

ANNO 2007/2008

Seduta XLVIII: lunedì 14 aprile 2008 - serale

SOMMARIO

1. Stanziamento di crediti quadro per un importo complessivo di fr. 118'000'000.- nell'ambito della conservazione del patrimonio stradale per il periodo 2008-2011, così suddiviso:
 - sistemazione delle pavimentazioni per un importo di fr. 68'000'000.-
 - interventi di rifacimento e di risanamento di manufatti per un importo di fr. 26'000'000.-
 - interventi minori su manufatti per un importo di fr. 8'000'000.-
 - interventi di miglioria stradale a favore della sicurezza di tutti gli utenti, all'interno e fuori abitato, per un importo di fr. 16'000'000.-
 - Messaggio del 23 ottobre 2007 no. 5985
 - Rapporto di maggioranza del 19 febbraio 2008 no. 5985 R1; relatore: Paolo Beltraminelli
 - Rapporto di minoranza del 26 febbraio 2008 no. 5985 R2; relatore: Franco Celio
2. Chiusura della seduta e rinvio

PRESIDENZA: Monica Duca Widmer, Presidente

Alle ore 17:30 la Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 79 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Bacchetta-Cattori - Badasci - Bagutti - Barra - Beltraminelli - Bergonzoli - Bertoli - Bignasca A. - Bignasca B. - Bignasca M. - Bobbià - Boneff - Bonoli - Bordogna - Brivio - Caimi - Calastri - Canal - Canepa - Carobbio - Cavalli - Celio - Chiesa - Colombo - Corti - Dadò - Dafond - Del Bufalo - De Rosa - Dominé - Duca Widmer - Ducry - Ferrari - Foletti - Franscella - Frapolli - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Gianoni - Gianora - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Krüsi - Lepori - Maggi - Marcozzi - Martignoni - Merlini - Orelli Vassere - Orsi - Pagani - Pantani - Paparelli - Pedrazzini - Pellanda - Pestoni - Pinoja - Poggi - Polli - Quadri - Ramsauer - Ravi - Regazzi - Righinetti - Rizza - Rusconi - Salvadè - Savoia - Solcà - Vitta - Weber

Si sono scusati per l'assenza:

Arigoni S. - David - Lurati - Mariolini - Viscardi

Non si sono scusati per l'assenza:

Arigoni G. - Beretta Piccoli - Malacrida - Moccetti - Stojanovic - Wicht

1. STANZIAMENTO DI CREDITI QUADRO PER UN IMPORTO COMPLESSIVO DI FR. 118'000'000.- NELL'AMBITO DELLA CONSERVAZIONE DEL PATRIMONIO STRADALE PER IL PERIODO 2008-2011, COSÌ SUDDIVISO:

- **SISTEMAZIONE DELLE PAVIMENTAZIONI PER UN IMPORTO DI FR. 68'000'000.-**
- **INTERVENTI DI RIFACIMENTO E DI RISANAMENTO DI MANUFATTI PER UN IMPORTO DI FR. 26'000'000.-**
- **INTERVENTI MINORI SU MANUFATTI PER UN IMPORTO DI FR. 8'000'000.-**
- **INTERVENTI DI MIGLIORIA STRADALE A FAVORE DELLA SICUREZZA DI TUTTI GLI UTENTI, ALL'INTERNO E FUORI ABITATO, PER UN IMPORTO DI FR. 16'000'000.-**

Messaggio del 23 ottobre 2007 no. 5985

Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione dei decreti legislativi annessi al messaggio governativo.

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione dei decreti legislativi annessi al rapporto medesimo.

È aperta la discussione di entrata in materia.

BOBBIÀ E., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - So bene che intervenire a difesa degli interventi di manutenzione stradale è un'impresa vieppiù ardua: chi lo fa rischia la scomunica. Le strade sono viste unicamente come cause di disagi, inquinamento, tumori polmonari, e come nemiche di pomodori, insalate e cavolfiori. Invece le strade sono necessarie perché aiutano ognuno di noi e l'economia garantendo la mobilità.

Un funzionario dell'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA) mi diceva che da quando Marco Borradori è in Governo non è stato costruito un solo metro di strada in più, certo non unicamente per colpa o merito – secondo il punto di vista – del nostro Consigliere di Stato; il dato è comunque suggestivo. Oggi le strade cantonali hanno una lunghezza complessiva di 1'060 chilometri, di cui 270 di strade principali e 790 di strade secondarie; vi sono inoltre 644 manufatti (ponti sottopassi e gallerie), per un valore complessivo di poco superiore ai quattro miliardi di franchi. È un capitale enorme che lo Stato è chiamato a gestire con ocularità, tempismo e razionalità poiché il traffico

aumenta in modo costante, comportando una maggiore necessità di interventi a fronte di sempre minori disponibilità finanziarie per i necessari investimenti.

Come fare per garantire l'efficienza e una percorribilità sicura delle strade? La via è una sola: l'attenta sorveglianza del deperimento e la tempestiva individuazione dei provvedimenti migliori e più economici. In questi anni il Consiglio di Stato, e per esso il Dipartimento del territorio (DT), ha fronteggiato bene e con acume situazioni anche complesse, dettate dall'esponentiale aumento del traffico e da condizioni meteorologiche particolari, sia di freddo, sia di caldo, nemiche da sempre di strade e manufatti. Giusto è sottolineare il buon lavoro svolto sin qui. Ci si deve muovere tra manutenzione d'esercizio (pulizia strade e vicinanze, servizio invernale ed estivo, piccole riparazioni) e conservazione delle costruzioni (lavori al campo stradale e ai manufatti).

I danni del traffico e gli influssi meteorologici sollecitano costantemente le strutture, e si manifestano dapprima con logoramenti superficiali e con la formazione di ormaie, poi con un'insufficiente portanza della soprastruttura e con la formazione di fessure e deformazioni. Se non si interviene con attente programmazioni le conseguenze sono due:

1. il danno passa da leggero a grave;
2. si deve intervenire radicalmente con maggiori spese – anche d'urgenza e dunque più care – senza concorsi pubblici e con l'inevitabile chiusura di parte della carreggiata, nella migliore delle ipotesi.

Con una manutenzione professionale, come la riparazione delle crepe e dei buchi, i trattamenti superficiali con leganti e i miglioramenti nell'evacuazione delle acque, si può ritardare il processo di deterioramento e prolungare la vita della strada. Le misure di manutenzione eliminano pure i punti pericolosi e si protegge così la costruzione stradale dai conseguenti danni irreparabili. Meglio non arrivare mai a questo punto, ma piuttosto adottare accorgimenti prima che la strada diventi impercorribile.

L'esecuzione delle misure di rinnovamento, prima di raggiungere i valori minimi ammissibili, portano a vantaggi evidenti:

- i costi di riparazione e di manutenzione aumentano progressivamente e i costi di rinnovo superano più volte quelli di un tempestivo intervento sulla causa del danno;
- si assicura costantemente un transito idoneo e una carreggiata con un alto grado di sicurezza e di qualità a disposizione degli utenti.

Le interruzioni stradali legate agli interventi costruttivi di manutenzione avvengono per tempo e in modo più veloce, in contrapposizione agli interventi necessari per il rinnovo di una soprastruttura.

Se ci sono le strade, che in Ticino sono poche e insufficienti, occorre almeno cercare di tenerle in ordine. Esistono numerosi studi effettuati da istituti specialistici (politecnici e università di tutto il mondo) che dimostrano come una regolare e oculata manutenzione comporti, oltre a un aumento della sicurezza stradale, un ragguardevole risparmio di denaro. Tra questi potrei citare una pubblicazione dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada (VSS), che emana normative in ambito stradale valide in tutta la Svizzera.

Senza volermi dilungare in ulteriori tecnicismi vorrei ribadire alcuni vantaggi della manutenzione preventiva:

- riduce i costi diretti dell'investimento sul medio e lungo periodo;
- garantisce un grado di sicurezza di buon livello;
- riduce i costi indiretti in quanto la durata d'intervento è programmabile e di minor durata;
- riduce gli interventi straordinari.

Su questi punti vorrei provare a convincere il Parlamento sulla bontà della concessione del credito quadro di 118 milioni di franchi richiesto con il messaggio no. 5985. Detto più

semplicemente, possiamo anche dimezzare detto credito, ma faremmo solo un clamoroso autogol e non daremmo sicuramente prova di lungimiranza finanziaria, per il semplice motivo che lasciando oggi deperire le infrastrutture oltre i limiti tecnici rilevabili, si apre la via, domani, a costi d'intervento ben maggiori e a cantieri che intralciano per periodi più lunghi la già difficoltosa viabilità. Per il gruppo PLR – che chiede tra l'altro di respingere l'emendamento del collega Bertoli – è chiaro che qualora l'andamento delle finanze cantonali dovesse peggiorare, sarà il Consiglio di Stato a intervenire con decisioni specifiche sul credito quadro.

Concludo chiedendo a voi, colleghe e colleghi, di votare con convinzione il credito quadro totale richiesto con il messaggio no. 5985. Solo con una manutenzione accorta e prudentiale, razionalmente programmabile su più anni, si può assicurare alla rete stradale cantonale quella qualità ed efficienza che conoscete e apprezzate. Finora il Governo ha deciso – a mio avviso saggiamente – di mantenere buona la quota degli investimenti, consapevole che è più saggio spendere il giusto oggi, piuttosto che di più, molto di più, domani.

CANEPA L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Con il presente intervento porto l'adesione del gruppo PPD al messaggio in oggetto.

Un recente viaggio in America del sud mi ha dato l'opportunità di percorrere parecchi chilometri in automobile sulle strade locali e visitare tra l'altro le città di Montevideo e Buenos Aires. Questi viaggi mi hanno permesso di ammirare paesaggi incantevoli, angoli naturali di notevole interesse e bellezza, ma anche strade notevolmente deteriorate e in certi casi persino molto pericolose. Il mio interlocutore locale, che fungeva anche da autista, mi ha spiegato che la mancanza di manutenzione regolare comportava la presenza di "buchi" perenni; il risultato pratico è che gli utenti della strada più assidui ne conoscono ormai la posizione e la consistenza a memoria e ne evitano accuratamente l'impatto e le relative conseguenze. Si potrebbe addirittura parlare di una mappa dei "buchi stradali"; una sorta di componente integrante delle vie di transito quasi come la segnaletica e le opere di moderazione. Evidentemente la filosofia di chi dovrebbe preoccuparsi della manutenzione delle strade in quei luoghi non è tanto di chiudere i buchi ma semplicemente di schivarli. Si tratta di un esempio estremo – ne convengo – che certamente non ci tocca e spero non ci toccherà mai. Ma talvolta per apprezzare i nostri standard è utile visionare e toccar con mano anche esempi estremamente negativi.

Ritorno al messaggio in oggetto che, oltre a essere molto esaustivo e preciso nei contenuti con parecchi allegati esplicativi, è per certi versi anche un monito che ci dovrebbe far capire di non cadere in una pericolosa spirale di sotto manutenzione. In poche parole, non si deve abbassare la guardia riguardo agli investimenti necessari di manutenzione; si deve invece tenere costantemente monitorato lo stato del nostro patrimonio stradale, un patrimonio che ammonta alla bellezza di 4.8 miliardi di franchi.

Si deve anche ricordare che questo patrimonio è stato realizzato da chi ci ha preceduto, certamente sull'arco di parecchi anni ma con indubbi sforzi finanziari, magari anche in momenti poco felici: è quindi un nostro preciso compito e un nostro dovere mantenere integro il patrimonio stradale oltre che funzionale e sicura la rete viaria. Ciò comporta indubbiamente investimenti importanti, ma necessari. Già oggi, a mio giudizio, si investe troppo poco, in particolare per quanto riguarda le pavimentazioni; le cifre ci indicano un tasso di investimento annuo pari a circa lo 0.6%, quando l'Ufficio federale delle strade indica un tasso minimo d'investimento pari ad almeno l'1.5%. Questo modo di agire, a medio e lungo termine porta inesorabilmente a un degrado dello stato di conservazione

delle strade.

In questo senso il messaggio indica, giustamente, un adeguamento verso l'alto degli importi per i prossimi quadrienni. A titolo di confronto e a supporto di quanto sostengo, il Canton Grigioni ha recentemente licenziato il rapporto sul programma di costruzione delle strade 2009-2012. Il Cantone dei Grigioni intende investire, in quattro anni, la bellezza di 640 milioni di franchi per le strade cantonali; di cui la metà, circa trecento milioni, sono preventivati per la sola manutenzione, ossia il triplo di quanto si prevede di fare in Ticino.

Concludo con tre sintetici punti:

- dapprima ricordando che le aspettative che la società si pone circa le vie di comunicazione sono elevate sia per quanto riguarda il collegamento con i mezzi di trasporto pubblici sia con quelli privati. Un collegamento sicuro ed efficiente costituisce un presupposto importante per l'insediamento nelle valli e per lo sviluppo economico e quindi per la conservazione del nostro benessere attuale;
- continuo invitandovi a sostenere i decreti legislativi allegati al messaggio governativo e approvati dalla maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze, quindi a stanziare il credito quadro di 118 milioni di franchi;
- infine con l'auspicio, trattandosi di importi necessari ma comunque cospicui, di un utilizzo ottimale da parte di tutti gli operatori del settore: funzionari cantonali, progettisti privati e imprese esecutrici.

BERTOLI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - È chiaro che un patrimonio stradale ammontante a 4.8 miliardi di franchi richiede una manutenzione onerosa: è la nostra stessa geografia a imporcelo. È altrettanto chiaro che se si trascura lo stato delle strade, con il passare del tempo il loro risanamento diventa sempre più costoso, e al Parlamento non conviene che le cose vadano in tal senso. Tuttavia, la manutenzione stradale resta un compito pesante e i suoi costi rappresentano una voce importante del nostro bilancio: parliamo di 118 milioni di franchi, ossia circa 25 o 30 milioni ogni anno.

Dobbiamo allora chiederci quali siano le priorità relativamente a tale compito, in funzione all'attuale stato delle nostre finanze. Trovandoci alla vigilia di un'importante votazione popolare che concerne proprio lo stato finanziario del Cantone, vi chiediamo, attraverso un emendamento e non con il sostegno al rapporto di minoranza che invece si pone altre finalità (che spiegherà il collega Celio), di fare una scelta parziale: non ridurre il credito ma decidere lo stanziamento di una sua prima parte e di rinviare la decisione sulla seconda parte a dopo il 1° di giugno. Se infatti quel giorno il popolo dovesse accogliere l'iniziativa sugli sgravi fiscali, molte questioni finanziarie dovranno essere riconsiderate, tra le quali – a mio parere – quella in discussione oggi, data la sua importanza.

Queste sono le motivazioni alla base del nostro emendamento che – lo ripeto – non è una decurtazione ma la richiesta di una scelta parziale in vista di un'eventuale ridiscussione o conferma del credito, secondo l'esito dell'imminente votazione.

Non fingiamo poi di ignorare che dietro al tema della manutenzione stradale si celano questioni che poco hanno a che fare con l'efficienza: la storia dell'asfalto ha dimostrato che quando è a disposizione una cifra notevole qualcuno si organizza, e bene. Seguono poi le solite spiegazioni del caso su come e per quali motivi è stato costituito il cartello dell'asfalto; il risultato è però che oggi, smantellato il cartello, i prezzi dell'asfalto sono scesi a un livello più normale.

Riconosciamo che stiamo parlando di un compito importante e necessario, nell'interesse di una gestione oculata del patrimonio, ma chiediamo, in questa fase, di compiere una scelta a favore di una prima parte del credito (oltre la metà della cifra complessiva) rinviando a

dopo il 1° giugno la decisione sulla seconda parte. È un segnale importante che occorre dare al popolo affinché sappia, anche con questo voto, che con i soldi si può fare molto, ma se i soldi mancano le cose si fanno difficili per tutti.

GOBBI N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Sugli aspetti tecnici si è già ampiamente espresso il collega Bobbià, che ha sottolineato come gli interventi di manutenzione siano importanti nell'interesse di conservare il patrimonio stradale ticinese. Si tratta di investimenti diluiti su un quadriennio e corrispondenti al 2.5% del valore complessivo di 4.8 miliardi di franchi, ovvero lo 0.6% di investimenti annui: una cifra che dovrebbe far riflettere chi propone di ridurla dimenticando quanto interventi di questo tipo siano soprattutto indirizzati al miglioramento delle strutture oltre che alla loro conservazione.

Sarà un miglioramento strutturale (la viabilità) e nella sicurezza (gli interventi sui punti critici all'interno degli abitati), che ci permetterà di restare attrattivi nei confronti delle aziende, perché sappiamo che tra i criteri di scelta del luogo in cui insediare un'azienda conta anche la qualità dei servizi stradali, di urbanizzazione, eccetera. Non dobbiamo inoltre dimenticare che spesso gli investimenti del Cantone offrono ai Comuni l'opportunità di ottimizzare i propri investimenti (rifacimenti di condutture dell'acquedotto, delle acque luride, eccetera). Di conseguenza, essi costituiscono una minima parte rispetto al valore reale del patrimonio ma contribuiscono a migliorare l'attrattività del Cantone, anche per chi – come molti di noi – deve percorrere molti chilometri per recarsi al posto di lavoro o alle sedute di Commissione.

Il rapporto ci dice che il potenziale di fonoassorbimento dei materiali usati per la pavimentazione non si è dimostrato all'altezza delle aspettative, essendo limitata la loro efficacia ai soli primi due anni. Da parte nostra dovremmo chiedere al Dipartimento del territorio di potenziare i crediti per le misure di fonoassorbimento di tipo tradizionale, come in più occasioni è stato fatto nel corso dei dibattiti parlamentari, perché se le novità tecniche si sono dimostrate inefficaci, il problema dei rumori molesti permane (né possiamo fare a meno delle strade, fonti del rumore).

Invito il Gran Consiglio a votare il rapporto di maggioranza, che rispecchia da un lato la volontà della Commissione di mantenere una politica degli investimenti coerente, perché in un momento come questo e con la prospettiva di un peggioramento della situazione, dovremo sostenere l'economia con nuovi investimenti che non siano concentrati in una sola regione ma a beneficio dell'intero territorio cantonale.

PINOJA G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Chi come me regolarmente circola sulle nostre strade si sarà reso conto che lo stato delle stesse, per molti tratti, è precario. Si impone quindi che le stesse possano essere mantenute in modo sufficientemente buono con una certa regolarità. Questa regolarità è però negli ultimi anni secondo me mancata, fatto negativo che rischia di procurare in futuro maggiori costi per il ripristino.

I 118 milioni previsti sono tanti, ma paradossalmente non sono molti o troppi per l'utilizzo al quale sono destinati. Sono fiducioso che gli stessi basteranno e che non dovremo ricevere un'ulteriore domanda di credito prima della fine del quadriennio. La mia convinzione è supportata dal fatto che negli ultimi anni abbiamo assistito – per fortuna – a una diminuzione dei prezzi da parte delle ditte specializzate, tendenza che speriamo non cambi, anche perché permette senza troppe difficoltà di dare lavoro in particolare a ditte

domiciliate e attive nel nostro Cantone.

All'interno del credito quadro sono compresi sedici milioni destinati a interventi inerenti la sicurezza. Ben vengano, e speriamo che gli stessi non si riferiscano solamente alla costruzione di nuove costose rotonde, le quali forse hanno il pregio di gestire meglio gli incroci, ma che non è ancora provato che rendano più sicura la strada e che, soprattutto, più che moderare il traffico lo paralizzano.

Porto quindi l'adesione del mio gruppo al rapporto di maggioranza e ci opporremo all'emendamento proposto dal gruppo socialista che limitava il credito a un periodo di due anni.

RIGHINETTI T. - La decisione della Commissione della gestione e delle finanze in chiusura di una seduta, dopo che molti suoi membri si erano allontanati, prospettava di liberare i cinque ottavi del credito; il resto avrebbe fatto oggetto di un rapporto nei prossimi anni. La proposta era giunta dalla sinistra che paventava grosse difficoltà del Cantone nel caso di un voto popolare positivo sull'iniziativa inerente gli sgravi fiscali proposta dalla Lega. Ha poi seguito una serie di reazioni a catena all'interno della Commissione, anche perché tra gli assenti al momento della decisione figurava il relatore che già aveva pronto il rapporto. Non ho mai assistito, nella mia lunga carriera di parlamentare, a un comportamento poco collegiale come questo! Così, nella seduta successiva la Commissione della gestione e delle finanze è tornata sulla sua decisione e a maggioranza, ha firmato il rapporto per la concessione totale del credito. non a caso il presidente Foletti aveva affermato: «*c'è stata leggerezza alla fine della scorsa riunione*» (citazione riportata a verbale).

Stiamo discutendo di un investimento importante che concerne la manutenzione delle strade e ha lo scopo primario di conservare un patrimonio di grande valore sia per la sua struttura, sia – e forse ancor di più – nella prospettiva di una migliore mobilità, una maggiore sicurezza e la crescita economica del Paese. D'altra parte, se è vero che gli investimenti costano in interessi e ammortamenti, è altrettanto provato che favoriscono l'occupazione e lo sviluppo del Cantone e che il loro peso finanziario di anno in anno è contenuto e sopportabile, né stravolge le spese di gestione corrente. La conservazione del patrimonio stradale, oltre che dovuta, rappresenta una scelta prioritaria e irrinunciabile, pena conseguenze gravi. Così il rapporto Beltraminelli, con il consenso alla liberazione del credito globale, è stato sottoscritto dalla maggioranza. I socialisti hanno rinunciato a proporre un loro rapporto, preannunciando però un emendamento per splittare il credito, come risulta dal documento che troviamo sui nostri tavoli.

Spendo due parole per il rapporto di minoranza, legittimo ma poco realistico. Si tratta in sostanza di una rivalsa che cerca le motivazioni e giustificazioni da contrapporre alla recente decisione del Parlamento di non accettare l'aumento delle imposte di circolazione: il Gran Consiglio aveva infatti ritenuto prioritario introdurre gli ecoincentivi. Ebbene, se è vero che gli importi non sono adeguati da molti anni, è altrettanto vero che nel frattempo gli incassi sono aumentati enormemente. Mi sorprende che giunga da un valido e attivo rappresentante della periferia la proposta di decurtazione di dodici milioni di franchi del credito quadro, cifra esattamente uguale a quanto il DT investe nella zona 7 (da Pollegio al passo della Nufenen), dando non poche né trascurabili occasioni di lavoro agli abitanti della regione; non ho dati concernenti la valle di Blenio, ma mi risulta che gli investimenti siano altrettanti generosi.

A pagina 7 del rapporto di maggioranza sono riportate le entrate relative alle strade, aggiornate al 2006. Si constata che assommano a 188 milioni di franchi, e non sono

conteggiati i collaudi e le multe. Queste ultime sono in ascesa esponenziale anche a seguito della posa di radar fissi, dell'introduzione saltuaria degli 80 chilometri orari in autostrada e in generale della maggiore severità nei controlli di polizia, al punto che l'opinione pubblica parla di accanimento mentre le autorità sostengono trattarsi di prevenzione.

Affermo con convinzione che i 118 milioni sono spesi bene. Essi sono finalizzati a disporre di strade adeguate allo sviluppo motorizzato ed economico del Paese. Dal profilo finanziario sono ampiamente compensati da quanto pagano gli automobilisti e dalle altre entrate che provengono dal settore. Votiamo quindi con convinzione questo importante credito.

BIGNASCA A. - Rispondo al collega Bertoli. Il rapporto di minoranza è quanto mai improvvido, considerato anche il suo autore – come ha spiegato poco fa il collega Righinetti. Infatti, la maggior parte degli investimenti finisce nelle valli e nelle zone periferiche, creando condizioni quadro accettabili e congiungendo le periferie ai fondivalle e ai centri. Considerato che chi esegue i lavori di manutenzione in genere vive in quelle zone, ancor meno si comprende l'allestimento del rapporto di minoranza.

Da quindici anni a questa parte le strade ticinesi, oltre a sopportare un aumento del traffico determinato dalla situazione orografica, hanno subito una cura dimagrante che tutti noi possiamo constatare. Per anni si è tagliato, risparmiato e rinunciato; siamo ora di fronte a spese sostenute perché per anni si è trascurato di fare il minimo indispensabile, e qualcuno vuole vincolare il nuovo credito all'iniziativa della Lega. In realtà occorre semplicemente che si spendano bene i soldi a disposizione: l'ho detto e ripetuto, e lo dirò ancora fra poco. Non è risparmiando negli investimenti sensati che si risolvono i problemi finanziari del Cantone.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Il Consiglio di Stato si schiera a favore del rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze, che ricalca le tesi esposte nel messaggio governativo, con cui abbiamo cercato di elencare tutti gli elementi a sostegno di un credito che può apparire ingente ma che – come ben dicono il rapporto e le discussioni che lo hanno preceduto – costituisce un limite minimo che in futuro non potrà più coprire tutti i danni causati dall'usura delle strade. Di conseguenza non intendiamo né decurtare né tanto meno suddividere il credito in più tappe.

Il credito quadro 2003-2007 ammontava in origine a 106 milioni di franchi, cui si sono aggiunti nel 2006 altri sedici milioni di franchi per un totale di 122 milioni di franchi su quattro anni. Si può dunque sostenere che in questo quadriennio il credito in discussione si è ridotto di quattro milioni.

La conservazione del patrimonio stradale deve rispondere a molte emergenze e urgenze. La maggioranza della Commissione ha recepito il problema e condivide integralmente il suo approccio. Sia il messaggio sia il rapporto di maggioranza concordano sul fatto che i mezzi necessari alla conservazione andranno progressivamente aumentati, nel rispetto della disponibilità finanziaria globale del Cantone. Un primo passo tangibile consiste nel confermare l'importo stanziato per il quadriennio precedente, sapendo che con prezzi più favorevoli si potrà realizzare di più – è proprio ciò di cui necessitiamo. Pur chiedendo in definitiva una riduzione del credito, il rapporto di minoranza firmato da Franco Celio non ne mette in discussione il principio. Va pur detto che Celio si sofferma su un aspetto spesso

trascurato ma che fa parte della nostra storia: quando il Ticino divenne tale, nel 1803, chi ci ha preceduto ha posto la priorità sulla realizzazione delle strade addirittura a scapito della realizzazione di università, cosa che oggi può apparire singolare e forse bizzarra. Le strade sono in effetti fondamentali, benché possano non piacere a tutti e nonostante alcuni loro innegabili effetti negativi. Ma l'importanza delle strade per l'economia e per il benessere, come elementi di raccordo fra le differenti regioni del Ticino e fra noi e il resto dell'Europa, sono altrettanto innegabili.

Altre considerazioni presenti nel rapporto di Celio non possono essere condivise dal Consiglio di Stato, e riteniamo che sarebbe negativo decurtare anche solo di una piccola parte il credito quadro.

A proposito dell'emendamento avanzato da Manuele Bertoli per il PS, anche in questo caso dò merito di non aver messo in discussione il principio poc'anzi enunciato. Le strade e la loro manutenzione sono importanti, e un presunto risparmio sulle relative spese sarebbe solo apparente, perché quello che non si spende oggi si dovrà spendere domani in forma maggiorata. È vero che negli scorsi anni si è cercato, riuscendovi, di limitare gli investimenti in quel settore, a causa della situazione finanziaria dello Stato che tutti sappiamo aver vissuto momenti di grande precarietà; tuttavia, crediamo di aver lavorato abbastanza bene e di non aver pregiudicato lo stato delle strade, pur riconoscendo che in alcuni tratti esse potrebbero essere migliori. Crediamo anche – come si afferma in un allegato al messaggio – che oggi sarebbe improvvido abbassare la guardia e non mantenere quanto meno un livello minimo di investimenti, corrispondente a quello indicato. Pur riconoscendo che Bertoli propone non una decurtazione bensì una rateazione del credito, secondo noi l'emendamento va respinto perché – come afferma il rapporto – *«i crediti quadro devono coprire non solo la realizzazione (quindi gli anni 2008, 2009 e 2010), ma anche progettazione e procedure (...) Se un oggetto va appaltato nel 2009, secondo programma (o pubblicato quale progetto stradale), questo deve essere coperto da un credito di impegno»*. Il fatto di non avere tale credito pregiudica la flessibilità prerogativa di un credito quadro come tale. Per contro, poter disporre oggi della totalità del credito chiesto ci garantisce una maggiore tranquillità e quella flessibilità necessaria a raggiungere, entro la fine del quadriennio, il livello di investimenti che auspichiamo.

Il punto a mio avviso ancor più importante è rappresentato dal fatto che il credito quadro non chiede di essere usato "tutto e subito": se questa è la paura, posso assicurare che nel caso in cui l'iniziativa del 1° giugno fosse accettata o se ci trovassimo di fronte a un'aumentata precarietà dei conti pubblici, siamo pronti a rivedere determinati punti del credito quadro. Oggi chiediamo 118 milioni di franchi, ma li useremo (in modo corretto) solo se le finanze lo permetteranno, mentre se queste dovessero deteriorarsi il Consiglio di Stato interverrà anche sul credito quadro, avendone la facoltà e la libertà.

Le strade invecchiano, anche se non è evidente, e il traffico continua ad aumentare sollecitando sempre più le strutture viarie e rendendo necessario un intervento per la loro manutenzione. Rispondendo al deputato Canepa, riconosco che il Cantone dei Grigioni sia stato più prodigo del Ticino nella concessione dei crediti, ma ciò si spiega forse con una politica più prudente negli anni scorsi. Ogni tanto è bene anche guardare a chi è meno diligente di noi, per poter rivalutare il lavoro che facciamo. Posso assicurare il deputato Bertoli e tutti voi che siamo pienamente coscienti dell'importanza rappresentata dal traffico nel bilancio cantonale, e cerchiamo tutti, dal primo all'ultimo collaboratore del DT, di gestirlo nel modo migliore a partire dagli appalti, allo scopo di spuntare i prezzi migliori e di investire nel modo più produttivo la fiducia concessa dal Parlamento mediante il credito quadro.

Concordo con il deputato Gobbi sulla necessità di potenziare i prodotti fonoassorbenti: è

quanto il Cantone cerca di fare, anche se non si tratta del modo migliore per limitare l'impatto fonico del traffico. Concordo anche con il deputato Pinoja quando dice che il credito chiesto è consistente ma non ancora sufficiente: faremo in modo che esso sia comunque sufficiente a coprire le necessità del prossimo quadriennio.

I deputati Righinetti e Bignasca hanno evocato la questione delle periferie, e confermo che spesso i rappresentanti delle valli si rivolgono a me per chiedere che si effettuino lavori di manutenzione sulle loro strade proprio perché essi sono i primi a beneficiarne, non solo in virtù delle ricadute sulle ditte locali ma anche per una questione di sicurezza e di avvicinamento (non solo metaforico) ai centri. Il settore delle strade si è sottoposto – sebbene non nella misura indicata da Bignasca – più o meno volontariamente a "cure dimagranti", raggiungendo un livello sotto il quale sarebbe stato pericoloso o improvvido scendere perché ciò avrebbe portato a problemi di non poco conto.

Sulla base di quanto detto vi invito a votare le conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze.

CELIO F., RELATORE DI MINORANZA - Il rapporto di minoranza non ha particolari finalità né volontà di rivalsa, anzi intende semplicemente interpretare con coerenza una recente decisione del Parlamento. Ho l'impressione che altre volte in quest'aula si sia sostenuta la necessità di risparmiare, di mettere un freno all'aumento delle spese, di non vivere al di sopra delle proprie possibilità e di non compiere il passo più lungo della gamba. Se questo è il principio su cui credo siamo tutti d'accordo, il problema consiste nello stabilire la lunghezza della gamba.

Mi sembra che il criterio di riferimento si celi nella volontà espressa dal Parlamento poco tempo fa, quando ha deciso che per quanto concerne le imposte di circolazione si doveva rimanere ai valori nominali del 1997. E non si è trattato di una scelta temporanea, perché quei valori resteranno in vigore *sine die*. I motivi per cui oggi è stata respinta la proposta governativa di adeguamento parziale al rincaro potranno essere ripresi tali e quali tra cinque, dieci o vent'anni allo scopo di impedire ogni adeguamento.

Se le imposte di circolazione devono rimanere ferme ai valori del 1997, la teoria del passo adeguato alla gamba impone che si recuperino gli stessi valori del 1997 anche a proposito del credito quadro. Dopo aver constatato che da quell'anno a oggi si è registrato un rincaro del 10.2%, applicando il principio citato ho tolto all'importo richiesto la relativa percentuale, per cui la cifra complessiva passa da 118 a 106 milioni di franchi.

Qualcuno potrà sostenere che la scelta relativa alle imposte di circolazione sia di natura politica e sia stata motivata dalla volontà di andare incontro alle esigenze del cittadino: potrei replicare che si è trattato piuttosto di soddisfare i desideri di ACS e TCS; fatto sta che quella è una scelta politica, mentre – lo hanno detto i deputati Bobbià e Canepa e il Consigliere di Stato Borradori – il mantenimento dello stato delle strade è un'esigenza pratica che incombe al Cantone in qualità di proprietario di quel patrimonio. Posso convenire con loro (precisando però che i Grigioni, che investono il triplo delle nostre cifre, hanno una superficie tripla rispetto al Ticino); ciò non toglie che il credito quadro di 106 è stato votato quattro anni or sono, e il rincaro registrato da allora (pari al 5%) avrebbe dovuto portare la cifra a 111.3 milioni; invece si è preferito essere generosi e raggiungere i 118 milioni, nonostante in questo momento i costi per la pavimentazione siano diminuiti.

Mi fa piacere che il numero dei sostenitori delle valli sia oggi alto come mai in passato, e che da parte di ambienti solitamente poco sensibili a certi argomenti si sia accennato alle ricadute positive degli investimenti, in termini di lavoro e di beneficio generale: sarebbe bene ricordarsene anche in altre occasioni.

Si è voluto distinguere fra spesa pubblica e corrente, che sarebbe negativa per definizione, e investimenti che invece sarebbero, sempre per definizione, buoni. Ma «*gli investimenti non sono esenti da influenze sulla gestione della cosa pubblica, ripercuotendosi annualmente con interessi e ammortamenti in diretta proporzione con i milioni spesi*»: non è una mia affermazione bensì una citazione dal rapporto Righinetti-Bignasca sul comando di polizia che dovrebbe valere anche in questo caso.

Facendo fede a quanto detto poco fa in merito alla necessità di risparmiare, contenere le spese, vivere secondo i propri mezzi, eccetera, se tutto ciò rappresenta le opinioni condivise da molti non dubito che appoggerete il rapporto di minoranza. Se non fosse il caso, osservo che in un contesto in cui tutti chiedono di risparmiare senza però indicare dove tale risparmio debba avvenire, io ho "messo sul tavolo" un possibile risparmio indolore di dodici milioni di franchi: se non sapete cosa farne, decidete come credete, ma a quel punto mi riterrò esonerato dall'appoggiare altre richieste di tagli alla spesa.

BELTRAMINELLI P., RELATORE DI MAGGIORANZA - «*Le aspettative della società nei confronti delle vie di comunicazione sono elevate sia per quanto riguarda i mezzi di trasporto pubblico sia per quelli privati: un collegamento sicuro ed efficiente costituisce un presupposto importante per l'insediamento nelle valli, per lo sviluppo economico e la conservazione del nostro attuale benessere*». Non sono, queste, parole mie ma una citazione tratta dalle discussioni sul colossale credito di 640 milioni di franchi su quattro anni che il Cantone dei Grigioni ha deciso in materia di conservazione e sviluppo stradale. I Grigioni non hanno il triplo delle strade cantonali ticinesi, bensì 1'400 chilometri contro i nostri 1'060. Per la sola manutenzione i Grigioni prevedono di spendere 292 milioni di franchi, ovvero 73 milioni l'anno contro i nostri 30: sono cifre che fanno capire come gli investimenti nelle valli sono necessari non tanto per far lavorare le imprese locali quanto per un'esigenza di conservazione (le strade di valle sono sottoposte a maggiori sollecitazioni a causa del gelo e di altri eventi naturali). Se volessi ragionare in termini di localismo dovrei sottolineare che quasi nulla dei 118 milioni è riservato alla città di Lugano: mi sembra però che quello in discussione sia un credito di cui beneficerà tutto il Cantone. Negli ultimi anni il Gran Consiglio ha dimostrato in questo settore una particolare sensibilità al risparmio. Ha ragione il Consigliere di Stato quando dice che con la somma di 118 milioni siamo al limite minimo che il settore può sopportare. Forse proprio su questo punto vi è un errore di fondo: nel caso dei Grigioni, i soldi votati sono un finanziamento speciale gestito separatamente dalle altre spese cantonali perché – come è stato sottolineato anche nel nostro rapporto di maggioranza – in pratica il settore delle strade si autofinanzia. Pensiamo ad esempio ai 105 milioni annui di imposte di circolazione, destinati alle strade oltre che al trasporto pubblico; si pensi ai venti milioni del dazio sui carburanti e ai quasi venti della tassa sul traffico pesante: la somma di queste due sole voci di entrata provenienti dalla Confederazione è superiore ai circa trenta milioni annui che vorremmo destinare alla manutenzione.

Mi complimento per la qualità del messaggio governativo: questa volta il Dipartimento – e per esso la Divisione delle costruzioni – è stato molto dettagliato, fornendo una serie di dati estremamente utili a capire l'esigenza di un corretto risanamento delle strade. Di fronte a cifre che parlano di 1'392 tratti di strada pronti a subire un intervento, la Divisione ne ha individuati 137 di assoluta priorità per i quali si spenderanno 47 milioni, quando bisognerebbe investire 240 per risanare l'intera rete. Credo che occorra cercare di separare la volontà di risparmio dai risparmi già effettuati. Che lo stato delle strade stia peggiorando lo hanno affermato in tanti; è altrettanto ovvio che le priorità di intervento

sono sempre meglio definite dal Dipartimento, e che molti milioni sono investiti per la sicurezza dei cittadini, ad esempio con interventi di riduzione della velocità e delle emissioni foniche.

Non si tratta qui di fare un passo più lungo della gamba, ma quanto meno di uguale lunghezza, e il credito chiesto dal messaggio mi pare ancora leggermente corto. L'importante cura dimagrante è stata fatta e, quando si tratterà di compiere sforzi in tutti i settori, non vorrei che si vada a colpire con tagli lineari proprio chi quegli sforzi li ha già compiuti.

Con queste considerazioni chiedo di respingere gli emendamenti proposti da Manuele Bertoli e di votare il rapporto di maggioranza.

CELIO F. - I confronti con il Cantone dei Grigioni sono sempre zoppicanti: ad esempio si citano gli sgravi votati in quel Cantone dimenticando che ciò nonostante le loro aliquote restano una volta e mezzo le nostre. Io ho affermato che la superficie cantonale è tripla rispetto alla nostra ma non ho misurato la rete stradale e prendo per buone le cifre del collega Beltraminelli.

Ribadisco i ringraziamenti per l'interesse riservato alle valli; mi si permetta però di osservare che non ho proposto io di mantenere inalterate le tasse di circolazione. Se ciò è stato fatto, dobbiamo trarne le conseguenze, e se occorre risparmiare lo si dovrà fare ovunque.

Concordo che sia preferibile compiere il passo più lungo possibile, ma proprio per questo motivo evitiamo di tagliarci le gambe il prossimo 1° giugno.

MAGGI F. - Oggi tutti difendiamo il patrimonio stradale e i sacrifici che la sua conservazione comporta: mi chiedo dove fossero tutti qualche settimana fa, quando non si è nemmeno voluto adeguare la tassa di circolazione al carovita. La coerenza oggi risiede nel rapporto di minoranza del collega Celio, che condividiamo pienamente.

BORDOGNA C. - Voto il rapporto di minoranza perché meno soldi significano meno cantieri e quindi meno disagi.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 62 voti favorevoli e 7 contrari.

È aperta la discussione sui singoli decreti legislativi annessi al messaggio governativo.

Sono menzionati a verbale solo gli articoli oggetto di discussione o di proposte di modifica.

Decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro per un importo di fr. 68'000'000.- per sistemazione delle pavimentazioni per il periodo 2008-2011

Articolo 1

- Emendamento di Manuele Bertoli (modifica)

È approvato lo stanziamento di un credito quadro di fr. 42'500'000.- per la sistemazione delle pavimentazioni per il periodo 2008-2009.

BERTOLI M. - Replico ad alcune affermazioni fatte nel corso del dibattito a proposito dell'emendamento. Prendo atto dell'avvenuto riconoscimento da parte del Consiglio di Stato del fatto che l'emendamento non chiede alcun taglio, come altri continuano a sostenere – ad esempio il capogruppo del suo stesso partito.

Stiamo parlando di decidere in due fasi invece che in una sola fase. Le motivazioni contrarie sono due: in primo luogo, il credito quadro si traduce in crediti di impegno, fatto che potrebbe portare al blocco di una serie di meccanismi. Non credo che ciò sia sostenibile se si ritiene che dopo il 1° giugno e la bocciatura (auspicata da molti) dell'iniziativa leghista si possa subito votare la seconda parte del credito. Se così non fosse, credo che già da allora il Governo dovrebbe iniziare una riflessione su eventuali tagli, ad esempio recuperando la proposta del collega Celio per una riduzione di dodici milioni. Passando alla seconda motivazione, credo sia corretto che il Governo presenti qui le proposte di tagli piuttosto che decidere in modo autonomo la decurtazione di un credito già concessogli completamente. È una questione di trasparenza nei confronti del Parlamento: considerato che noi votiamo una volta sola e che esiste l'incognita dell'iniziativa, abbiamo il diritto di pretendere che si faccia il passo secondo la gamba quanto meno dal profilo istituzionale.

La seconda osservazione replica alla lezione del collega Righinetti, che ha preteso di spiegare come si dovrebbe svolgere una discussione in Commissione. Quando è stato messo l'oggetto all'ordine del giorno proponendo di suddividere il credito in due parti, chi c'era c'era e chi ha votato ha votato. La stessa Commissione ha tentato in mia assenza di togliermi il rapporto sulla questione relativa alle imposte di circolazione: si trattava anche in quell'occasione delle stesse minoranze che oggi sostengono bisognasse agire in modo diverso. Chiedo quindi che si eviti di dare lezioni di correttezza a sproposito.

Messo ai voti, l'emendamento presentato da Manuele Bertoli è respinto con 21 voti favorevoli e 47 contrari.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 51 voti favorevoli, 7 contrari e 10 astensioni.

Decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro per un importo di fr. 26'000'000.- per interventi di rifacimento e di risanamento di manufatti, per il periodo 2008-2011

Articolo 1

- Emendamento di Manuele Bertoli (modifica)

È approvato lo stanziamento di un credito quadro di fr. 16'250'000.- per interventi di rifacimento e di risanamento di manufatti, per il periodo 2008-2009.

L'emendamento è ritirato.

Messi ai voti senza discussione, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 48 voti favorevoli, 7 contrari e 12 astensioni.

Decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro per un importo di fr. 8'000'000.- per interventi minori su manufatti, per il periodo 2008-2011

Articolo 1

- Emendamento di Manuele Bertoli (modifica)

È approvato lo stanziamento di un credito quadro di fr. 5'000'000.- per interventi minori su manufatti, per il periodo 2008-2009.

L'emendamento è ritirato.

Messi ai voti senza discussione, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 46 voti favorevoli, 5 contrari e 15 astensioni.

Decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito quadro per un importo di fr. 16'000'000.- per interventi di miglioria stradale a favore della sicurezza di tutti gli utenti all'interno e fuori abitato, per il periodo 2008-2011.

Articolo 1

- Emendamento di Manuele Bertoli (modifica)

È approvato lo stanziamento di un credito quadro di fr. 10'000'000.- per interventi di miglioria stradale a favore della sicurezza di tutti gli utenti, all'interno e fuori abitato, per il periodo 2008-2009.

L'emendamento è ritirato.

Messi ai voti senza discussione, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 46 voti favorevoli, 6 contrari e 13 astensioni.

2. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 18:50 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per martedì 15 aprile 2008.

Per il Gran Consiglio:

La Presidente, Monica Duca Widmer
Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder