

# ANNO 2009/2010

## Seduta XXVIII: mercoledì 11 novembre 2009 - pomeridiana

### SOMMARIO

1. Petizione del 17 gennaio 2006 presentata dai cittadini dei Comuni della regione e limitrofi concernente l'ampliamento della bandita di caccia su tutto il territorio del Colle di San Zeno (seguito) ..... [2121](#)
  - *Petizione del 17 gennaio 2006*
  - [Rapporto di maggioranza del 28 ottobre 2009; relatore: Dario Ghisletta](#)
  - [Rapporto di minoranza del 28 ottobre 2009; relatore: Tullio Righinetti](#)
2. Proposta di risoluzione (iniziativa cantonale) del 22 giugno 2009 presentata da Marco Chiesa e cofirmatari "Completamento per motivi di sicurezza del traforo del San Gottardo" ..... [2129](#)
  - [Proposta di risoluzione del 22 giugno 2009](#)
  - [Rapporto di maggioranza del 24 settembre 2009; relatori: Marco Chiesa e Giorgio Galusero](#)
  - [Rapporto di minoranza del 24 settembre 2009; relatore: Carlo Lepori](#)
3. Chiusura della seduta e rinvio ..... [2148](#)

**PRESIDENZA:** Riccardo Calastri, Presidente

Alle ore 14:15 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 82 deputati.

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

Arigoni G. - Arigoni S. - Bacchetta-Cattori - Badasci - Bagutti - Barra - Belloni - Beretta Piccoli - Bergonzoli - Bignasca A. - Bignasca B. - Bignasca M. - Bobbià - Boneff - Bonoli - Bordogna - Brivio - Caimi - Calastri - Canal - Canepa - Carobbio - Cavalli - Celio - Chiesa - Corti - Dadò - Dafond - Del Bufalo - De Rosa - Dominé - Duca Widmer - Ducry - Ferrari - Foletti - Franscella - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Ghisolfi - Gianoni - Gianora - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Jelmini - Kandemir Bordoli - Krüsi - Lepori - Maggi - Malacrida - Marcozzi - Mariolini - Mellini - Merlini - Moccetti - Orelli Vassere - Orsi - Pagani - Pantani - Paparelli - Pedrazzini - Pellanda - Pestoni - Poggi - Polli - Quadri - Ramsauer - Ravi - Regazzi - Righinetti - Rizza - Rusconi - Savoia - Solcà - Stojanovic - Viscardi - Vitta - Weber

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

Beltraminelli - Gysin - Lurati - Martignoni

**Non si sono scusati per l'assenza:**

*Bertoli - Frapolli - Pinoja - Salvadè*

**1. PETIZIONE DEL 17 GENNAIO 2006 PRESENTATA DAI CITTADINI DEI COMUNI DELLA REGIONE E LIMITROFI CONCERNENTE L'AMPLIAMENTO DELLA BANDITA DI CACCIA SU TUTTO IL TERRITORIO DEL COLLE DI SAN ZENO (sequito)**

Rapporti del 28 ottobre 2009

*Continua la discussione.*

**BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO** - La Commissione della legislazione si è espressa con due rapporti: quello di maggioranza è favorevole alla petizione e quindi all'estensione della zona di divieto di caccia su tutto il territorio del colle di San Zeno; quello di minoranza è contrario a tale proposta. La maggioranza dei commissari condivide la richiesta formulata nella petizione soprattutto per motivi di sicurezza e osserva che il problema dei danni alle colture è risolvibile con misure di protezione diretta – ad esempio con recinzioni – e regolando le popolazioni di cinghiali nelle zone confinanti.

Per quanto riguarda la sicurezza desidero precisare a nome del Consiglio di Stato e del Dipartimento del territorio (DT) che la petizione è stata lanciata nel mese di gennaio del 2006 sull'onda emotiva di un incidente che aveva coinvolto due cacciatori con il ferimento di uno dei due: è stato uno dei rarissimi incidenti di caccia avvenuti negli ultimi vent'anni. A memoria mia o dei funzionari dell'Ufficio della caccia e della pesca (UCP) gli incidenti di caccia non hanno mai visto coinvolte terze persone. I commissari di maggioranza hanno ripreso il parere del veterinario di condotta del Comune di Cureglia, secondo cui il comparto di San Zeno non sarebbe adatto all'attività venatoria per motivi di sicurezza. Con tutto il rispetto per il veterinario e per le sue competenze specifiche ritengo che il suo parere in materia di sicurezza non possa essere considerato alla stregua di quello di un esperto. Nel rapporto della minoranza si menziona la lettera del capo del circondario dei guardiacaccia – il signor Panizza – che fornisce una chiara interpretazione: da profano propendo a ritenere quello scritto come il parere di un esperto. Inoltre, proprio per valutare l'aspetto della sicurezza l'UCP è ricorso a un parere esterno e ha esperito recentemente un sopralluogo con due agenti della polizia cantonale, da cui è emerso che nella zona del colle di San Zeno la caccia può essere esercitata senza particolari pericoli, a condizione ovviamente che il cacciatore rispetti tutte le condizioni di sicurezza che devono valere in qualsiasi luogo e circostanza.

Sulla questione della regolazione delle popolazioni di cinghiali nelle zone limitrofe – Bigorio, Monte Bar, San Bernardo, Denti della Vecchia – l'esperienza e gli studi specifici hanno dimostrato che le bandite e le zone di divieto di caccia richiamano gli ungulati che in breve tempo sono in grado di riconoscere queste zone come sicure e quindi vi si rifugiano. Pertanto è possibile che in pochi anni il colle di San Zeno possa divenire una sorta di rifugio per i cinghiali.

Ricevo lettere di proprietari di terreni, vigneti e case tramite le quali essi chiedono – con grande apprensione e calore – di poter essere tutelati dall'invasione di cinghiali e di cervi; immagino che, se dovessimo estendere la bandita nella zona in questione, rischiamo di ricevere analoghe lettere scritte da abitanti della regione.

In realtà si tratta di una questione di principio e di regolamentazione della caccia. In Ticino la gestione della selvaggina e degli ungulati avviene in primo luogo attraverso la caccia (soprattutto quella settembrina, poi quella tardo autunnale per il cervo e quella invernale per il cinghiale; per quest'ultimo anche tramite il mezzo di prelievo complementare rappresentato dalla guardia campicoltura, che è importante ed efficiente). In secondo luogo la soluzione può essere cercata anche nella protezione diretta delle colture (tramite, per esempio, le recinzioni), ma solo parzialmente, poiché possono sorgere problemi legati alla tutela del paesaggio o a causa di regole dettate dalla legge edilizia [RL 7.1.2.1], che non rendono facile l'iter delle domande di costruzione. A questo proposito la Commissione della legislazione, nel rapporto 17 giugno 2009 sull'iniziativa parlamentare *Risarcire correttamente i danni causati dagli ungulati* del 22 settembre 2008 presentata nella forma generica da Francesco Maggi e cofirmatari, affermava che «*un adeguato monitoraggio della popolazione degli ungulati seguito se del caso da un pronto ristabilimento della densità sostenibile delle diverse specie è la strada giusta da perseguire*»; la caccia è il modo principale per gestire la selvaggina, non solo in Ticino.

Il rapporto di minoranza evidenzia bene – dal nostro punto di vista – sia i motivi per i quali l'attività venatoria sul colle di San Zeno non comporta pericoli superiori ad altre zone del Cantone, sia i rischi connessi a un'estensione della zona di divieto di caccia.

In conclusione riteniamo – sia come UCP, sia come DT, sia come Consiglio di Stato – che il Gran Consiglio debba seguire il rapporto di minoranza e di conseguenza archiviare la petizione senza darle seguito, in considerazione sia dell'assenza di preminenti motivi di sicurezza, sia dei potenziali effetti negativi di un'estensione del divieto di caccia.

Ritengo d'aver dato seguito agli interventi dei deputati, ma aggiungo una considerazione supplementare. Il deputato Regazzi ha affermato che la petizione non avrebbe dovuto essere trattata dal Parlamento perché di esclusiva competenza dell'Esecutivo. Non sono in grado di dire se ciò sia corretto, ma ho presupposto che la competenza fosse data, poiché la Commissione si è espressa con due rapporti e la petizione è stata messa all'ordine del giorno; evidentemente, se il Legislativo non fosse competente, il Consiglio di Stato prenderebbe posizione dando come risposta quella esposta poc'anzi.

RIGHINETTI T., RELATORE DI MINORANZA - A ogni sessione il Gran Consiglio deve evadere almeno una petizione. Si tratta di un istituto previsto dalle nostre leggi e pertanto legittimo, ma gli si dedica da sempre molto tempo, sia da parte delle Commissioni sia da parte del Legislativo; su questo aspetto considero molto pertinente l'intervento fatto dal collega Regazzi. La petizione, per quanto legittima, è ben diversa da un'iniziativa parlamentare e ancor più da un'iniziativa popolare.

Non voglio pronunciare giudizi assoluti ma invito i deputati a leggere il severo giudizio (ancorché criticato dal relatore di maggioranza) del capo circondario dei guardiacaccia del Sottoceneri, signor Panizza, che afferma con chiarezza che la petizione in esame è stata promossa sull'onda emotiva dell'incidente di caccia avvenuto l'11 gennaio 2006 e che non lesina critiche sulla modalità della raccolta delle firme. L'incidente è stato un fatto increscioso, uno sfortunato incidente tra cacciatori, nel quale la negligenza e la responsabilità individuale e personale erano risultate preponderanti, secondo i rapporti di polizia, al di là dell'incidenza della topografia del luogo dove è avvenuto. D'altra parte

l'iniziativa è stata promossa da chi abita nelle immediate vicinanze ed esprime il suo desiderio – legittimo ma difficilmente obiettivo – di non essere disturbato.

Nel merito della petizione, il primo firmatario sottolinea che il problema della sicurezza e della protezione è essenziale poiché la pericolosità è determinata dalla topografia della zona. Però questa considerazione è priva di valide giustificazioni: in primo luogo perché la legge cantonale sulla caccia e il relativo regolamento d'applicazione impone precise e ampie protezioni alle persone che frequentano la zona per passeggiate e altri motivi. Gli ungulati presenti sul colle di San Zeno sono il cervo, il capriolo e, in particolare, il cinghiale. Quest'ultimo viene cacciato la sera tardi o il mattino molto presto, orari non ideali per la frequentazione della regione in questione. I Municipi confinanti – Origgio, Lamone, Taverne e Ponte Capriasca – interpellati in merito hanno risposto che si tratta di una decisione da lasciare al Cantone e meglio al DT e al suo UCP che conoscono la situazione meglio di altri e che sono chiamati a stabilire i risarcimenti per i danni causati, soprattutto dai cinghiali e dai cervi. Il responsabile dei guardiacaccia del Sottoceneri ha affermato che la zona non presenta aspetti negativi superiori a qualsiasi altro luogo di caccia. Inoltre ricordo che le falde del monte San Zeno sono coltivate a vigna e proprio a causa delle razzie fatte dagli ungulati un viticoltore della zona ha deciso alcuni anni or sono di abbandonare l'attività. Pochi mesi or sono il Gran Consiglio ha bocciato un'iniziativa avente l'obiettivo di aumentare le indennità di risarcimento, con il dichiarato intento di uccidere meno animali; si era seguito il parere dei contadini, dei cacciatori e soprattutto del DT, privilegiando la scelta di maggiori abbattimenti.

Se si dovesse trasformare il monte San Zeno in una bandita di caccia, come proposto dai petenti e dal rapporto di maggioranza, si creerebbe un'oasi dove si rifugerebbero i cinghiali durante le battute di caccia, vanificando il lavoro svolto dal DT che tende a contenere l'incremento spropositato del cinghiale, le cui femmine hanno sovente due gravidanze all'anno con la nascita di sei o più piccoli per volta. È vero quanto sostiene il rapporto di maggioranza, vale a dire che negli ultimi anni sono stati uccisi pochi animali; la spiegazione si trova nella lettera del responsabile dei guardiacaccia del Sottoceneri di cui abbiamo parlato in precedenza e in cui viene anche ricordato il problema della distanza da insediamenti e sentieri didattici (si ritiene anacronistico il mantenimento dei 200 metri di distanza).

