa che il "business" regge, che funziona!

Tutto ciò senza contare l'impatto ambientale, ben più pesante se si considerano le immissioni di CO₂ nell'atmosfera, create dalla combustione delle plastiche.

Va ricordato l'impegno preso dalla Svizzera nell'ambito degli accordi sul clima di Parigi: ogni tonnellata di plastica bruciata produce 3 tonnellate di CO₂, che corrisponde circa al 5% di tutto il CO₂ prodotto nel nostro paese!

Le "preoccupazioni" dell'Ufam riguarderebbero infine la sostenibilità della raccolta di tali plastiche, senza mettere in conto che la sostituzione tout-court della stessa provoca un inquinamento sicuramente più alto, calcolando la produzione e il trasporto della stessa.

Alla luce di queste considerazioni, rivolgiamo al Consiglio di Stato queste domande.

1. Come intende procedere il Consiglio di Stato per quello che riguarda la raccolta e la separazione della plastica, a livello cantonale? Come si pone rispetto alle considerazioni come quelle formulate da Okkio e dalla InnoRecycling, che auspicano una raccolta generalizzata della plastica da riciclare, sostenendo che favorirebbe, in termini ambientali, la qualità di aria e acqua?
2. Corrisponde al vero che l'inceneritore di Giubiasco auspica l'arrivo di grandi quantità di plastica, poiché essa rappresenta un buon combustibile e favorisce il continuo funzionamento della termopompa? In che maniera l'inceneritore influisce e mette pressione sulle autorità, in Ticino, per disincentivare la separazione e il riciclo della plastica?
3. Le cifre sono chiare: il 5% del CO₂, in Svizzera, viene prodotto dalla combustione di plastiche. Non crede, il Consiglio di Stato, di dover intervenire con urgenza (visto che qualche Comune comincia anche a discutere delle urgenze ambientali) per ridurre – vedi eliminare – questa percentuale? Non pensa di dover, così come si è fatto in materia di raccolta di rifiuti e di tasse sui rifiuti, di dovere legiferare su questa materia?

Per MPS-POP-Indipendenti
Simona Arigoni Zürcher
Lepori Sergi - Pronzini

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

INTERPELLANZA

Trasferta a Roma: oltre a essere arrogante il CdS ha qualcosa da nascondere?

del 25 ottobre 2019

La risposta data dal Consiglio di Stato all'interrogazione del 23 ottobre 2019 (e dell'8 agosto) parla da se.

Il Consiglio di Stato provoca e si rifiuta di rispondere, in contraddizione con quanto stabilito dalla recente modifica legislativa, in modo compiuto e preciso ad una richiesta di un membro del parlamento cantonale. L'unica cosa ancora da capire è se oltre ad essere arrogante il Consiglio di Stato ha qualcosa da nascondere in merito alla trasferta a Roma.

Chiediamo dunque al Consiglio di Stato di comunicarci i nominativi delle 25 persone che componevano la delegazione.

Per MPS-POP-Indipendenti
Matteo Pronzini
Arigoni Zürcher - Lepori Sergi

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

Allegati (link):

- Risposta all'interrogazione del 13 maggio 2019 n. 77.19
- Risposta all'interrogazione del 12 agosto 2019 n. 137.19

INTERPELLANZA

Rinvii forzati: il DI e Gobbi ci ricascano?

del 25 ottobre 2019

Il rimpatrio forzato del giovane Mark e della sua famiglia è l'ennesima dimostrazione dell'assurdità della politica federale in materia di asilo e ripropone nuovamente il problema dei modi e delle procedure adottate dal Dipartimento diretto da Norman Gobbi.

In primo luogo non si può che rallegrarsi dell'immediata e spontanea mobilitazione delle giovani e dei giovani del CSIA. Un'ulteriore dimostrazione che le giovani generazioni sanno indignarsi e reagire alle ingiustizie.

Dalle informazioni trapelate dagli organi di stampa, ancora una volta le forze dell'ordine hanno agito senza la necessaria proporzionalità (ammesso che in un caso del genere esista la proporzionalità) incarcerando e successivamente incatenando Mark e la sua famiglia.

Necessita inoltre di una chiara risposta la domanda in merito alla ragione per cui si è proceduto al rimpatrio forzato anche se pendente un ricorso alla Commissione europea per i diritti dell'infanzia.

Chiediamo dunque al Consiglio di Stato per quale motivo:

1. Mark e la sua famiglia sono stati incarcerati nel Carcere La Stampa?
2. Mark durante il trasporto è stato ammanettato?
3. Il padre di Mark è stato immobilizzato alla sedia a rotelle con una camicia di forza?
4. Si è proceduto al rimpatrio pur essendo ancora pendente un ricorso?
5. La Polizia cantonale, nella notte tra il 23 e il 24 ottobre, davanti al carcere La Stampa ha tenuto in stato di fermo per alcune ore dei compagni di scuola di Mark?

Per MPS-POP-Indipendenti
Simona Arigoni Zürcher
Lepori Sergi - Pronzini

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

MOZIONE

Invitiamo i giovani a utilizzare i mezzi pubblici

del 4 novembre 2019

1. Situazione iniziale

Gli studenti delle scuole dell'obbligo utilizzano principalmente i mezzi di trasporto pubblici per poter accedere agli istituti scolastici del nostro Cantone. Negli ultimi anni gli allievi di scuola media hanno avuto la possibilità di acquistare due zone del Piano delle zone della Comunità Tariffale Arcobaleno (CTA) a un prezzo agevolato, ossia a franchi 100.-.

Con l'introduzione dello SwissPass, a integrare l'attuale abbonamento Arcobaleno, la CTA introduce la possibilità di acquistare la singola zona a partire dal 1° giugno 2019.

Il Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport ne ha preso immediatamente atto e senza particolari riflessioni sul contesto generale, per il tramite del Consiglio di Stato, con decisione del 15 maggio 2019 ha modificato il regolamento della scuola media sostenendo unicamente l'acquisto di una singola zona al prezzo di fr. 75.- a carico della famiglia dello studente.

Di fatto, la riduzione del costo dell'abbonamento per il trasporto di studenti alle scuole medie da fr. 100.- a fr. 75.- viene descritta come un interessante sgravio sui costi di trasporto per le famiglie dei ragazzi che frequentano la scuola media. In realtà l'abbonamento costa meno perché viene ridotta l'offerta: all'alunno è data solo la possibilità di acquistare le zone minime per il tragitto casa-scuola-casa. Va precisato che laddove lo studente deve attraversare più zone, le stesse sono incluse nel prezzo.

La decisione adottata però non tiene conto dell'utilizzo generale del titolo di trasporto, legato sì alla scuola, ma anche alle attività post scolastiche come descritto al punto 2.

2. Analisi delle conseguenze

Se la riduzione di prestazione non influisce particolarmente sull'economia di famiglie dei centri urbani, in quanto l'offerta di una singola zona è di per sé già ampia, la differenza viene constatata purtroppo nelle zone periferiche. Nel testo della presente mozione prendiamo in considerazione la Valle di Blenio, valle di provenienza dei firmatari, in quanto facilmente analizzabile, ma il tema può essere esteso ad altre regioni del Ticino. Nel nostro contesto di Valle, diviso in due zone tariffarie (23-24), questo cambiamento si traduce nella perdita di fatto di una zona, un diritto acquisito, essendo la scuola media di Acquarossa sulla zona di confine. Fatte queste premesse rileviamo le seguenti criticità:

2.1 Sul versante economico la famiglia non viene assolutamente agevolata, perché per poter continuare a viaggiare in tutta la valle dovrebbe pagare di tasca propria la seconda zona, al prezzo di fr. 126.-. Diventa così ancora più chiaro come sia fittizio lo sgravio annunciato dal Cantone. La decisione del Consiglio di Stato riduce la libertà di movimento, perché genera dei costi che ancora vanno a toccare le finanze delle famiglie.

2.2. È risaputo che molti ragazzi Bleniesi svolgono attività ricreative, culturali e sportive extra-scolastiche che li spingono a recarsi nelle località dove risiedono gli spazi appositi per la loro pratica (vedi centri sportivi, locali prova di musica, Centro Giovani Dongio, ecc.).

Questi giovani sono stati educati dai genitori a far uso dei mezzi pubblici, permettendo loro di acquisire gradualmente la propria indipendenza negli spostamenti e nella gestione dei propri impegni. Molti ragazzi, inoltre, intrecciano relazioni di amicizia con altri coetanei che abitano in cima o in fondo alla valle. Spesso si incontrano per trascorrere delle ore assieme, nelle serate o nei fine settimana, organizzando il loro viaggio facendo capo ai mezzi pubblici, abitudine ormai consolidata soprattutto per gli allievi delle classi terze e quarte. I mezzi pubblici sono utilizzati per rientrare in sicurezza la sera dai luoghi di ritrovo pubblici sia in valle che verso Biasca evitando i "passaggi all'ultimo minuto" con veicoli privati.

2.3 Dal punto di vista strettamente scolastico segnaliamo altri disagi: gli allievi risulterebbero per metà abbonati ad una zona e per metà all'altra, impedendo di fatto uscite/passeggiate che fino ad oggi sono parte della tradizione della scuola media di Acquarossa. La differenza dovrebbe essere chiesta alle famiglie, che potrebbero però contribuire secondo la legge federale con un contributo massimo di fr. 16.-/gg e fr. 80.-/annui, ciò che limiterebbe di fatto il numero e la qualità di tali uscite.

2.4 Vi è anche da considerare il caso di figli con genitori separati che vivono in due diverse zone della valle. La separazione dei genitori mette il giovane in difficoltà, perché costretto a trascorrere del tempo con uno e con l'altro genitore. La decisione qui sopra mette i genitori nella condizione di dover acquistare una seconda zona per permettere ai propri figli di pendolare tra i due domicili.

2.5 Infine è emersa un'ulteriore riflessione, non di poco peso, sugli effetti del nuovo "mini-abbonamento" in termini ambientali: un conseguente aumento di veicoli per le strade e la perdita dell'abitudine e dimestichezza all'uso dei mezzi pubblici. Temi sui quali si è lavorato molto negli ultimi anni e sempre più attuali, per cui un cambiamento di rotta risulta diseducativo e mortificante per chi si sta impegnando su questo fronte. Favorire l'uso del mezzo pubblico permette di ridurre al minimo l'utilizzo di mezzi alternativi, quali ciclomotori o fuoristrada a velocità 30 km/h, certamente più pericolosi.

3. Proposta di soluzione

Consci del fatto che da parte del DECS vi sia il compito basilare di assicurare la trasferta casa-scuola per l'alunno, ma riportando la fiducia nella lungimiranza del Dipartimento, andando a toccare anche gli aspetti della cultura e dello sport per i motivi sopracitati, e in collaborazione con la Sezione della mobilità (DT), i firmatari della presente mozione propongono di conseguenza:

- **la revisione del regolamento della scuola media, che introduce la possibilità per le famiglie di acquistare le due zone tariffarie al prezzo di fr. 100.-, come è stato possibile fino all'anno scolastico 2018/2019, mantenendo tuttavia invariata la possibilità di accedere alla singola zona al prezzo di fr. 75.- .**

Alessio Ghisla

Ferrari - Gardenghi - Gianella Alex - La Mantia

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

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma elaborata da Amanda Rückert e cofirmatari per la modifica dell'art. 35 della Legge edilizia - Ipoteca legale in caso di misure di polizia

del 4 novembre 2019

I. L'ipoteca legale

Le ipoteche legali sono strumenti di garanzia i cui principi sono regolamentati dagli art. 824 e segg. CC. L'ipoteca legale serve a garantire tributi di varia natura aventi come oggetto dei fondi ai sensi dell'art. 655 CC e può essere di diritto cantonale o di diritto federale. Tra queste ultime si annoverano quelle di venditore, coeredi o membri di un'indivisione (art. 838 CC) e di artigiani e imprenditori (art. 839-841 CC).

L'ipoteca legale di diritto cantonale trova invece la propria base legale innanzitutto all'art. 836 CC, che stabilisce il principio secondo il quale *"se il diritto cantonale accorda al creditore il diritto alla costituzione di un pegno immobiliare per crediti direttamente connessi con il fondo gravato, tale pegno nasce con l'iscrizione nel registro fondiario"*. I Cantoni godono dunque di un ampio margine di manovra, ma due sono i presupposti fondamentali per la costituzione del citato strumento di garanzia:

1. i crediti devono essere direttamente connessi con il fondo gravato;
2. il pegno nasce con l'iscrizione nel registro fondiario, che ha carattere costitutivo.

L'art. 836 cpv. 2 CC stabilisce i principi per quelle che vengono definite ipoteche legali dirette oppure occulte, ovvero quelle che nascono senza iscrizione contemporaneamente al credito che ne risulta garantito: se sono di importo superiore a fr. 1'000.-, esse non sono opponibili ai terzi che si riferiscono in buona fede al registro fondiario se non vi sono state iscritte entro quattro mesi dall'esigibilità del credito su cui si fondano, ma in ogni caso entro due anni dalla nascita dello stesso.

Giusta il cpv. 3 dell'art. 836 CC ai Cantoni è infine conferita la facoltà di prevedere norme più restrittive. Essi possono, ad esempio, accorciare i termini o ridurre l'importo limite definito al cpv. 2, come pure la determinazione del rango è una questione di diritto cantonale e può dunque essere dichiarato di ordine prevalente sugli altri pegni immobiliari. Alla stessa stregua è di competenza cantonale la possibilità di prevedere delle tasse per l'iscrizione di ipoteche legali³.

Lo spettro delle pretese che possono essere assistite dall'ipoteca legale è vasta e comprende sia i tributi causali, che le imposte in senso stretto.

L'attuale versione dell'art. 836 CC è stata adottata dal Parlamento federale nel 2009, al quale ha fatto seguito la necessità di adeguare il diritto cantonale, come da messaggio n. 6547 del 12 novembre 2011 *"Adeguamento della legislazione cantonale alla modifica dell'11 dicembre 2009 del Codice civile svizzero in tema di diritti reali"*, approvato dal Gran Consiglio il 28 giugno 2012 (FU 2012/054). In questo contesto sono stati sostanzialmente modificati gli art. 183 e segg. LAC, che regolamentano principio, oggetto e iscrizione, effetti, estinzione, costituzione e radiazione dello strumento dell'ipoteca legale, dando seguito tra l'altro ai correttivi proposti da una precedente mozione del 2002 presentata dall'allora

³Rainer Schumacher in: Peter Breitschmid / Alexandra Rumo-Jungo (Hrsg), Handkommentar zum Schweizer Privatrecht, Zurigo II ed., art. 8.

deputato Filippo Gianoni, che richiedeva l'adozione di norme chiare e uniformi in materia di ipoteche legali dirette e indirette a favore dell'ente pubblico.

E giusta l'art. 183 LAC, i crediti di diritto pubblico cantonale a favore di Stato, Comuni, corporazioni, consorzi e di altri enti di diritto pubblico cantonale aventi una relazione particolare con immobili siti nel Cantone, sono assistiti da ipoteca legale di diritto pubblico solo se il diritto cantonale lo prevede.

Il diritto cantonale ticinese stabilisce in particolare le seguenti ipoteche legali:

- ipoteca legale del fisco (art. 252-254 LT)
- ipoteca legale per contributi in seguito a vantaggi derivati dal raggruppamento o da singole opere ai sensi della Legge sul raggruppamento e la permuta dei terreni (art. 45 cpv. 2 LRPT);
- ipoteca legale a garanzia del contributo ai sensi della Legge sui contributi di miglione (art. 19 LCM);
- ipoteca legale prevista dalla Legge sulla protezione dei beni culturali (art. 12 cpv. 2 LBC);
- ipoteca legale prevista dalla Legge sui consorzi (art. 20);
- ipoteca legale a garanzia della restituzione dei sussidi concessi secondo la Legge sul promovimento e il coordinamento delle colonie di vacanza (art. 18);
- ipoteca legale per il recupero delle spese sostenute in caso di esecuzione coattiva e sostitutiva ai sensi della Legge di applicazione della legge federale sulla protezione contro le sostanze e i preparati pericolosi (art. 8 LaLPChim);
- ipoteca legale prevista dalla Legge edilizia, a garanzia delle spese dell'esecuzione d'ufficio della demolizione delle opere abusive (art. 43 cpv. 4);
- ipoteca legale prevista dalla Legge di applicazione della legge federale sugli stupefacenti (art. 28);
- ipoteca legale a garanzia della restituzione di sussidi nell'ambito della Legge sull'integrazione sociale e professionale degli invalidi (art. 20);
- ipoteca legale a garanzia della restituzione del sussidio ai sensi della Legge sul turismo (art. 34 cpv. 3 LTur);
- ipoteca legale a garanzia della restituzione delle prestazioni concesse nell'ambito del campo di applicazione della Legge sull'agricoltura (art. 42);
- ipoteca legale ai sensi della Legge sulla conservazione del territorio agricolo (art. 11 cpv. 2);
- ipoteca legale a garanzia del pagamento del contributo di compensazione ai sensi della Legge cantonale sulle foreste (art. 9 cpv. 4 LCFor);
- ipoteca legale a garanzia del recupero delle spese anticipate nel campo di applicazione della legge cantonale sulla protezione della natura (art. 44 cpv. 2).

Per tutte le ipoteche legali previste dal diritto cantonale valgono in particolare le seguenti disposizioni comuni, salvo diversa indicazione esplicitamente indicata dalla singola legge:

- l'ipoteca legale sorge unitamente al credito da essa garantito, indipendentemente dall'iscrizione nel registro fondiario;
- le ipoteche legali a garanzia di importi superiori a fr. 1'000.- non sono opponibili a terzi in buona fede se non sono iscritte a registro fondiario entro quattro mesi dall'esigibilità del credito garantito, rispettivamente entro due anni dalla sua nascita;

- per la garanzia di crediti dal valore inferiore a fr. 1'000.- non è necessaria l'iscrizione a registro fondiario;
- l'ipoteca legale prevale sugli altri pegni solo nei casi espressamente previsti dalla legge;
- l'ipoteca legale decade se il credito si estingue mediante ammortamento, prescrizione, condono o in altro modo;
- di principio, chi fa valere un'ipoteca legale o vuole impedirne l'estinzione mediante iscrizione a registro fondiario, deve emanare una decisione di diritto impugnabile contenente tutti gli estremi per la sua costituzione;
- l'ipoteca legale può essere iscritta nel registro fondiario in via provvisoria mediante annotazione.

II. Le ipoteche legali in ambito edilizio nel Cantone Grigioni

Altri Cantoni prevedono altre regolamentazioni. Ad esempio in ambito edilizio e di pianificazione del territorio, la Legge d'introduzione al Codice civile svizzero del Cantone Grigioni (LICC) prevede lo strumento dell'ipoteca legale a garanzia delle spese sostenute dall'ente pubblico per i seguenti provvedimenti sostitutivi in caso d'inadempienza da parte dell'obbligato, previsti dalla Legge cantonale sulla pianificazione territoriale:

1. provvedimenti sostitutivi in caso di costruzione o impianto che deturpa le caratteristiche locali o il paesaggio a causa di manutenzione insufficiente (art. 73 cpv. 3);
2. provvedimenti sostitutivi in caso di edificio o impianto che costituisce una minaccia per persone o animali, oppure se persone o animali sono esposti ad un pericolo derivante dall'utilizzazione di edifici o impianti minacciati, che non corrispondono alle disposizioni in materia di sicurezza e salute sufficienti (art. 79 cpv. 3);
3. in caso di concessione di sfruttamento a terzi, poiché chi ha ricevuto autorizzazione a modificare l'utilizzazione di edifici che caratterizzano il paesaggio non l'ha utilizzata nel termine di cinque anni (art. 84 cpv. 3);
4. misure necessarie per ripristinare lo stato di legalità di edifici o impianti che si trovano in uno stato di illegalità materiale, non conformi alla licenza edilizia (art. 94 cpv. 3).

III. Le ipoteche legali in ambito edilizio nel Cantone Ticino

A) Opere abusive ai sensi degli art. 42 e segg. LE

Nel contesto edilizio in Ticino, la possibilità di ricorrere allo strumento dell'ipoteca legale a garanzia di spese sostenute dall'ente pubblico per supplire all'inadempienza dell'obbligato è limitata al caso delle opere abusive ai sensi degli art. 42 e segg. LE, secondo la procedura di seguito descritta.

Giusta l'art. 42 LE, il Municipio è tenuto a far sospendere i lavori eseguiti senza o in contrasto con la licenza edilizia, a causa di violazioni formali (omissione dell'effettuazione della procedura di domanda di costruzione prima di intraprendere i lavori edili) o materiali (opere che non possono essere autorizzate a posteriori mediante un permesso in sanatoria, poiché in contrasto con la legge). Se è accertato che il contrasto delle opere con le disposizioni legali in vigore non può essere sanato, subentrano le sanzioni, che sono sostanzialmente due:

1. l'ordine di demolizione;
2. la sanzione pecuniaria.

L'ordine di demolizione deve contemplare anche un termine entro il quale l'eliminazione fisica dell'illecito deve essere compiuta, con comminatoria dell'esecuzione d'ufficio a spese dell'obbligato, quando questi non vi provveda nel termine assegnatogli.

In questo secondo caso l'ente pubblico anticipa le spese necessarie per l'eliminazione dell'illecito. In seguito – una volta eseguita la demolizione vera e propria dell'illecito – l'ente pubblico emana una decisione separata, impugnabile, con la quale accerta le spese effettive e ne richiede la rifusione, tenendo conto delle effettive responsabilità di eventuali perturbatori per azione (chi ha effettivamente perpetrato l'illecito) e perturbatori per situazione (il proprietario del fondo).

L'art. 43 cpv. 4 LE stabilisce che le spese dell'esecuzione d'ufficio sono garantite da ipoteca legale, che per sua validità non richiede l'iscrizione al registro fondiario. Solo in caso di realizzazione del fondo, il Comune potrà richiedere la copertura delle spese sostenute.

Secondo il diritto ticinese, è dunque prevista un'ipoteca legale a garanzia delle spese sostenute dall'ente pubblico, solo nel caso quest'ultimo intervenga per ripristinare una situazione conforme al diritto, nella misura in cui alla base vi è un ordine di demolizione rimasto in evaso, cresciuto in giudicato, una successiva diffida ai sensi dell'art. 56 LPAm a chi è gravato dall'ordine di demolizione e una seconda decisione cresciuta in giudicato, nella quale l'ente pubblico constata l'inadempimento della diffida e comunica l'intervento d'ufficio.

B) Proposta: Ipoteca legale in caso di misure di polizia ai sensi dell'art. 35 LE

L'art. 35 cpv. 1 e 2 LE dispone che *"il Municipio vigila sulla buona conservazione delle opere edili. Esso può ordinare a seconda dei casi il restauro, il consolidamento o per le opere pericolanti la demolizione"*.

Competente ad ordinare il ripristino di una situazione conforme al diritto è il Municipio, il quale esercita funzioni di polizia locale (art. 107 LOC) ed è tenuto a vigilare che le opere siano conservate in modo conforme al loro scopo ordinando, a seconda dei casi e tenuto conto del principio della proporzionalità, il restauro, il consolidamento o la demolizione delle opere pericolanti.

L'art. 38 RLE specifica che edifici, impianti e ogni altra opera – compreso il terreno annesso – debbano essere mantenuti in modo da non offendere il decoro e da non mettere in pericolo le persone e le cose. In questo contesto il Municipio può nondimeno ordinare misure per impedire il deturpamento dell'estetica delle costruzioni e delle bellezze dell'abitato (es. rifacimento del tinteggio di facciate, opere di cinta, balconi, cancelli, ...) ed esigere che i terreni annessi alle costruzioni siano mantenuti in modo decoroso (*Adelio Scolari, Commentario alla LE, Cadenazzo 1996, art. 35 LE N 1103*).

Secondo l'art. 35 cpv. 3 LE inoltre, il Municipio interviene direttamente in caso di urgenza o d'inadempienza. Qualora ciò dovesse avvenire non è tuttavia prevista l'ipoteca legale quale strumento di garanzia.

La casistica in cui i Municipi del Cantone Ticino sono obbligati ad intervenire ai sensi dell'art. 35 LE è frequente: cantieri abbandonati, case secondarie pericolanti, stabili che versano in un cattivo stato di conservazione.

In pratica quindi, quando l'Autorità comunale ordina a un proprietario di mettere in atto un provvedimento per eliminare una situazione di pericolo, accade che la medesima Autorità debba poi intervenire per sopperire all'obbligato che rimane inadempiente. Il Comune è quindi costretto ad accollarsi anticipatamente i costi del provvedimento (i quali possono ammontare anche a diverse decine di migliaia di franchi), con l'incognita di poter poi effettivamente recuperare le spese sostenute.

Essendo il credito in questione direttamente connesso con il fondo, per permettere all'ente pubblico di recuperare i costi ingenerati nei casi d'interventi sostitutivi ai sensi dell'art. 35 LE, si ritiene pertanto opportuno inserire la garanzia dell'ipoteca legale, con un nuovo cpv. 4 all'art. 35, del tenore analogo a quello dell'ipoteca legale prevista dall'art. 43 cpv. 4 LE. Per una questione di chiarezza e per tutelare potenziali acquirenti del fondo, si ritiene però opportuno che tale ipoteca legale debba essere iscritta a registro fondiario.

IV. Proposta nuovo art. 35 cpv. 4 LE

Art. 35 - Attuale	Art. 35 LE - Nuovo
¹Il Municipio vigila sulla buona conservazione delle opere edili. ²Esso può ordinare a seconda dei casi il restauro, il consolidamento o per le opere pericolanti la demolizione. ³In caso d'urgenza o di inadempimento, vi provvede direttamente a spese di chi vi è tenuto.	¹Il Municipio vigila sulla buona conservazione delle opere edili. ²Esso può ordinare a seconda dei casi il restauro, il consolidamento o per le opere pericolanti la demolizione. ³In caso d'urgenza o di inadempimento, vi provvede direttamente a spese di chi vi è tenuto. ⁴Le spese dell'esecuzione d'ufficio, accertate con apposita decisione, sono garantite da ipoteca legale, che richiede per la sua validità l'iscrizione nel registro fondiario.

Amanda Rückert
 Alberti - Caroni - Corti - Gaffuri - Gendotti -
 Marchesi - Speciali - Stephani

Ai sensi dell'art. 102 cpv. 2 LGC, l'iniziativa è trasmessa al Consiglio di Stato.

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma elaborata da Simona Arigoni Zürcher e cofirmatari per MPS-POP-Indipendenti per la modifica della Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla protezione dell'ambiente (LALPAmb) del 24 marzo 2004 - Riciclaggio plastiche

del 4 novembre 2019

Nei mesi scorsi, l'Ufficio cantonale dei rifiuti ha inviato una circolare ai Comuni nella quale sconsigliava la raccolta di plastica mista, decisione maturata sulla base dello studio KuRve sul riciclaggio e la valorizzazione delle materie plastiche.

In realtà, dall'introduzione della raccolta delle plastiche miste in alcuni Comuni ticinesi (Bellinzona in primis), è risultato che in soli 5 mesi sono state raccolte 25 tonnellate di plastica che non finirà negli inceneritori e che, in buona sostanza, potrà essere riciclata nella misura del 70-90%. Secondo la ditta che ne esegue la raccolta, tale plastica appare di ottima qualità.

Okkio (l'associazione che si occupa di monitorare la questione dei rifiuti) ha analizzato lo studio KurVe (commissionato dall'Ufam e da 8 Cantoni che, neanche a dirlo, gestiscono inceneritori) e ha potuto prima di tutto osservare che a detto studio non è stata chiamata a partecipare l'azienda che si occupa di riciclaggio delle plastiche (InnoRecycling), che, a sua volta, ne ha commissionato un altro ottenendo risultati opposti. (per lo studio commissionato dalla InnoRecycling: www.iswb.ch/studien/IWSB_EBP_Gutachten_Kunststoffrecycling.pdf). Visto che proprio l'Ufam orienta e caldeggia lo smaltimento dei rifiuti attraverso gli inceneritori, si può supporre che siamo di fronte ad un conflitto di interesse da parte dell'Ufam e che lo studio risulta essere palesemente di parte: *"Paradossalmente lo studio KuRve, nelle sue conclusioni, mette in dubbio la validità economica del riciclaggio, ciò che stride con il fatto che proprio le industrie che attualmente lo propongono, operano senza sussidi statali"*.

Tale scelta, a ben vedere, dal punto di vista economico non dovrebbe intralciare dati e conclusioni: se un'azienda che si occupa di riciclaggio e vive di soli investimenti e capitali propri dichiara che il proprio lavoro permette di sopravvivere e, anzi, di fare profitti (arrivando ad importare materia prima dall'Austria, proprio perché in Svizzera non ne trova a sufficienza), significa che il "business" regge, che funziona!

Tutto ciò senza contare l'impatto ambientale, ben più pesante se si considerano le immissioni di CO₂ nell'atmosfera create dalla combustione delle plastiche.

Va ricordato l'impegno preso dalla Svizzera nell'ambito degli accordi sul clima di Parigi: ogni tonnellata di plastica bruciata produce 3 tonnellate di CO₂, che corrisponde circa al 5% di tutto il CO₂ prodotto nel nostro paese!

Le "preoccupazioni" dell'Ufam riguarderebbero infine la sostenibilità della raccolta di tali plastiche, senza mettere in conto che la sostituzione tout-court della stessa provoca un inquinamento sicuramente più alto, calcolando la produzione e il trasporto della stessa.

Alla luce di queste considerazioni si propone di modificare la Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla protezione dell'ambiente (LALPAmb) del 24 marzo 2004 come segue:

Articolo 17

¹I Comuni provvedono in particolare a:

- a) organizzare sull'intero loro territorio la raccolta dei rifiuti urbani;
- b) organizzare la raccolta separata **delle plastiche e degli altri** rifiuti urbani riciclabili e degli altri tipi di rifiuti per i quali il Consiglio di Stato prescrive questo tipo di raccolta ai fini di un più idoneo smaltimento e disporre del loro smaltimento;
- c) svolgere gli ulteriori compiti affidati loro dal Consiglio di Stato.

²I Comuni possono organizzare il servizio di raccolta in collaborazione con altri Comuni o affidarne l'esecuzione a terzi, anche privati.

³Essi disciplinano i compiti di loro competenza mediante apposito regolamento.

Per MPS-POP-Indipendenti
Simona Arigoni Zürcher
Lepori Sergi - Pronzini

Ai sensi dell'art. 102 cpv. 2 LGC, l'iniziativa è trasmessa al Consiglio di Stato.