Il colle di San Zeno non è una sede fissa di molti ungulati ma è una zona nella quale si rifugiano godendo di una certa immunità e dalla quale partono per commettere scorribande nei coltivi. Se venisse proibita l'attività venatoria si assisterebbe all'aumento esponenziale di cinghiali e alla necessità di fare intervenire i guardiacaccia per abatterli – soluzione gradita al collega Rusconi – ma questo toglierebbe personale ad altre importanti funzioni sull'intero territorio cantonale e costerebbe cara al Cantone poiché in Ticino i cacciatori pagano per questa funzione di pubblico interesse e contribuiscono con l'introito delle patenti a migliorare il bilancio finanziario e, inoltre, tramite il Fondo d'intervento forniscono le somme necessarie per pagare il risarcimento dei danni ai campi di grano, ai vigneti e alla colture erbosa causati dagli ungulati. Occorrono molti anni prima che le zolle si ricostituiscano e nel frattempo slavine e smottamenti sono facilitati.

Nel rapporto ho cercato di rispondere – anche con il contributo della presa di posizione ufficiale del responsabile dei guardiacaccia del Sottoceneri – e di dare tutte le spiegazioni opportune che portano a concludere che la petizione in oggetto deve essere archiviata e il rapporto di minoranza votato.

In merito all'intervento del collega Rusconi desidero precisare un paio di aspetti. Sono nato a un tiro di fucile dal monte San Zeno, vi sono cresciuto e vi abito tuttora e quindi conosco la zona almeno tanto bene quanto la conosce lui, che è caduto in un errore

parlando della torre di Redde e della chiesa di San Zeno poiché appartengono a due montagne differenti: uno, il San Bernardo, appartiene ai Comuni di Vaglio e Comano e l'altro, il San Zeno, ai Comuni di Lamone, Origlio, Ponte Capriasca e Taverne. È una zona bellissima, come lo è tutto il Ticino, ma non per questo, malgrado il parere anche interessato del collega Rusconi, bisogna abolire la caccia su tutto il nostro territorio.

GHISLETTA D., RELATORE DI MAGGIORANZA - Desidero esprimere il disagio che provo – e non è la prima volta – a discutere di temi minori che non rientrano tra i reali problemi del Paese. Dedichiamo troppo tempo ai funghi, alla pesca, alla caccia, ai gamberi di fiume autoctoni e a quelli esteri. Spesso sono temi che vengono affrontati con eccessiva emotività che non lascia sufficiente spazio alla razionalità. Do per acquisita la conoscenza degli atti, vale a dire la petizione, il rapporto di maggioranza e quello di minoranza. Ritengo comunque necessario richiamare alcuni aspetti.

In primo luogo, è opportuno ricordare che la petizione è una forma di espressione riconosciuta ai cittadini dall'art. 110 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato [RL 2.4.1.1], anche se sicuramente di impatto politico inferiore rispetto alla mozione, alle iniziative parlamentari o alle iniziative popolari; il Legislativo, se vuole, è evidentemente libero di discutere per ore di questi oggetti. C'è comunque una regolamentazione, che è stata usata spesso da chi non era deputato per avere una influenza simile a quella dei granconsiglieri, salvo poi rinunciare a questo istituto non appena eletto nel Parlamento.

In secondo luogo, l'oggetto della petizione è costituito dalla richiesta dell'ampliamento della bandita di caccia su tutto il territorio del colle di San Zeno e la Commissione delle petizioni e dei ricorsi l'ha trasmessa alla Commissione della legislazione poiché quest'ultima stava trattando un tema analogo.

In terzo luogo, i lavori della Commissione sono stati descritti a pagina due del rapporto dove vi è il riassunto dei contenuti (discussione, sopralluogo, rapporto Panizza – allegato – e invito al Gran Consiglio a dare seguito alla petizione). Il punto centrale è rappresentato dalla sicurezza degli abitanti e di chi frequenta la zona, poiché dopo l'incidente dell'11 gennaio 2006 ve ne sono stati altri quattro. Anche la qualità dell'ambiente e dei luoghi è importante e l'area in questione è estremamente limitata – pochi ettari – e quindi i disagi provocati dai cacciatori possono essere facilmente eliminati grazie all'abolizione della caccia. In merito alle statistiche si può affermare che non sono state considerate con la dovuta attenzione, anche se nel rapporto di maggioranza è presente una statistica di elementare lettura e dalla quale si evince che si uccidono pochissimi cinghiali e un capriolo all'anno, con l'eccezione nel 2008 con un capriolo e un cervo. Abbiamo più cacciatori di capi uccisi. Il numero di cinghiali abbattuti corrisponde a poche unità – 43 capi in sei anni – di cui solo un quarto ucciso dai cacciatori mentre i tre quarti sono stati presi dai guardiacaccia. Considerati questi dati, qualsiasi persona che abbia superato il minimo del quoziente d'intelligenza più basso dovrebbe giungere alla conclusione che è senza senso mantenere la caccia.

In quarto luogo, in merito al rapporto di minoranza potrei limitarmi a dire che si commenta da sé, ma è opportuno rilevare che se all'inizio tende a volere evitare il dibattito parlamentare ritenendo la petizione inadeguata (medesimo giudizio è stato espresso dal responsabile dei guardiacaccia signor Panizza, che può essere un grande intenditore di caccia ma che non ha alcuna conoscenza di funzionamento delle istituzioni politiche e che si è pronunciato sul modo di raccolta delle firme, pur non essendo sua competenza), in seguito critica l'assenza di un'inchiesta condotta con la Federazione dei cacciatori (FCT); è

vero che non abbiamo preso formale contatto con la FCT ma è altrettanto vero che abbiamo avuto un'informazione da parte di un collega molto vicino al relatore di minoranza Righinetti che aveva discusso della petizione con il presidente della FCT Mondada, il quale si era dichiarato indifferente alla soluzione che sarebbe stata presa, mentre ora risulta che ha cambiato idea.

In quinto luogo, il rapporto di minoranza è stato redatto dal collega Righinetti ma è stato ispirato dal rapporto del guardiacaccia Panizza, citato ben sette volte.

In merito agli interventi dei colleghi concordo con Rusconi in merito all'insensatezza della caccia in quel luogo e con Paparelli per quanto attiene all'importanza secondaria della questione rispetto alle vere priorità del Cantone; in merito al collega Regazzi rimando a quanto detto sul ruolo dell'istituto della petizione e ritengo che commette un grande errore accusandomi di non citare il preavviso Panizza, poiché come già detto l'ho perfino allegato al mio rapporto. I deputati Savoia e Arigoni hanno rafforzato le tesi del mio intervento. In merito all'intervento del collega Celio ne posso condividere la sostanza, ma comunque rimane irrisolto il problema della sicurezza per i numerosi frequentatori del colle, che è l'aspetto essenziale. L'intervento del direttore del DT mi sembra la lettura scolastica di un testo che è la velina di quanto comunicato dal guardiacaccia Panizza. Infine in merito all'intervento del collega Righinetti (si potrebbe parlare del rapporto Righinetti-Panizza) evidenzio che i Municipi della zona si sono dichiarati contro la caccia e non capisco il collegamento logico tra il numero dei capi uccisi e l'obbligo di rispettare una distanza di 200 metri.

REGAZZI F. - Ritengo necessario intervenire in particolare per le questioni di merito, senza rispondere alle provocazioni dei colleghi Savoia e Ghisletta, dal quale, in considerazione della sua funzione di vicepresidente del Gran Consiglio, mi aspettavo uno stile diverso.

Non ho messo in discussione la legittimità dello strumento della petizione ma mi sono limitato a dire che ritengo poco opportuno trattare una petizione alla stessa stregua di un atto parlamentare, come invece stiamo facendo. Comunque il fulcro del mio pensiero è che l'estensione di una bandita di caccia è un tema di cui il Gran Consiglio non ha competenza poiché quest'ultima è del Consiglio di Stato e per esso dell'UCP (se il Legislativo dovesse occuparsi di tutte le bandite di caccia dovrebbe dedicare annualmente un'intera seduta di tre giorni solo a questo tema). Mi sorprende che il collega Ghisletta si stupisca della perdita di tempo causata da determinati temi, come la caccia o la raccolta di funghi, poiché egli stesso ha contribuito a mettere all'ordine del giorno il tema in discussione, mentre bastava che la Commissione della legislazione demandasse la petizione al Consiglio di Stato. Personalmente ho promosso, quando ero già deputato, una petizione per costruire una rotonda nel Comune di Riazzino in luogo dello svincolo: il mio atto fu trasmesso al Consiglio di Stato che ne tenne conto al momento della riorganizzazione del sistema viario del comparto in questione.

In merito alla sicurezza ho ritenuto che il rapporto Panizza non fosse stato tenuto in considerazione perché nelle conclusioni del rapporto di maggioranza è ripreso unicamente il parere del veterinario cantonale, che su questo aspetto specifico ritengo sappia meno del responsabile dei guardiacaccia. In merito alle statistiche e al numero di prede cacciate il collega Ghisletta è riuscito a insultare chi non la pensa come lui, ma in realtà egli non vuole capire che la caccia in quel comparto serve per tenere lontani i cinghiali, che intuiscono quando una zona è frequentata dai cacciatori: non si possono presentare

tabelle dando interpretazioni di comodo ma bisogna illustrarle sulla base dell'esperienza e della conoscenza della materia.

In conclusione invito il Parlamento a respingere la petizione non perché sia necessariamente infondata ma perché di competenza del Consiglio di Stato.

ARIGONI G. - Sentiti gli interventi dei colleghi Righinetti e Regazzi e del Consigliere di Stato Borradori risulta urgente ampliare la riserva di caccia poiché se gli animali capiscono dove possono rifugiarsi vuol dire che nella zona già oggi protetta vi è sovraffollamento e pertanto bisogna migliorare la loro qualità di vita estendendo la bandita di caccia. Spesso ho occasione di parlare con i cacciatori del Malcantone, che a sostegno dell'arte venatoria fanno riferimento alla tradizione, alla gestione del territorio e degli animali, all'amore per gli animali, alla fatica, alla pazienza e all'avventura; mi piacerebbe capire cosa ha a che vedere la caccia sul colle di San Zeno con quei valori: il cacciatore che si reca in quei luoghi posteggia l'auto nei pressi di Origlio e percorre un circuito di pochi chilometri. Se fossi un cacciatore mi vergognerei di andare a cacciare in quello spazio così limitato: dove sono infatti l'avventura, la pazienza e il sudore? Se fossi un vero cacciatore voterei il rapporto di maggioranza.

RUSCONI P. - Il collega Righinetti mi attribuisce un interesse che francamente non riesco a capire; afferma di conoscere bene la zona, fatto indispensabile e ne sono lieto poiché da quello che risulta ha trascorso molti anni a Ponte Tresa (a meno che fosse solo una questione di circondario elettorale). Personalmente presto attenzione alle cinquemila firme di abitanti della zona – il rapporto di minoranza indica che *«la petizione proviene da persone della zona»* – su una popolazione di circa ventimila abitanti. È stata chiesta una petizione a sostegno dei coltivatori contro i cinghiali, ma nella fattispecie le persone in questione chiedono di essere tutelate dai cacciatori: se prendiamo in considerazione un cacciatore, un cinghiale e un abitante che rischia di ricevere un proiettile non credo ci siano dubbi su chi debba essere tutelato. Per uccidere un cinghiale casualmente tanto vale lasciare perdere, perché se in quella zona la caccia si riduce a quanto detto mi chiedo se non vi sia di meglio a livello sportivo. Il Consigliere di Stato ha affermato di conoscere bene la zona, ma nel caso specifico tra San Bernardo e San Zeno c'è un tiro di schioppo e una palla per la caccia al cinghiale arriva anche a mille metri. Infine, da quanto detto dal collega Regazzi sembrerebbe che i cinghiali siano dotati di GPS: per undici mesi all'anno, in quella zona, dovrebbe esserci un sovraffollamento di cinghiali (in realtà non se ne trovano) mentre nel mese di apertura della caccia essi scomparirebbero.

PAPARELLI A. - Quanto detto dal collega Ghisletta, prossimo Presidente del Gran Consiglio, mi ha urtato: ha sostenuto che i messaggi riguardanti funghi, caccia, pesca e gamberi nostrani sono da prendere alla leggera, disdegnando il lavoro svolto dagli estensori dei rapporti; ne prendo atto e in futuro lascerò al collega l'onore di stendere telegrafici rapporti su questi argomenti.

SAVOIA S. - Ogni argomento è degno d'essere trattato dal Gran Consiglio se sta a cuore a una porzione sufficientemente estesa di cittadini e nella fattispecie ve ne sono cinquemila, un numero ragguardevole. Il nostro compito è ponderare gli interessi differenti

– da un lato quello dei cacciatori di poter cacciare in quel lembo di territorio nonostante la possibilità data di praticare altrove l'arte venatoria in aree piuttosto estese, dall'altro lato quello di un gruppo di cittadini di sentirsi sicuri e di potersi spostare senza rischi. Non so quanto sia elevato il rischio che corrono i frequentatori del monte San Zeno e mi chiedo anche come lo si possa valutare seriamente; del resto qual è il numero accettabile di persone prese per sbaglio a fucilate che il Parlamento è disposto a considerare: uno, due, tre o sette, secondo una media annua o decennale? È un rischio non valutabile. Vagliamo quale fra i due interessi in gioco sia più degno di tutela pubblica. Per quanto attiene al comportamento della preda mi sembra che l'illustrazione fatta dal Consigliere di Stato Borradori sia da biologia alla buona: in realtà il comportamento degli ungulati è più complicato, come sa anche il Consigliere di Stato, ma il suo è stato un cedimento alla dialettica. In merito alle osservazioni formulate dal relatore di minoranza penso si tratti evidentemente di un leggero portato polemico; del resto anche dalla parte opposta non vi è stato il trionfo dei ragionamenti eleganti, sofisticati e controllati.

RIGHINETTI T., RELATORE DI MINORANZA - Il collega Ghisletta ha fatto riferimento alla mia emotività: in effetti sono emotivo e me ne vanto, sono come sono e non cambio alla mia età. Ma la vera emotività è contenuta nella petizione ed è legata all'incidente avvenuto nel 2006, definito sia da me sia dalla polizia come dovuto esclusivamente a un errore umano, a una negligenza umana. Ritengo che un episodio specifico non abbia valore generale, altrimenti il medesimo discorso dovremmo farlo per la raccolta di funghi, pratica che si caratterizza per gli incidenti, anche mortali, più numerosi rispetto a quelli legati alla caccia, come ha detto il direttore del DT.

Desidero soffermarmi su tre punti: la sicurezza, l'area limitata e le statistiche. Non farò come il collega Ghisletta che ha attribuito l'incapacità d'intendere e di volere a numerosi deputati, ma mi limito a ripetere il detto che "non c'è miglior sordo di chi non vuole ascoltare": infatti abbiamo udito spiegazioni scientifiche da parte del Consigliere di Stato Borradori, del responsabile dei guardiacaccia del Sottoceneri signor Panizza e del sottoscritto. In particolare la lettera del guardiacaccia Panizza è stata allegata al rapporto del collega Ghisletta che però s'è guardato bene dal commentarla a causa degli argomenti troppo difficili da contrastare. Bisogna comunque distinguere l'operato del guardiacaccia da quello della guardia campicoltura, che presentano caratteristiche diverse. Quanto afferma il collega Arigoni in merito alla presunta facilità di cacciare non è condivisibile poiché la caccia al cinghiale non è semplice; inoltre vi è il numero ragguardevole di animali, di cui l'UCP è preoccupata. In merito al collega Rusconi che mette in dubbio la mia conoscenza della zona non posso che dire che sono nato e cresciuto a Ponte Capriasca, dove sono domiciliato e vi ho un vigneto che frequento a scadenza settimanale e quindi conosco la zona almeno quanto il collega e so distinguere tra monte San Zeno e monte San Bernardo, a differenza del deputato Rusconi. Per quanto attiene alle persone che hanno sottoscritto la petizione ho appreso stamattina che le schede sono state distrutte ma che erano state firmate anche da scolaresche, turisti, frontalieri e quindi non da persone che risiedono nel Cantone Ticino. Prendo atto che il collega Rusconi è diventato un esperto di balistica, come il veterinario di Cureglia lo è diventato di migrazione di cinghiali nella bassa Capriasca.

GHISLETTA D., RELATORE DI MAGGIORANZA - Rinuncio alla replica ma ringrazio chi è intervenuto e soprattutto il collega Righinetti per il supporto dato al rapporto di maggioranza.

MELLINI E. N. - Forse ho un'autostima e una considerazione della mia intelligenza che qualcuno può ritenere eccessiva però non accetto che il relatore di maggioranza e vicepresidente del Gran Consiglio mi dia del "mongoloide" perché ho un'opinione differente dalla sua. Voterò per il rapporto di minoranza (in opposizione al mio presidente e collega Rusconi) perché convinto della correttezza delle sue motivazioni: non per questo mi ritengo un "ebete" o un "imbecille".

GHISLETTA D. - Non ho dato né dell'ebete né del becero o altro a nessuno ma ho detto che la statistica allegata al mio rapporto non necessita di grandi interpretazioni e che le cifre sono chiare. Mi sono limitato a dire questo.

FERRARI C. - Condivido le argomentazioni chiare e comprensibili del Consiglio di Stato anche se nel dibattito in corso bisogna prendere in considerazione la realtà agricola e la questione della gestione del territorio. Non è una buona cosa ridicolizzare i cacciatori. La questione è seria e ci sono principi che vanno rispettati ovunque: laddove esistono bandite di caccia si verificano regolarmente problemi, pur potendo contare sulla presenza costante della guardia campicoltura e dei guardiacaccia. Questa situazione avviene sempre più spesso sui fondivalle, poiché gli ungulati tendono ad andare nelle zone dove si sentono maggiormente al sicuro. Creare una bandita di caccia su tutto il monte San Zeno, senza la presenza quotidiana di un guardiacaccia, significa abituare gli animali in questione a un periodo di tranquillità; nel caso specifico temo per il futuro della viticoltura. Non si può essere solo teorici ma bisogna fidarsi di chi è impegnato direttamente sul territorio. Per questi motivi voterò il rapporto di minoranza.

BOBBIÀ E. - Con riferimento all'intervento di Dario Ghisletta mi viene in mente un proverbio che dice che "quando sei nella palta non devi muoverti": tutti i deputati hanno udito quanto ha detto il collega Ghisletta, che sbaglia a tentare di salvarsi all'ultimo minuto. Comunque, secondo la sua valutazione scientifica, rientro nel novero di persone aventi un quoziente di intelligenza bassissimo, ma, malgrado il morale a pezzi, voterò il rapporto di minoranza perché sono amico dei cacciatori e dei pescatori.

DADÒ F. - Personalmente sono favorevole al divieto di caccia in quella zona per i delicati e seri motivi esposti nella petizione. Tuttavia, ritengo sia competenza del Consiglio di Stato e dell'UCP valutare e inserire le bandite nell'apposito regolamento. Il Consiglio di Stato dovrebbe prendere maggiormente in considerazione le necessità degli abitanti che vivono nella zona in questione e non limitarsi alle indicazioni di due poliziotti o di veterinari. Sentendo la discussione e il livello di certe affermazioni, anche da parte dei sostenitori della petizione, mi sembra che il Parlamento stia perdendo il senso della misura. Mi asterrò, unicamente a causa della questione della competenza.

DUCRY J. - Ricordo i dettami delle Costituzioni federale (art. 3) e cantonale (art. 8) e l'art. 110 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato soprattutto a chi – mi riferisco al collega Regazzi e ad altri – vuole negare il diritto di entrare nel merito di una petizione. È un diritto costituzionale sancito dagli articoli sopra menzionati che permette al Gran Consiglio, tramite una Commissione (nella fattispecie quella della legislazione poiché il tema è stato unito all'iniziativa per la protezione dei camosci a sud del ponte-diga di Melide), di valutare l'atto e d'invitare, semplicemente, il Governo a esprimersi. Quindi abbiamo la competenza sia formale sia sostanziale di entrare nel merito e d'invitare il Consiglio di Stato a prendere eventualmente atto della decisione e, se dovesse passare il rapporto di maggioranza, di rivedere le bandite di caccia.

Confermo l'appoggio al rapporto di maggioranza perché equilibrato, proporzionato, intelligente e adeguato alla realtà di quella zona molto abitata. Non stiamo decidendo nulla di formale, non ci sono diritti di referendum.

Noto che il livello di passionalità culturale di alcuni deputati rimanda ai tempi bui del Medioevo.

*La discussione è dichiarata chiusa.*

*Messe ai voti, le conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della legislazione sono respinte con 25 voti favorevoli, 42 contrari e 7 astensioni. La petizione è pertanto archiviata.*

**2. PROPOSTA DI RISOLUZIONE (INIZIATIVA CANTONALE) DEL 22 GIUGNO 2009  
PRESENTATA DA MARCO CHIESA E COFIRMATARI "COMPLETAMENTO PER  
MOTIVI DI SICUREZZA DEL TRAFORO DEL SAN GOTTARDO"**

Rapporti del 24 settembre 2009

*Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio: si invita il Parlamento ad accogliere la proposta di risoluzione e a sottoporla all'Assemblea federale nella forma dell'iniziativa cantonale.*

*Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio: si invita il Parlamento a respingere la proposta di risoluzione*

*È aperta la discussione.*

CELIO F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - A giudizio del gruppo PLR il rapporto di maggioranza è realistico nelle valutazioni e ragionevole nelle conclusioni, mentre, forse, il rapporto di minoranza è troppo idealistico nell'impostazione e anche troppo ingenuo nelle conclusioni.

L'autostrada che attraversa il San Gottardo annovera, lungo il suo tracciato europeo, almeno quattro strozzature e quella esistente nel nostro Paese – il collo di bottiglia rappresentato dalle due sole corsie della galleria del San Gottardo – non è stata sufficiente a ridurre o scoraggiare il traffico che, a quasi trent'anni dall'apertura della galleria, è in continuo e costante aumento: in realtà essa non disincentiva i viaggiatori stranieri, bensì si limita a nuocere agli abitanti della Leventina e del Cantone Ticino, così come anche all'ambiente.

Non crediamo che AlpTransit sia la soluzione ideale, perché l'obbligo di spostare il traffico dalla strada alla ferrovia è certamente impossibile da stabilire per legge e anche le tasse orientative sono un'illusione, perché le resistenze sarebbero forti; non crediamo che possa essere una soluzione realizzabile neanche se vi fosse una richiesta del nostro Cantone. Per tale motivo il realismo obbliga a prendere atto che la necessità degli interventi di risanamento della galleria non consente altra alternativa se non quella di completare il tratto di collegamento stradale. Nondimeno, se oggi il Gran Consiglio dovesse aderire alla proposta di risoluzione in discussione non dobbiamo illuderci che automaticamente la richiesta sarà accolta e quindi soddisfatta; comunque, sarebbe assurdo se fossimo noi ticinesi a ostacolarla.

Ieri i deputati del Mendrisiotto hanno invitato tutti i colleghi a mostrare solidarietà verso la loro regione e, quindi, ad approvare il Piano dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM); noi deputati dell'altro capo del Cantone siamo meno numerosi ma riteniamo di avere uguale diritto di risolvere i problemi causati dal traffico nella nostra regione. Vorrei invitare tutti coloro che nell'accesso dibattito di poco fa hanno perorato la causa della sicurezza a tenerne conto anche nella fattispecie.

REGAZZI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Recentemente l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha comunicato che sta esaminando varianti per la gestione del risanamento del tunnel del San Gottardo, previsto per i prossimi anni. Il preannunciato intervento sta suscitando legittime preoccupazioni in Ticino, sia in ambito politico, sia tra le associazioni economiche, sia tra la popolazione; il nostro gruppo unitamente ad altri si è fatto portavoce di queste preoccupazioni presentando lo scorso mese d'agosto una circostanziata interrogazione alla quale il Consiglio di Stato deve ancora rispondere. Il gruppo PPD sostiene con convinzione la richiesta del completamento del traforo del San Gottardo, da trasmettere all'Assemblea federale, per molteplici motivi: la premessa doverosa ma non scontata, vista la presa di posizione dei Verdi di questi giorni, è che il tunnel del San Gottardo è assolutamente vitale per il nostro Cantone. Purtroppo si ha la chiara impressione che le autorità federali non si rendano conto della situazione molto critica legata alle colonne chilometriche (che, a differenza di un tempo, oggi sono all'ordine del giorno) e al continuo aumento del traffico anche sulla strada del passo.

Inoltre gli utenti del tunnel sono quotidianamente confrontati col problema della sicurezza, con conseguenze potenzialmente drammatiche. Sul medesimo tema si sono opportunamente espressi con atti parlamentari a livello federale i Consiglieri agli Stati Lombardi e Marty e il Consigliere nazionale Abate che, facendo leva in particolare sul tema della sicurezza, hanno postulato sostanzialmente un raddoppio della galleria, mantenendo tuttavia una sola corsia di marcia in entrambe le direzioni.

Il Consiglio federale nella sua risposta, per certi versi scontata, ha richiamato l'Iniziativa delle Alpi e ha lasciato intendere che non è disposto a prendere in considerazione una tale proposta perché il completamento della galleria significherebbe un aumento della capacità di transito. Si tratta di un'argomentazione inconsistente che parte dall'assioma – sbagliato

– secondo cui limitando i collegamenti viari il traffico diminuisce. I fatti dimostrano che non è così e che tutti ne pagano le conseguenze: in primo luogo la popolazione che abita lungo questi assi stradali, costretta a convivere con le colonne chilometriche e il relativo carico ambientale; in secondo luogo il settore economico e turistico del nostro Cantone, penalizzati; infine tutti i privati cittadini che vorrebbero muoversi liberamente in automobile sulle strade che hanno largamente finanziato.

Siamo convinti che il raddoppio del tunnel del San Gottardo sia un'esigenza imprescindibile e prioritaria per il nostro Cantone e riteniamo pertanto giusto e importante che il Ticino faccia pervenire un segnale forte all'Assemblea federale e al Consiglio federale, che si è dimostrato, come al solito, poco sensibile alle preoccupazioni espresse dal nostro Cantone. Per questo motivo il gruppo PPD voterà la risoluzione proposta dal collega Chiesa e sostenuta da una quarantina di deputati con la quale si chiede, per motivi di sicurezza, il completamento del traforo del San Gottardo.

GOBBI N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - I collegamenti sull'asse nord-sud sono di vitale importanza per il nostro Cantone, situato completamente a sud delle Alpi e quindi diviso fisicamente dal resto della Confederazione. Questo assunto, a prima vista ovvio, non lo è stato per anni, anche se, a seguito dell'apertura a fine '800 dell'asse ferroviario e poi a fine '900 del tunnel autostradale del San Gottardo, abbiamo considerato i collegamenti nord-sud come qualcosa di scontato. Ci siamo resi conto di quanto essi siano importanti e vitali, ma anche rischiosi per la sicurezza, quando nel 2001 la galleria autostradale rimase chiusa al transito per alcuni mesi (anche se si poté utilizzare il passo alpino, grazie a un inverno con poche precipitazioni nevose), o quando nel 2006 nel Canton Uri franarono molti metri cubi di roccia, oppure quando il tunnel è chiuso per motivi di sicurezza, incidenti o veicoli in panne. Questi avvenimenti hanno evidenziato la necessità di adottare misure e l'atto parlamentare del collega Chiesa ne è una risposta che si inserisce nel medesimo solco seguito più volte da associazioni professionali e padronali o da partiti politici.

Con questa iniziativa si chiede di poter contare su un collegamento stradale sicuro, che è stato uno degli elementi all'origine della ricchezza del nostro Paese e che deve continuare a permettere al Cantone Ticino di raggiungere rapidamente il nord delle Alpi con le proprie merci e con le persone, soprattutto perché ci si è resi conto che il traffico ferroviario non è esente da pericoli. Infatti, in passato, i nostri antenati sfruttarono il trasporto delle merci e delle persone lungo il San Gottardo; oggi per l'economia ticinese il mercato principale è quello interno: di conseguenza è vitale poter contare su un collegamento sicuro sul lungo periodo. Ognuno di noi percepisce il problema della sicurezza all'interno del tunnel quando attraversa la galleria, soprattutto nei momenti di forte traffico. Sia a nord sia a sud le code sono quotidiane, i veicoli che attraversano il tunnel sono milioni e a causa di una struttura non completata (infatti in origine erano previsti due tunnel e non uno solo) la sicurezza non è garantita non solo per i traffici e i collegamenti in generale, ma anche per chi lo attraversa.

I lavori di completamento dovranno iniziare prima di quelli di manutenzione del tunnel esistente: infatti al momento attuale non abbiamo varianti valide per garantire i collegamenti in alternativa al tunnel, che dovrà essere chiuso per due, tre o quattro anni. Qualcuno potrebbe proporre l'opzione della strada del San Bernardino; ma chi ha percorso quella strada e ha incontrato i camion da trentadue o da quaranta tonnellate (speriamo non sia mai il caso per quelli da sessanta tonnellate) si rende conto di come questa ipotesi non sia valida, in particolare nel periodo invernale: infatti già semplicemente le automobili

hanno difficoltà a risalire la valle del Reno oppure l'alta Mesolcina. Di conseguenza poter avanzare nei lavori di completamento della nuova struttura prima dell'inizio di quelli della manutenzione del tunnel esistente è una condizione vitale per il Cantone Ticino. Auspichiamo l'intervento risoluto da parte del Consiglio di Stato e della Deputazione alla Camere, in modo da evitare che il Ticino sia escluso dal resto della Svizzera per un periodo troppo lungo e insostenibile per la nostra economia.

Porto l'adesione del gruppo della Lega al rapporto di maggioranza con l'auspicio che per una volta le autorità federali diano ascolto al Cantone Ticino.

MELLINI E. N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC. - Il raddoppio del San Gottardo è un'esigenza, sotto tutti i punti di vista, che avremmo dovuto soddisfare fin dall'inizio, senza interrompere i lavori dopo il primo traforo; in seguito con l'Iniziativa delle Alpi tutto si è arenato.

Oggi, con i motivi di sicurezza addotti nella proposta in discussione, il raddoppio diventa compatibile anche con l'Iniziativa delle Alpi, poiché i motivi legati alla sicurezza sono evidenti. Se consideriamo la frequenza degli incidenti che avvengono sotto il traforo del Gottardo – uno alla settimana, come minimo – e la confrontiamo con quella della galleria del Seelisberg – dove non avviene praticamente alcun incidente – la differenza emerge con chiarezza: dobbiamo avere una doppia corsia per poter assicurare la sicurezza degli utenti.

Qualche volta ho percorso la galleria del San Gottardo in motocicletta e ho constatato che, senza la protezione dei filtri dell'aria presenti nelle automobili, la salute ne risente e inoltre quando si arriva alla fine della galleria sono possibili sia colpi di sonno sia mancamenti di lucidità dovuti all'inalazione dei gas che vi ristagnano; infatti se l'aerazione all'interno del tunnel con un traffico unidirezionale è aiutata e il ricambio è favorito, nella situazione di una galleria con traffico bidirezionale i gas rimangono all'interno.

Bisogna pensare al risanamento previsto e alla chiusura completa della galleria e quindi, come affermato correttamente dal collega Gobbi, bisogna agire prontamente affinché si proceda col raddoppio e ci sia la possibilità di usufruire del traforo del San Gottardo anche quando il vecchio tunnel sarà in riparazione. Vi è inoltre un'iniziativa analoga nel Canton Uri, proposta dall'UDC, per far sì che il Parlamento urano proceda nella sollecitazione a livello federale; per tali motivi un intervento a Berna da parte dei Cantoni Ticino e Uri, direttamente interessati, avrebbe un effetto sinergico e una certa forza anche a livello federale. L'iniziativa cantonale ha qualche probabilità in più di riuscita rispetto ad altre precedenti. Il gruppo UDC sostiene unanimemente la proposta e invita a fare altrettanto.

ARIGONI G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Ogni occasione è propizia per riproporre la necessità della costruzione della seconda galleria del San Gottardo. Malgrado il popolo si sia espresso contro il secondo traforo, ora si ripropone l'argomento sfruttando l'alibi della sicurezza e del risanamento della galleria esistente. Ma quest'ultima scusa non regge perché, se dovesse esserci una decisione favorevole del Parlamento federale e se dovesse essere progettato un secondo tunnel, sarebbero necessari venti o trent'anni per realizzare una simile opera: i grandi progetti in Svizzera e in Ticino necessitano di tali tempi. Di conseguenza, non potendo affermare che si costruisce il secondo tunnel perché deve essere risanata la galleria attuale, allora si invoca la sicurezza. Eppure stiamo investendo miliardi di franchi nel progetto AlpTransit, finanziato senza l'aiuto dei Paesi europei, perché vogliamo trasferire il traffico pesante dalla strada

alla ferrovia: ma se gli autocarri fossero realmente trasportati tramite ferrovia, scomparirebbe dalle strade il fattore principale d'insicurezza.

Si sostiene che il raddoppio della galleria è proposto unicamente per motivi di sicurezza, in modo da usare una sola corsia per tunnel (quindi non per usare due corsie per ogni tunnel, con relativo aumento della possibilità di transito): ma questa posizione mi sembra rientrare nella fantascienza, poiché infatti come potremo in futuro respingere le pressioni dell'Europa per usare le quattro corsie se già oggi non riusciamo a opporci a quelle che l'Unione europea esercita in molti settori, come per esempio in quello dei mezzi di trasporto pesanti che nell'anno 2000 avrebbero dovuto essere limitati a 650 mila, mentre attualmente ne transitano più di 1'300'000 (si parla anche della possibile autorizzazione alla circolazione per gli autocarri da sessanta tonnellate)? Sarà impossibile, quando avremo due gallerie a quattro corsie di cui due non usate per motivi di sicurezza, resistere all'Europa e sostenere e pretendere di controllare il traffico, di scaglionare i camion e di trasportarli tramite ferrovia.

Di conseguenza dare la possibilità di aumentare il numero di veicoli che transitano attraverso il San Gottardo equivale solamente a fornire all'Europa l'occasione di fare pressione sulla Svizzera. Ma il resto della rete stradale alpina non riuscirà a sopportare questo traffico perché non è solamente la galleria a fare da strozzatura, ma è l'asse nord-sud più in generale a non essere adeguato.

Ci si vuole ostinare a lanciare un segnale a Berna quando sia l'autorità federale sia il popolo l'hanno rifiutato.

A questi motivi di opposizione alla richiesta in discussione si aggiunge anche l'esigenza di salvare la situazione ambientale e turistica del Cantone Ticino, perché il nostro Paese, contrariamente a quanto è stato detto nel dibattito precedente in merito alla sua bellezza, ha regioni che non possono essere definite bellissime, per esempio in merito all'inquinamento dell'aria vi sono problemi. Dobbiamo risanare la situazione e abbandonare l'idea che il traffico e le strade portano benessere e che quindi devono attraversare i Paesi: è una concezione nefasta. Al contrario, dobbiamo trasferire il traffico pesante sulla ferrovia perché abbiamo fatto investimenti importanti per AlpTransit e non possiamo contemporaneamente puntare anche su sogni di pretesa sicurezza ma che in realtà sono sogni dettati dalla volontà di recarsi a Zurigo più velocemente. La nostra strategia a lungo termine è il progetto AlpTransit.

Inoltre, anche se è vero che ci sono code al di fuori della galleria del San Gottardo, si deve verificare la situazione nel Mendrisiotto, che sta diventando una camera a gas e gli studi effettuati dal Cantone, in particolare dal DT, dimostrano che in quella regione vi è un aumento delle malattie alle vie respiratorie dei bambini e ci sono più allergie e morti rispetto al resto del Cantone Ticino: sono dati pubblici a disposizione di tutti, con una proiezione matematica nel tempo.

Di conseguenza il gruppo PS invita il Parlamento a votare il rapporto di minoranza.

**MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEI VERDI** - L'iniziativa cantonale del collega Chiesa e cofirmatari, sostenuta dal rapporto di maggioranza, è inaccettabile, poiché se fosse accolta si creerebbe una situazione assurda, con due tunnel e quattro corsie di cui solo la metà utilizzata per il traffico e le rimanenti costruite unicamente per ragioni di sicurezza, con un probabile investimento di circa quindici miliardi di franchi. Di conseguenza le colonne si formerebbero esattamente come ora. È d'obbligo chiedersi quale giustificazione daremmo all'Unione europea per il mancato uso di due corsie nel caso di colonne ferme per ore: ci considererebbero folli. Questa è la situazione che emerge dalla lettura dell'atto

parlamentare in discussione. Ma dagli interventi precedenti si comprende il vero scopo della risoluzione, vale a dire il puro e semplice raddoppio della capacità della galleria, poiché le colonne che si formano in Leventina per svariate ore non sono più tollerabili. Quindi è come se assistessimo a un teatro in due atti, con, nel primo atto, la proposta di raddoppio della galleria e, nel secondo atto, la constatazione della necessità di usare tutte le corsie.

I Verdi ribadiscono le posizioni espresse dal popolo svizzero in più occasioni: il raddoppio della galleria del San Gottardo non è una priorità, attualmente non è proponibile e inoltre non lo si vuole, poiché la priorità consiste nel trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia. Non va dimenticato che il San Gottardo, rispetto ad altri trafori alpini, è un'eccezione: infatti la maggior parte del traffico merci attraverso gli altri trafori transita su strada, mentre nel caso del San Gottardo si usa la ferrovia. Quindi quando si dice – come fa il collega Celio – che il traffico è aumentato e la galleria ha mostrato i propri limiti, bisogna tenere conto di quanto avverrà con il raddoppio: inevitabilmente anche il traffico raddoppierà, poiché la via del San Gottardo è la più breve sull'asse nord-sud (quindi non favoriremo il trasferimento dei camion dalla strada sulla ferrovia). Se finora il traffico è aumentato in modo contenuto, con il raddoppio avremo una situazione esplosiva.

Durante il dibattito sul Piano dei trasporti del Mendrisiotto – difeso in modo sperticato dal Direttore del DT Borradori – sono stati messi in relazione i problemi della mobilità con lo stato dell'economia; per i medesimi motivi bisogna chiedersi come sia possibile conciliare il raddoppio della galleria del San Gottardo con il tentativo di risolvere i problemi di mobilità del Mendrisiotto e di tutto il Cantone Ticino. In realtà siamo in presenza di una visione incoerente. Infatti se ora, per esempio, durante la Pasqua molti turisti raggiungono il Ticino in treno, grazie ai convogli speciali, in seguito al raddoppio essi sceglieranno l'automobile.

In merito alla questione del turismo è necessario osservare che chi sostiene la necessità del raddoppio dimostra di non conoscere i dati; infatti prima dell'apertura della galleria il Cantone Ticino aveva 3.7 milioni di pernottamenti, mentre dopo l'apertura i pernottamenti sono calati a 2.7 milioni. Tenuto conto di questo dato dobbiamo chiederci quale tipo di turismo vogliamo e se il raddoppio sia la risposta adeguata. Probabilmente avremo un turismo di giornata o di breve durata, un aumento del traffico e dell'inquinamento e un ulteriore consistente calo di turisti. I Verdi auspicano un turismo diverso.

Per quanto riguarda il tema della sicurezza ricordo che ho presentato recentemente un'iniziativa<sup>1</sup> cantonale tramite la quale chiedevo alla Confederazione di opporsi all'introduzione del transito degli autocarri da sessanta tonnellate, voluta invece dall'Unione europea. Richiamo alla coerenza i tanti colleghi che invocano la sicurezza e che non hanno sottoscritto la mia iniziativa, poiché dovrebbero opporsi agli autotreni da sessanta tonnellate. Visto che a detta dei sostenitori il raddoppio dovrebbe recare maggiore sicurezza nella galleria e su tutta la tratta stradale nord-sud è inderogabile impedire il transito agli autotreni.

L'aspetto centrale dell'odierno dibattito non è il problema puntuale delle colonne davanti ai portali del San Gottardo, ma è la politica della mobilità: le scelte in questo campo influenzeranno il futuro di tutto il Cantone Ticino. Per i Verdi l'orientamento da seguire è chiaro ed è stato enunciato anche quando vi era il problema di salvare le Officine delle FFS di Bellinzona: sosteniamo la necessità di puntare sull'innovazione tecnologica nel materiale ferroviario e d'investire affinché la ferrovia diventi realmente concorrenziale alla strada.

---

<sup>1</sup> Proposta di risoluzione (iniziativa cantonale): *No ai camion di 60 tonnellate sulle strade svizzere*, 19.10.2009, Francesco Maggi, Carlo Lepori e cofirmatari.

Visto che stiamo parlando di visioni del futuro e di almeno dieci anni per realizzare il raddoppio, vi invito a leggere il rapporto pubblicato da poco dall'Agenzia internazionale dell'energia (IEA): quello studio dovrebbe indurre a preoccuparsi dei limiti geologici delle risorse di questo pianeta, poiché i pozzi di petrolio attuali che producono 75 milioni di barili al giorno, nel 2030 ne produrranno 25, un terzo di quelli attuali. Se la nuova realtà è quella delineata da questi rapporti saremo confrontati con limiti che ci impediranno di continuare ad aumentare il volume dei trasporti su strada. Bisognerebbe prendere atto di questi dati e fondare una politica di investimenti nel settore del trasporto pubblico, come avviene per esempio nella città di San Francisco, dove un gruppo di lavoro ha presentato uno studio che invita a potenziare il trasporto pubblico e ad adottare una serie di provvedimenti per aumentare l'efficienza energetica della mobilità. Chi dirige quella città dimostra di avere una visione di medio o lungo termine, che manca totalmente al nostro Gran Consiglio; mi sembra che nessuno si ponga seriamente la questione di come sarà il mondo fra dieci anni, ma ci limitiamo a discutere il raddoppio di una galleria che porterà solamente l'aumento del traffico, soprattutto pesante.

I Verdi si oppongono al raddoppio perché porterà al nostro Cantone più svantaggi che vantaggi e ritengono che sia necessario cambiare rotta nel campo della mobilità. Voteremo il rapporto di minoranza.

GOBBI R. - Ho sottoscritto la proposta di risoluzione del collega Chiesa, come molti altri parlamentari, perché ho a cuore il futuro del nostro Cantone.

La situazione attuale è insostenibile e bisogna agire; emerge sempre più chiaramente che il raddoppio – sarebbe più corretto parlare di completamento – della galleria autostradale del San Gottardo deve essere realizzato urgentemente per evitare che il Ticino torni a essere isolato dal resto della Svizzera (come già avvenuto) e che i collegamenti lungo l'intero asse nord-sud dell'Europa siano ostacolati da questo vero e proprio collo di bottiglia. Le code chilometriche che si formano ogni fine settimana davanti ai due portali della galleria del San Gottardo non sono più sopportabili. Inoltre, la questione della sicurezza non è irrilevante, non può essere banalizzata e non è neppure un alibi, ma è un problema serio al quale un Parlamento responsabile deve dare una risposta.

La tesi secondo cui il raddoppio della galleria provocherebbe un aumento del traffico stradale non ha fondamento se consideriamo che il traffico conosce comunque un incremento e inoltre le lunghe code che si formano a nord e a sud delle Alpi provocano un carico ambientale nettamente superiore a quello causato da una lieve crescita del traffico provocato dal completamento.

Si deve anche evidenziare che i collegamenti stradali con il resto della Svizzera sono diventati problematici, con conseguente penalizzazione di industria e commercio, soprattutto considerando che nel periodo di globalizzazione che viviamo il "just in time" è una necessità. Medesimo problema vale per le società attive nel settore della logistica, che si sono insediate nel nostro Paese nella convinzione di poter disporre di facili accessi sia da nord sia da sud. Anche il settore turistico risente fortemente, durante i fine settimana, della forte contrazione causata dagli imbottigliamenti al San Gottardo. Il collega Maggi ha osservato che il miglioramento delle infrastrutture e delle comunicazioni ha conseguenze sul turismo (come dire che se si aumenta la qualità dei collegamenti il turismo diminuisce): si potrebbe suggerire allora a Ticino Turismo di chiedere la chiusura dell'autostrada del San Gottardo, così avremo un incremento del turismo: mi congratulo con i Verdi!

In merito al rapporto di minoranza constatato che esso vende soprattutto illusioni. La prima consiste nel sostenere che la galleria può essere risanata senza che questo ostacoli eccessivamente il traffico (sembrerebbe che il caso rappresentato dalla galleria del San Bernardino non abbia insegnato nulla: si sono impiegati sei anni per il risanamento di un tratto di 6 chilometri). Secondariamente è illusorio credere che la ferrovia possa sostituirsi alla strada come vettore di trasporto: AlpTransit sarà in ogni caso complementare al traffico su gomma. Infine è assurdo – si può parlare di atto di autolesionismo, di cui siamo diventati campioni in Ticino – pensare di proibire il passaggio di automezzi pesanti in galleria.

Invito quindi il Parlamento a votare il rapporto di maggioranza e invito il Consiglio di Stato ad attivarsi con i nostri parlamentari federali per arrivare a una soluzione in tempi ragionevoli.

BIGNASCA A. - Tralasciamo per un attimo la questione del raddoppio (o completamento) della galleria del San Gottardo e immaginiamo lo scenario che avremo fra dieci anni.

Ci si deve chiedere cosa avverrà nel settore del traffico con l'arrivo a Vezia degli automezzi pesanti, grazie ad AlpTransit. Il collega Maggi ha parlato di blocco del traffico, ma realisticamente si deve valutare come esso sarà gestito nel Luganese e nel Mendrisiotto (a meno che la linea AlpTransit non trasporti alcun camion fino a Vezia, che equivarrebbe al fallimento del trasferimento dalla strada alla ferrovia; fatto del resto che probabilmente avverrà perché la ferrovia non sarà mai concorrenziale rispetto alla strada).

È inoltre necessario chiarire l'aspetto centrale della durata dei lavori, definiti di risanamento, concernenti la galleria: si ipotizzano quattro anni; ora, una tale durata è dettata dall'intenzione di alzare la volta del tunnel per renderlo compatibile al transito dei camion da sessanta tonnellate (che il collega Maggi vorrebbe vietare): questa è la vera ragione, di cui ora tutti i parlamentari sono informati.

È evidente che se l'Europa dovesse autorizzare quel tipo particolare di camion in tutto il Continente, la Svizzera non potrebbe opporvisi a causa degli Accordi bilaterali.

Una settimana fa il collega Bertoli ha chiesto, durante una riunione commissionale, quale fosse l'organo a livello europeo competente ad autorizzare la circolazione degli autocarri da sessanta tonnellate (ministri dei trasporti degli Stati europei, Commissione europea o Parlamento europeo); a tutt'oggi attendiamo la risposta. Comunque, se l'Europa volesse imporre alla Svizzera gli automezzi da sessanta tonnellate, delle due l'una: o il nostro Paese denuncia gli Accordi bilaterali o subisce il transito di quel tipo di autotreni. In tale caso per rendere attrattivo il trasporto su ferrovia dovremo accollarci il 90% dei costi, ma così avremo i camion da sessanta tonnellate a Vezia.

In conclusione, l'unico freno agli autotreni aventi quel tonnellaggio è costituito dal rinvio dei lavori di risanamento della prima galleria fino alla costruzione e alla messa in funzione della seconda galleria; oppure dovremo denunciare gli Accordi bilaterali.

STOJANOVIC N. - Mi sembra ci sia una contraddizione nella maggior parte degli interventi dei fautori dell'iniziativa perché o essi non hanno capito il testo che hanno sottoscritto o non ci capiamo. Infatti il testo dell'iniziativa in discussione sostiene che il raddoppio deve essere conforme alle leggi e in particolare alla Costituzione federale e chiede che siano costruite due nuove corsie così da avere in totale due tunnel e quattro corsie di cui due usate in senso unidirezionale e due solo per la sicurezza. Tale opera potrebbe forse essere conforme alla Costituzione, però i colleghi Gobbi, Celio, eccetera devono spiegare

come sia possibile avere una diminuzione delle code ai portali della galleria dal momento che avere due tunnel unidirezionali a una sola corsia di scorrimento non comporta un cambiamento rispetto alla situazione attuale: la strozzatura di cui hanno parlato permane. In questo senso ritengo che vi sia un'incongruenza tra il contenuto dell'iniziativa e il tenore degli interventi uditi.

Ai sostenitori dell'iniziativa (liberi di assumere le posizioni che desiderano) chiedo che non pretendino di parlare a nome del Cantone Ticino, poiché la risoluzione in discussione non è la voce del Ticino, bensì la voce della maggioranza del Legislativo, dal momento che la maggioranza dei cittadini ticinesi – il 56% – cinque anni or sono (l'8 febbraio 2004) si è espressa contro il raddoppio della galleria del San Gottardo. Inoltre non si può affermare che durante il rifacimento della galleria il Ticino rimarrà isolato dal resto della Svizzera, poiché la Confederazione sta investendo decine di miliardi di franchi per la nuova galleria ferroviaria di AlpTransit, così come per la galleria del Monte Ceneri e per il collegamento Lugano-Malpensa: la retorica secondo cui il Cantone Ticino dipende dall'infrastruttura stradale del San Gottardo non regge alla prova dei fatti.

In gennaio l'Esecutivo del Canton Uri si è detto contrario al raddoppio; dispiace invece che il nostro Governo appoggi la risoluzione in discussione.

SAVOIA S. - A volte un deputato spera, prendendo la parola, di poter cambiare l'esito del dibattito, ma oggi non è il caso. Per replicare alla battuta proferita contro il collega Maggi in merito alla scontata opposizione dei Verdi, mi limito a dire che quando nel nostro Cantone non si sa cosa fare si propone di costruire una strada o una galleria, oppure di cementificare. Al di là delle battute, desidero comunque approfondire alcuni temi.

A proposito del collo di bottiglia rappresentato dalla galleria, si può dire che la soluzione proposta dagli iniziativaisti si limita a spostare la strozzatura dal San Gottardo al Mendrisiotto. Pertanto i deputati sostenitori del raddoppio non nascondano questo aspetto ai propri elettori del Mendrisiotto, regione di cui ieri abbiamo discusso il piano dei trasporti: durante quel dibattito i Verdi sono stati tacciati di non capire né la portata futuristica del PTM né gli sforzi compiuti dal Governo a favore dei trasporti pubblici; ora quei deputati hanno l'obbligo di dire che le code del San Gottardo saranno spostate a Chiasso, poiché se rimangono silenti stanno "menando il can per l'aia".

In merito alla sicurezza constato che si vogliono fare investimenti per opere che avranno effetti forse fra vent'anni – ma nel frattempo il problema rimane – invece di orientarsi sul trasporto ferroviario, il mezzo più sicuro e privo di code.

Infine, riguardo all'intervento del collega Rinaldo Gobbi, che giustifica la necessità di costruire un'altra galleria a causa dell'eccessivo traffico, ritengo che se si vuole risolvere il problema non si deve aumentare l'offerta di mobilità motorizzata ma al contrario si deve fornire una mobilità differente, secondo un'impostazione strategica approvata da anni dal popolo: è infatti almeno dal 1994 che il popolo svizzero e quello ticinese si sono opposti alla costruzione di nuove strade, l'ultima volta in occasione della Variante '95. Proprio per questo motivo oggi si cercano sotterfugi, come la risoluzione in discussione, per evitare di sottoporre il raddoppio della galleria al voto popolare.

La nostra politica, avanzatissima, prevede il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e l'Unione europea lentamente la sta emulando. In quel settore gli svizzeri sono all'avanguardia in Europa; lo sono anche i ticinesi, ma non il Gran Consiglio.

Oggi perderò volentieri la votazione perché sono intimamente sicuro che questo atto parlamentare non avrà alcuna conseguenza se non quella di farci entrare nella classifica nazionale dei masochisti.

GHISOLFI N. - È necessario e doveroso far pervenire un segnale forte alle autorità federali. Il traffico continuerà ad aumentare, come dimostrano i dati, nonostante le colonne al San Gottardo. Chi si oppone al raddoppio sostiene che esso non costituisce una priorità. Personalmente ritengo invece che non vi sia priorità maggiore rispetto alla garanzia della sicurezza dei cittadini e se quest'ultima può essere data grazie al raddoppio, allora bisogna realizzarlo; ciò non impedisce nel contempo di sostenere anche il trasporto pubblico o altre soluzioni come il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

Ritengo non si possa riproporre l'argomento dell'opposizione espressa dai ticinesi in merito alla votazione federale riguardante il raddoppio della galleria del San Gottardo, poiché nel frattempo sono avvenuti gravi incidenti e, forse, anche la popolazione si rende conto della pericolosità della galleria.

Per tutti questi motivi sostengo la proposta di risoluzione e ringrazio chi l'ha presentata.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - L'iniziativa del deputato Chiesa e dei cofirmatari prende lo spunto dai lavori di risanamento della galleria del San Gottardo annunciati per il prossimo futuro. Nella riunione di ieri il Consiglio di Stato ha deciso di fornire al Parlamento alcune informazioni sugli interventi in questione. Credo, come tutto l'Esecutivo, che il Cantone Ticino si troverà, fra dieci anni, di fronte a un problema non indifferente, anche con AlpTransit operativo e capace di accogliere una parte del traffico. Per meglio chiarire la problematicità della situazione con la quale saremo confrontati richiamo alla memoria di tutti quanto accaduto nel 2001, quando la galleria fu chiusa per circa sette settimane: ogni giorno vi furono operatori economici e turistici che manifestavano all'Esecutivo la richiesta pressante di riaprire la galleria in tempi brevissimi, cosa che avvenne a tempo di primato. L'esempio citato è importante affinché non si sottovaluti un argomento centrale.

Il gruppo di lavoro incaricato dall'USTRA di fare previsioni ha menzionato la possibilità che la galleria, considerato il genere di lavoro previsto, possa rimanere chiusa per qualche mese o addirittura per qualche anno; si tratta quindi di un grande problema (anche se minore rispetto a quelli sorti nel 2001 o nel 2006 con la frana di Gurtellen) che, anche se la discussione è ideologica, dobbiamo analizzare con pragmatismo.

Il DATEC e l'USTRA hanno informato, con molta correttezza, i Cantoni dell'asse del Gottardo, in particolare Ticino e Uri, della necessità di provvedere a lavori di conservazione e di manutenzione. È la prima volta che avviene un fatto del genere e la Confederazione ha associato in un gruppo di lavoro tutti i partner della mobilità – FFS, funzionari del DATEC, rappresentanti dei Cantoni Ticino e Uri – per sviluppare e rendere accettabili determinati scenari. Nei prossimi mesi saranno sottoposte diverse ipotesi di lavoro, tra le quali non figura più il raddoppio della galleria (che invece risultava in un primo momento tra le possibilità avanzate dall'USTRA) tolto con la motivazione che il raddoppio del San Gottardo deve essere trattato a livello politico dal Parlamento e dal Consiglio federale. Sull'argomento vi sono atti parlamentari proposti dal Consigliere nazionale Abate e dai Consiglieri agli Stati Lombardi e Marty che attendono una presa di posizione politica (alcuni sono già stati evasi).

Nel caso di accoglimento dell'iniziativa nessuno crede che il raddoppio possa essere realizzato in tempi brevi; però il fatto che un Parlamento dia un segnale forte per sottolineare le difficoltà di un Cantone – tributario di un collegamento diretto, comodo ed efficiente, che anche di fronte al minimo incidente può continuare a essere un collegamento degno di questo nome – potrebbe aiutare tecnici, politici e operatori a capire

meglio le necessità del nostro Paese: sarebbe un importante segnale di preoccupazione. Noi abbiamo ribadito al direttore dell'USTRA che il Cantone Ticino non può accettare in nessun modo la chiusura totale (né parziale) del tunnel per un determinato periodo, anche solo di qualche mese.

LEPORI C., RELATORE DI MINORANZA - Posso dare una buona notizia, vale a dire che il raddoppio del San Gottardo è già in corso, stiamo costruendo altri due binari per collegare il Ticino al resto della Svizzera; la richiesta è già stata esaudita e la soluzione trovata è in corso di realizzazione e sarà pronta fra pochi anni.

Sono stato accusato di essere idealista e ingenuo rispetto a chi è realista e ragionevole. Dopo aver sentito le motivazioni della maggioranza dei colleghi ho il dubbio che essi siano ingenui o forse addirittura in malafede: infatti motivano l'adesione alla risoluzione argomentando che vi è un costante aumento di traffico e di code ai portali della galleria e denunciando l'insostenibilità della situazione per gli abitanti della Leventina. Sono stato parecchie volte in Leventina e ho notato che nessuno fa investimenti per rimediare anche solo ad alcuni picchi di traffico. Se per sventurata ipotesi il Parlamento federale e il Consiglio federale dovessero aderire all'assurda richiesta in esame, attraverso la galleria non transiterebbe però una sola automobile in più rispetto a oggi, poiché le corsie di sicurezza sarebbero inutilizzabili e la velocità stabilita a 80 km/h non potrebbe essere modificata (del resto l'aumento della velocità non aumenta la fluidità del traffico). Quindi la proposta in questione non tocca il problema del volume di traffico che può passare attraverso il cosiddetto collo di bottiglia, che in realtà tale non è, poiché il vero collo di bottiglia è costituito dalla circonvallazione di Lugano, per la quale i tecnici della strada prospetterebbero la terza corsia, anche più a sud. A questo proposito bisogna ricordare che la crisi si è avuta da quando le dogane, a Chiasso, hanno modificato il modo di lavorare.

L'intervento del collega Bignasca, che ha cambiato completamente posizione allineandosi sulla nostra, ha suscitato il mio interesse, in particolare in merito a due aspetti. Evidentemente se il risanamento della galleria comprende un ampliamento per permettere il transito ai camion da sessanta tonnellate (fatto di cui spero di poter dubitare) allora l'unica risposta possibile, visto che non siamo in Europa e che non abbiamo voce in capitolo, sarebbe evidentemente di non procedere al risanamento. L'altro aspetto sollevato è la questione legata alla gestione del traffico dei camion che giungeranno a Vezia con AlpTransit: questo è un vero problema, al quale dovremmo interessarci maggiormente rispetto al raddoppio della galleria.

La proposta di risoluzione in esame è di fatto incostituzionale, prevede un raddoppio che non è indispensabile per il risanamento e che inoltre non è il mezzo più efficace per migliorare la sicurezza. Mi soffermo su questi punti che mi sembrano rilevanti.

In primo luogo è evidente che la sicurezza potrebbe essere migliorata avendo due tubi separati, ma è importante sapere che il numero di incidenti è diminuito considerevolmente da quando, per motivi di sicurezza, è stato introdotto il dosaggio (accettato dai Paesi confinanti proprio per la solida base di ragionamento). L'idea di proibire il passaggio dei camion nella galleria autostradale è considerata irrealistica, ma sarà l'unica soluzione praticabile specialmente quando avremo a disposizione quattro binari ferroviari di cui almeno un paio potrà servire per i treni navetta. Quando si parla di migliorare la sicurezza è sempre giusto confrontare il costo di una soluzione rispetto ai benefici possibili; è chiaro che per evitare incidenti siamo disponibili a spendere qualsiasi cifra, però bisogna riflettere

se la soluzione migliore sia investire almeno una decina di miliardi o se non sia preferibile una navetta ferroviaria per il trasporto degli autocarri (che creano i problemi).

In secondo luogo vi è il vero oggetto della risoluzione, il risanamento. Mi risulta che le mozioni Marty e Lombardi al Consiglio degli Stati siano state sospese o considerate esaurite dal momento che il Consiglio federale ha promesso un rapporto esaustivo su tutto il problema e su tutte le misure che si intendono attuare. Inoltre il 24 agosto l'USTRA ha sostenuto che la sfida in questo settore consiste nello sviluppare varianti che consentano di chiudere a lungo il tunnel senza tuttavia ostacolare il traffico e l'USTRA e le FFS stanno vagliando la possibilità di ricorrere alla ferrovia dopo la realizzazione di AlpTransit: come detto in precedenza, avremo due gallerie ferroviarie per sostituire quella stradale che dovremo chiudere. L'idea di chiudere la galleria per un periodo o di pochi mesi o di quattro anni costituisce per molti parlamentari un incubo, però avremo a disposizione due gallerie ferroviarie (di cui una molto lunga e performante) che garantiranno meglio di ora il collegamento tra nord e sud. Oggi le opere importanti non si fanno più nel settore stradale e, per esempio, chi vuole andare da Londra a Parigi prende il treno, su cui volendo può caricare l'automobile.

In terzo luogo va detto che l'aspetto più importante è rappresentato dalla Costituzione federale, di cui l'art. 84, che riprende l'Iniziativa delle Alpi, approvata dal popolo nel 1994, sancisce che la capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata. Con la risoluzione si postula il raddoppio che si sostiene essere compatibile con la Costituzione perché si continuerebbero a usare solo due corsie; ma in realtà, costruite le quattro corsie, avremo di fatto raddoppiato la capacità stradale perché potrebbe transitare il doppio di automobili.

Un ulteriore aspetto degno di approfondimento è costituito dalle due corsie di sicurezza, che si vorrebbero usare durante i lavori di risanamento.

L'Associazione Iniziativa delle Alpi ha commissionato uno studio per capire se è possibile realizzare un secondo tunnel, facendo in modo però che la galleria abbia in totale ancora solo due corsie. Il responso degli ingegneri è stato negativo, poiché vi è l'obbligo di costruire piazzuole e corsie di sicurezza e, quindi, di fatto è concepibile in qualsiasi momento passare da due a quattro corsie. Risulta di conseguenza impossibile impedire efficacemente a lungo termine, da un punto di vista tecnico e finanziario, la messa in funzione di una terza o addirittura di una quarta corsia. Tutte le misure prevedibili (sbarramenti e altro) possono essere rimosse con facilità. Nel caso di code fino a Faido o nel caso di pressioni da parte dell'Unione europea come si comporterebbero il Governo ticinese, rispettivamente l'autorità federale? Saprebbero opporsi all'uso delle quattro corsie?

In conclusione, la costruzione di una seconda galleria stradale è incostituzionale e quindi non basta né una risoluzione del Gran Consiglio ticinese né una risoluzione del Parlamento federale; sarà il popolo a doversi pronunciare, come nel caso dell'Iniziativa delle Alpi o dell'iniziativa "Avanti". Inoltre, essa non è necessaria per il previsto risanamento perché avremo la nuova galleria ferroviaria per gestire il traffico in maniera più che completa (dei quattro binari due potranno essere usati per la navetta legata al traffico privato). In ogni caso sarà difficile procrastinare il risanamento fino alla realizzazione della seconda galleria stradale (argomentazione ridicola e incoerente). Infine il raddoppio non è il mezzo più efficace per migliorare la sicurezza del traffico: abbiamo altri mezzi.

Per tutti questi motivi chiedo di non aderire al rapporto di maggioranza e di non sostenere la risoluzione proposta dall'UDC ticinese e urana.

GALUSERO G., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Prima di tutto desidero chiarire al collega Lepori che è legittimo che la maggioranza del Parlamento sostenga il raddoppio della galleria e spero che il dibattito non scada. Ricordo al PS e ai Verdi che non è solo il dosaggio a causare le colonne ai portali ma anche il contingentamento all'interno e all'esterno della galleria. Credo che pochi sanno che quando in galleria vi sono mille veicoli (e i camion contano triplo) entra in funzione un semaforo a sud o a nord: questa è una delle principali cause delle colonne (quindi siamo confrontati non solo con un collo di bottiglia ma anche con un tappo).

Dal rapporto sulla galleria del San Gottardo emerge che per quaranta giorni all'anno vi sono colonne, ventiquattr'ore su ventiquattro. Ho sempre creduto che i maggiori disagi fossero al portale nord, come fu il caso nei primi tempi dell'apertura della galleria con 350 ore di colonna all'anno, mentre oggi sono circa 400; al portale sud oggi sono 900 ore, mentre vent'anni or sono erano circa 300. Anche considerato AlpTransit, come ha detto il collega Bignasca, ignoriamo quando vi sarà il trasferimento dei camion su ferrovia: non credo che possa avvenire ancora nel corso della mia vita.

Vorrei ora mostravi un breve filmato di incidenti che fanno capire il problema della sicurezza nella galleria del San Gottardo.

*Il deputato Galusero mostra immagini di incidenti avvenuti nella galleria.*

CHIESA M., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Dopo le immagini appena viste il collega Lepori non riderà così tanto e non crederà che questa proposta sia a tal punto ridicola da suscitare la sua ilarità.

Da sempre il completamento del traforo del San Gottardo divide gli animi ed è fonte di lunghi e appassionati confronti, come quello odierno. Anche oggi siamo tutti coscienti che, come è stato detto dal Consigliere di Stato Borradori, non riusciremo certamente a mettere un punto finale a questa controversia; tuttavia, approvando la risoluzione in esame abbiamo l'opportunità di fissare una pietra miliare nel dibattito tra favorevoli e contrari. Si tratta in sostanza di una cartina di tornasole che indica il parere del Parlamento – che è il parere dei cittadini ticinesi – e il suo auspicio in merito al collegamento autostradale in questione.

Sullo sfondo della discussione in corso si delineano in tutta evidenza le condizioni quadro del nostro Cantone, il benessere di intere regioni, l'attrattiva della nostra offerta turistica, il sensibile miglioramento della mobilità e, in primo piano, la sicurezza di un passaggio nord-sud, a dir poco anacronistico. A questo proposito ringrazio il collega Galusero per aver messo in luce questo aspetto fondamentale con la forza e la drammaticità delle immagini, senz'altro molto più persuasive dell'enfasi delle parole.

Potrei soffermarmi su molti aspetti a sostegno dell'iniziativa, tra i quali vi sono le 1'300 ore annue di attesa ai due portali della galleria, la conformità della proposta di risoluzione in discussione con l'art. 84 della Costituzione federale (malgrado le argomentazioni piuttosto confuse dei colleghi di sinistra in merito all'aumento o meno della capacità, o all'aumento o meno delle code o infine all'attrattiva o meno), i diversi atti parlamentari ticinesi pendenti presso il Parlamento federale e, al di sopra di tutto, la centralità della persona, dell'essere umano e del suo diritto alla sicurezza. Non possiamo credere, neppure per un istante, che qualcuno tra noi, neppure il deputato più scettico, sia convinto che una galleria sprovvista di corsia di emergenza e di spartitraffico, con automobili che si sfiorano con un potenziale di scontro di 160 km/h, possa ancora rispondere alle esigenze della realtà in cui viviamo. Per questi motivi rivolgo un invito alla lungimiranza, per motivi di sicurezza, a tutti coloro

che non accettano il completamento per mera ideologia. Desidero far presente che il prospettato trasferimento su ferrovia del traffico di transito pesante non rappresenterà una panacea e lascerà comunque questo nervo scoperto; infatti i veicoli leggeri (che inevitabilmente si incrociano in una galleria bidirezionale e sono costante fattore di rischio), i veicoli pesanti turistici e quelli pesanti indigeni, continueranno a valicare il San Gottardo tramite la galleria autostradale. Pertanto rinunciare a mettere in sicurezza la galleria rappresenterebbe un'imperdonabile miopia e il mantenimento di una pesante e costosa ipoteca sul futuro del nostro Paese.

Concludo ringraziando chi si è espresso a favore della risoluzione e in particolare il Consigliere di Stato Borradori che ha spiegato che il sostegno dato dal Gran Consiglio all'iniziativa sarebbe un segnale e un gesto politico chiaro nei confronti dell'autorità federale, la strada da percorrere.

CELIO F. - Mi soffermo sui punti principali sollevati nel dibattito. Alla presa di posizione del collega Giuseppe Arigoni replico che in primo luogo la tempistica prevista per la realizzazione della nuova galleria (corrispondente a circa venti o trent'anni) rientra nella natura di interventi di tale portata, fatto che non inficia i motivi all'origine della nostra richiesta poiché, altrimenti, saremmo ancora all'età della pietra; in secondo luogo trovo discutibile l'affermazione secondo cui le eventuali pressioni dell'Unione europea sarebbero irresistibili, visto che è fatta dall'esponente di un partito che si dichiara accaloratamente europeista; riteniamo necessario riproporre il tema in questione, malgrado il popolo si sia espresso precedentemente in modo negativo, per le serie motivazioni enunciate dagli iniziattivisti e del resto il PS ha il medesimo atteggiamento a proposito dei temi che più ha a cuore, come per esempio le casse malati. In merito all'intervento del collega Maggi non credo alle sue previsioni circa un aumento di traffico e di pericoli e una diminuzione del turismo, poiché questi problemi, in realtà, li abbiamo già ora. Secondo il collega Stojanovic vi sarebbe una contraddizione nella proposta ma riteniamo sia incontestabile che con la realizzazione della seconda galleria vi sia maggiore sicurezza e maggiore scorrevolezza. Per quanto attiene la posizione del collega Lepori, in particolare in merito all'associazione "Iniziativa delle Alpi", faccio presente che sono stato nel comitato promotore di quell'iniziativa, illudendomi che la soluzione proposta potesse risolvere i problemi; ma successivamente all'approvazione popolare dell'iniziativa, o più precisamente dopo l'arrivo del Consigliere federale Leuenberger alla guida del DATEC, la maggioranza dei promotori ne ha modificato le priorità.

In conclusione ritengo che i motivi di opposizione siano ideologici, rispettabili ma non necessariamente da condividere da parte del Parlamento.

ARIGONI G. - Effettivamente, per riprendere quanto detto dal collega Celio, siamo all'età della pietra poiché discutiamo in merito alla costruzione di nuove strade quando la realtà attorno a noi sta cambiando, si stanno cercando nuove soluzioni e presto o tardi si dovrà optare tra pubblico e privato e scegliere il tipo di trasporto sul quale orientare la società. In merito alle colonne è necessario ricordare che se in Leventina esse sono presenti per quaranta giorni – come mi sembra abbia detto il collega Chiesa – in altre regioni esse sono presenti 365 giorni all'anno, come nel Basso Malcantone o nel Basso Vedeggio, per almeno cinque ore al giorno: eppure il Parlamento è rimasto inattivo nei confronti delle popolazioni che subiscono tali problemi. Forse il collega Chiesa non ha compreso la posizione del PS, che ritiene che la petizione non modifichi la situazione attuale in merito

al quantitativo di traffico poiché il raddoppio delle corsie è unicamente voluto per motivi di sicurezza e pertanto il problema delle colonne e della fluidità permane. Inoltre quando vi saranno le quattro corsie sarà impossibile mantenerne due inutilizzate, per motivi di sicurezza, senza cedere alle pressioni dell'Unione europea poiché già ora non riusciamo a imporre la diminuzione degli automezzi pesanti, che secondo l'iniziativa delle Alpi nel 2000 avrebbero dovuto essere al massimo 650 mila, mentre oggi sono oltre un milione e 300 mila. Il vero pericolo è costituito dagli autotreni, come mostrano le immagini proposte dal collega Galusero. Togliamo gli autocarri dalla strada o diminuiamo il loro numero e controlliamone la qualità, poiché dai controlli effettuati emergono gravi inadempienze per lo stato di usura dei freni, pneumatici, sospensioni o dei modelli medesimi. Se siamo realmente preoccupati per la sicurezza votiamo compatti una risoluzione che inviti le Camere federali a far rispettare l'iniziativa delle Alpi e a ridurre il numero degli automezzi pesanti che transitano in Svizzera.

Invito il Parlamento a votare il rapporto del collega Lepori.

GOBBI N. - Non mi sembra che ci sia qualcuno che abbia messo in dubbio la necessità di avere un collegamento nord-sud sicuro e stradale perché ricordo al collega Stojanovic che quando sarà in funzione AlpTransit forse le FFS non garantiranno più il servizio sulla vecchia linea. Ne consegue che l'importanza di questo asse stradale è complementare, nell'ottica dei collegamenti nord-sud, ad AlpTransit. È essenziale garantire ai beni prodotti dalle industrie ubicate in Leventina uno sbocco oltre San Gottardo e quindi mantenere vie di comunicazione veloci e a buon costo, così che si possano mantenere posti di lavoro per persone residenti in valle. Se la mia regione avesse la medesima popolazione e i medesimi posti di lavoro che contano il Mendrisiotto o il Malcantone potrei anche accettare un maggior traffico sulle strade della Leventina. Non si può volere e avere tutto. In Leventina abbiamo perso posti di lavoro, abitanti e ricchezza. Certe regioni si lamentano dell'eccesso di traffico, ma quest'ultimo è causato dai frontalieri e non da chi attraversa il San Gottardo: questo fatto dovrebbe spingere qualche "compagno" a riflettere al momento del voto sugli Accordi bilaterali.

MAGGI F. - Con le immagini shock del filmato propostoci dal collega Galusero si tenta di criminalizzare chi si oppone al raddoppio della galleria. Si possono reperire facilmente immagini simili a quelle viste e riguardanti incidenti avvenuti in Svizzera ma che non coinvolgono le gallerie; sappiamo infatti che la mobilità non è esente da rischi.

Noi ci opponiamo strenuamente al raddoppio perché le conseguenze che ne deriverebbero sarebbero peggiori della situazione attuale.

In materia di sicurezza bisogna seguire una politica coerente che deve essere sostenuta in ogni circostanza valutando le priorità d'intervento; i Verdi per esempio appoggiano campagne nazionali come quella denominata "Zero morti sulle strade", così come abbiamo perorato l'installazione di radar; non basta riempirsi la bocca col termine sicurezza come avviene oggi e opporsi, per esempio, alla posa dei radar. Per i Verdi le priorità sono rappresentate dalla posa di radar e dal trasferimento del traffico pesante, poiché gli autocarri costituiscono un pericolo. Il raddoppio della galleria aumenterà il numero di automezzi pesanti in circolazione, quindi anche il traffico, e conseguentemente diminuirà la sicurezza.

SAVOIA S. - Mi sono rifiutato di rimanere in aula durante la proiezione del filmato poiché l'uso dei morti a scopo sia spettacolare sia didattico non rientra nella mia indole. Voglio respingere un sillogismo tentato dal collega Galusero poiché nel suo artificio dialettico lascia intendere che chi si oppone all'iniziativa è un mostro assetato di sangue che vuole continuare a far morire le persone in automobile; stando sempre al suo intervento i responsabili di quanto visto nelle immagini sarebbero i Verdi (che da sempre cercano di promuovere politiche intese a far diminuire il traffico sulle strade, spostandolo su altri vettori come la ferrovia) e non chi invece ha votato contro i radar, le cinture di sicurezza, i limiti di tasso alcolemico, i limiti di velocità o chi ha sbandierato l'automobile quale simbolo di libertà. Dobbiamo affrontare le cause vere della minaccia alla sicurezza sulle strade, che sono due: l'aumento del traffico e la continuazione della lunga tradizione dell'"imbecillità umana". La migliore misura di sicurezza per far calare realmente il numero dei morti consiste nel far diminuire il traffico stradale (invece di facilitare la velocità). Molti deputati hanno votato contro i radar fissi e hanno denunciato troppe limitazioni alla circolazione e ora si commuovono vedendo il filmato propostoci: in esso, in realtà, si vedono le conseguenze delle loro posizioni.

BIGNASCA A. - Mi chiedo come si possa pensare di diminuire il numero di automezzi pesanti in transito attraverso il San Gottardo. L'unica possibilità consiste nel denunciare gli Accordi bilaterali, che non sono stati votati né da me né dal popolo ticinese. In ogni caso il Gran Consiglio, nel corso degli ultimi dieci anni, ha stanziato almeno 300 milioni per misure legate alla sicurezza; ora c'è chi sostiene che investire un miliardo e mezzo per il raddoppio della galleria del San Gottardo e quindi per la sicurezza sia sbagliato o non giustificato. Il completamento del San Gottardo non costerà più di un miliardo e mezzo, visto che esiste il cunicolo di sicurezza, che abbiamo mezzi più performanti e che non vi è la necessità di procedere a studi geologici. Di conseguenza, attendo di vedere chi si permette di sostenere che un tale investimento per la sicurezza sia eccessivo: lo dica esplicitamente così che, se dovesse avvenire un altro incidente, glielo si ricorderà.

STOJANOVIC N. - In primo luogo non mi sembra che qualcuno abbia contestato la legittimità di riproporre un tema bocciato dal popolo svizzero nel 2004: poterlo fare è un diritto. Ripeto però che i sostenitori dell'iniziativa non possono pretendere di poter parlare in nome del Canton Ticino, perché i ticinesi nel 2004 si sono opposti nella misura del 56% dei votanti. Se oggi la maggioranza dei deputati voterà a favore dell'iniziativa significa semplicemente che il Parlamento non è rappresentativo del popolo ticinese. In secondo luogo se abbiamo denunciato quanto ci appare divergere nel discorso dei sostenitori rispetto al contenuto dell'iniziativa non è per il desiderio di ridicolizzare la proposta, ma per evidenziare un'incoerenza che dal nostro punto di vista esiste.

Inoltre quando ci sarà AlpTransit con le gallerie del San Gottardo e del Monte Ceneri il tragitto Lugano-Zurigo durerà circa un'ora e quaranta minuti, invece delle attuali tre ore.

Per quanto riguarda i mezzi per ridurre il numero degli autocarri pesanti sulle strade svizzere abbiamo possibilità plausibili, tra cui vi è l'aumento delle sovvenzioni federali per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia (che il collega Bignasca quando era parlamentare federale ha sempre rifiutato di concedere) oppure l'aumento della tassa sul traffico pesante (anch'essa sempre rigettata dal collega Bignasca). L'incoerenza è nel campo dei favorevoli all'iniziativa.

BIGNASCA A. - Il collega Stojanovic sa quanto costa al contribuente svizzero ogni camion che attraversa il nostro Paese? Oggi spendiamo 800 milioni per sussidiare il traffico pesante e forse si vuole raddoppiare la tassa sul traffico pesante, che penalizza i Cantoni periferici come il Ticino: si dica esplicitamente se la si vuole aumentare.

LEPORI C. - Alcune posizioni sono molto chiare, alcune sono incoerenti. Non stiamo discutendo sull'opportunità o meno del raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo; su questo tema possiamo avere opinioni differenti, per motivi più o meno ragionevoli o ideologici. Chi vuole proporre il raddoppio stradale del San Gottardo sa come deve procedere: può presentare per la terza volta un'iniziativa. In realtà stiamo discutendo della proposta dell'UDC.

Forse il collega Bignasca è un poco ingenuo quando afferma che lo scavo del secondo tunnel costa solamente un miliardo e mezzo, se pensiamo che il tunnel del Vedeggio è costato un miliardo. Sempre il collega Bignasca sembra ignorare, benché deputato al Parlamento federale, che abbiamo una legge sui transiti [RS 740.1; legge federale concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi; LTrasf] che prevede che il numero massimo di passaggi di autocarri attraverso le Alpi sia di 650 mila unità all'anno, un limite che il Consiglio federale continua a ignorare. Il Parlamento ha aderito a un'iniziativa che chiede di non rinviare continuamente l'obiettivo in questione, che rimane la finalità della politica svizzera, difficile da raggiungere ma che finora nessuno ha avuto il coraggio di considerare impossibile.

L'Associazione Iniziativa delle Alpi, di cui sono membro di comitato, ha proposto un mezzo tecnico ed economico per limitare i transiti a 650 mila unità, la cosiddetta "Borsa dei transiti alpini", considerata interessante sia a livello europeo sia a livello svizzero: il problema è costituito dalla tempistica per attuarla.

Per quanto riguarda il tema fondamentale della sicurezza citato nella risoluzione mi spiace che i relatori di maggioranza abbiano voluto condurre la discussione su un tono discutibile e macabro; comunque dai filmati emerge che sono gli autocarri a essere pericolosi poiché tutti i grandi incidenti sono stati provocati dai mezzi pesanti, per svariati motivi. Nessuno dubita che un tunnel con due tubi unidirezionali sarebbe più sicuro di quello attuale, però le strade cantonali sono bidirezionali senza tubi separati con limiti di velocità e purtroppo ci sono molti camion e vi sono molti incidenti malgrado il programma "Strada sicura" del Consiglio di Stato. Il problema della sicurezza esiste ma per il tunnel autostradale può essere risolto eliminando i camion e abbiamo capacità sufficienti per farlo subito: non è cinico dire che possiamo affrontare questo problema in un altro modo che non costruendo il secondo tunnel.

A questo proposito la confusione sembra regnare in chi continua a sostenere per motivi di sicurezza la necessità di un nuovo tunnel, asserendo poi che servirebbe anche per diminuire le code e il loro impatto sul territorio. Se due tunnel a una singola corsia dovessero garantire una migliore scorrevolezza e, di conseguenza, permettessero di diminuire leggermente le code, significherebbe che essi favorirebbero l'aumento della capacità di transito, quindi sarebbero anticostituzionali.

Comunque ribadisco che non stiamo valutando se il raddoppio il Gottardo sia una cosa buona o cattiva, anche se per me è cattiva ed è assurda dal punto di vista delle tendenze in atto sia per il livello tecnico dei mezzi di trasporto sia per il futuro dei trasporti che non potranno dipendere indefinitamente dal petrolio e dal traffico individuale motorizzato. L'iniziativa in discussione fa un doppio gioco, perché vuole due nuove corsie per motivi di sicurezza ma chiaramente intende far transitare più automobili.

GALUSERO G. - Ritengo le affermazioni del collega Savoia come sue personali interpretazioni che per me sono basse insinuazioni. Forse il collega Arigoni non è a conoscenza che al San Gottardo c'è un contingente preciso di mille veicoli, superato il quale la galleria viene bloccata: quindi con i due tubi il traffico sarebbe più scorrevole.

BOBBIÀ E. - Mentre nel Cantone Ticino discutiamo perdendoci nei dettagli il Canton Uri ha ottenuto un miliardo di franchi per l'Axenstrasse, di cui 743 milioni saranno destinati alla costruzione di due gallerie per agevolare il traffico motorizzato tra la Svizzera centrale e Zurigo; secondo il comunicato stampa ufficiale del Consiglio federale lo scopo dell'intervento è la volontà di decongestionare Sisikon: sembra una barzelletta.

Nella fattispecie bisogna contestualizzare la questione. L'intervento del Consigliere di Stato Borradori è lucido e convincente e pertanto bisogna sostenere con convinzione l'iniziativa. Considero sbagliata l'affermazione del collega Savoia circa l'uso strumentale dei morti; semmai sono i Verdi ad aver strumentalizzato i morti, parlando di "morti di inquinamento", "morti affogati" e "morti annegati" e pertanto non sono idonei a impartire lezioni.

BORDOGNA C. - Sostengo la mia posizione senza che debba essere etichettato in alcun modo. Raddoppiare la galleria vuole dire raddoppiare il traffico. Vivo nel Mendrisiotto e considero che tale intervento comporti il deterioramento della situazione, poiché in quella regione non sono previste misure d'intervento. In generale i ticinesi sono contrari a nuove strade: infatti hanno già respinto una volta questo tema, si sono opposti alla "bretella della Montagna" nel Mendrisiotto, hanno respinto la superstrada verso il Gaggiolo, hanno respinto l'ultimo collegamento A13-A2; e si pronuncerebbero così nuovamente, poiché l'equazione è semplice: raddoppiare le strade e la galleria equivale a raddoppiare il traffico. Inoltre gli incidenti avvengono anche all'aperto per cui non mi faccio spaventare dalle immagini viste.

MARIOLINI N. - A differenza del collega Bobbià le parole del Consigliere di Stato Borradori mi preoccupano moltissimo. Abbiamo votato poche ore addietro il PTM, abbiamo difficoltà non indifferenti a fare riconoscere all'autorità federale i nostri progetti di agglomerato e il nostro Cantone si ritrova ai livelli più bassi per qualità e riconoscimento del finanziamento di opere funzionali di agglomerato; di conseguenza mi sorprende moltissimo la presa di posizione incoerente del Consiglio di Stato, che è la guida della politica della mobilità cantonale. Il dibattito che sta avvenendo in Parlamento non mi sorprende per nulla e rispecchia le posizioni già manifestatesi in passato.

Sono convinta della fondatezza della mia posizione e sono preoccupata per una politica cantonale decisamente incoerente: l'approvazione dell'iniziativa sarà recepita a livello federale come un messaggio di debolezza.

BRIVIO N. - Il relatore di minoranza ha sintetizzato al meglio lo spirito della risoluzione anche se giunge purtroppo a una conclusione sbagliata; l'essenziale, lo spirito dell'iniziativa, è la constatazione che due tubi sono più sicuri di uno solo: questa importante e lucida considerazione dovrebbe spingerci a sostenere con convinzione il rapporto di maggioranza.

DUCRY J. - In primo luogo concordo con quanto detto dal collega Bordogna e quindi sostengo il rapporto di minoranza. In secondo luogo l'art. 84 ultimo capoverso della Costituzione federale ci permette di capire che l'intervento a Sisikon è conforme alla Costituzione mentre il raddoppio del Gottardo non lo è. In terzo luogo se il problema della sicurezza è reale e attuale bisogna prendere misure immediate per evitare nuovi incidenti mortali ed è assurdo ipotizzare un raddoppio che si concretizzerà fra dieci o quindici anni quando il problema è attuale. In quarto luogo se la Svizzera ha una certa conformazione non risolviamo il problema perforando ulteriormente le Alpi e il Canton Ticino, perché stiamo diventando un "ammasso di groviera decadente", caratterizzato dal passaggio di esseri umani che non riescono più a stare incolonnati o che non sanno condividere il tempo in modo più sereno.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - L'intervento della deputata Mariolini mi obbliga a una breve presa di posizione. Quanto ho detto, a nome del Governo, è stato estremamente razionale e molto poco ideologico e teso a evidenziare un problema che l'Esecutivo intravede e che si presenterà.

Da sempre diciamo che il Consiglio di Stato è favorevole al raddoppio del Gottardo e oggi non lo abbiamo ribadito perché la questione da risolvere è pratica e pragmatica. In merito all'impressione negativa che stando alla deputata Mariolini daremmo a Berna ricordo che, per esempio, come ha detto anche il deputato Stojanovic, per riuscire a fare stanziare i crediti intesi alla realizzazione della galleria del Monte Ceneri abbiamo lavorato duramente e siamo riusciti nell'impresa solamente perché il Governo, le forze dell'economia e ovviamente le forze di sinistra si sono impegnate e coalizzate, riuscendo a far condividere un messaggio al Consigliere federale Leuenberger e al Parlamento federale, in un momento storico molto critico. Ho fatto tale esempio per mostrare che facciamo le cose in modo complementare, senza estremismo e con cura. Grazie alla galleria del Monte Ceneri potremo realizzare la metropolitana "leggera" che permetterà di avere tempi di percorrenza dimezzati rispetto a quelli attuali e quindi ci permetterà di realizzare una rivoluzione dei trasporti.

Se oggi abbiamo un problema contingente non possiamo chiudere gli occhi per motivi ideologici poiché sarebbe lo sbaglio peggiore che un politico possa fare.

*La discussione è dichiarata chiusa.*

*Messe ai voti, le conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sono accolte con 49 voti favorevoli, 21 contrari e 2 astensioni. L'iniziativa cantonale è pertanto accolta.*

**3. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO**

*Alle ore 17:30 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.*

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Riccardo Calastri

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder