

ANNO 2011/2012

Seduta XXI: lunedì 28 novembre 2011 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Commemorazione di Rodolfo Pantani [1918](#)
2. Subingresso di deputati [1919](#)
3. Sostituzione di membri di Commissioni, di un capogruppo e di uno scrutatore [1919](#)
4. Presentazione di messaggi e proposta di attribuzione a Commissione [1920](#)
5. Attribuzione a Commissione di petizioni [1921](#)
6. Proposta di attribuzione a Commissione di iniziative parlamentari generiche [1921](#)
7. Proposta di attribuzione a Commissione di iniziative parlamentari elaborate [1922](#)
8. Mozione evase [1922](#)
9. Mozioni ritirate [1922](#)
10. Presentazione di atti parlamentari [1923](#)
11. Osservazioni di deputato [1923](#)
12. Richiesta di stanziamento di un credito quadro di 292.2 milioni di franchi, di cui 232 milioni a carico del Cantone, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2012-2015 [1923](#)
 - [Messaggio del 30 agosto 2011 n. 6524](#)
 - [Rapporto dell'8 novembre 2011 n. 6524R; relatore: Sergio Savoia](#)
13. Ricorso del 15 luglio 2011 del Comune di Bissone, rappresentato dal suo Municipio, contro la risoluzione del 9 giugno 2011 del Dipartimento del territorio con la quale è stata addebitata al Comune di Bissone la partecipazione per un importo dell'ordine di fr. 17'300.- (IVA inclusa) ai costi di opere di sistemazione di alcuni passaggi pedonali sulla strada cantonale nel Comune di Bissone [1938](#)
 - [Rapporto del 14 novembre 2011; relatore: Matteo Quadranti](#)
14. Iniziativa parlamentare del 20 settembre 2010 presentata nella forma elaborata da Sergio Savoia, Francesco Maggi e Greta Gysin per i Verdi "Ricostituire il patrimonio ittico: moratoria di due anni nell'esercizio della pesca in Ticino" [1939](#)
 - *Iniziativa parlamentare del 20 settembre 2010*
 - [Messaggio del 21 giugno 2011 n. 6504](#)
 - [Rapporto di maggioranza del 16 novembre 2011 n. 6504R1; relatore: Franco Celio](#)
 - [Rapporto di minoranza del 16 novembre 2011 n. 6504R2; relatrice: Greta Gysin](#)
15. Chiusura della seduta e rinvio [1948](#)

PRESIDENZA: Gianni Guidicelli, Presidente

Alle ore 14:05 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 88 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Agustoni - Bacchetta-Cattori - Badaracco - Badasci - Barra - Bassi - Beretta Piccoli L. - Beretta-Piccoli F. - Bergonzoli - Bignasca A. - Bignasca M. - Boneff - Bordoni Brooks - Branda - Brivio - Caimi - Canepa - Canevascini - Caprara - Cavadini - Cavalli - Caverzasio - Celio - Cereghetti - Chiesa - Corti - Cozzaglio - Crivelli Barella - Dadò - De Rosa - Del Bufalo - Del Don - Delcò Petralli - Denti - Dominé - Ferrari - Filippini - Foletti - Franscella - Frascina - Galusero - Garobbio - Garzoli - Gianora - Giudici - Gobbi - Guerra - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Lurati I. - Lurati S. - Maggi - Malacrida - Mariolini - Mellini - Minotti - Morisoli - Orelli Vassere - Orsi - Ortelli - Pagani - Pagnamenta - Paparelli - Passalia - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Pinoja - Polli - Ponzio-Corneo - Pronzini - Quadranti - Ramsauer - Robbiani - Rückert - Salvadè - Savoia M. - Savoia S. - Schnellmann - Seitz - Solcà - Steiger - Stojanovic - Storni - Viscardi - Vitta

Si sono scusati per l'assenza:

Ghisolfi - Sanvido

1. COMMEMORAZIONE DI RODOLFO PANTANI

GUIDICELLI G., PRESIDENTE - Stamattina si sono svolte a Lugano le esequie del nostro ex-collega Rodolfo Pantani. La notizia del suo decesso, inaspettata per i più, si era diffusa lo scorso venerdì mattina, lasciandoci increduli.

Rodolfo Pantani, militante della prima ora della Lega dei ticinesi, aveva iniziato la sua attività politica a livello comunale entrando nel 1992 nel legislativo della città di Chiasso, per poi essere eletto in Gran Consiglio nel 1995 dove rimase, sempre riconfermato nella carica, sino alle sue dimissioni nel giugno di quest'anno.

Deputato molto attivo, fece parte della Commissione della legislazione, presiedendola nel 2003 e nel 2010, delle Commissioni speciali dell'energia – che presiedette nel 2010 –, del controllo del mandato pubblico dell'Azienda elettrica ticinese, sanitaria, Costituzione e diritti politici, scolastica, aggregazione dei Comuni – che presiedette nel 2008 – e tributaria.

Lo ricorderemo come deputato appassionato e focoso, sino a essere a volte irriverente nel suo modo di esprimersi, ma nel contempo come uomo generoso, conviviale e capace di riconoscere i suoi eccessi.

In memoria del defunto ci alziamo per un momento di raccoglimento.

2. SUBINGRESSO DI DEPUTATI

Dopo la dichiarazione di fedeltà alla Costituzione e alle leggi, sono rilasciate le credenziale di deputato alla signora Marusca Ortelli (LEGA), Lugano, e alla signora Lara Filippini, (UDC), Monteceneri, che subentrano rispettivamente ai dimissionari Lorenzo Quadri, Lugano e Pierre Rusconi, Sorengo.

3. SOSTITUZIONE DI MEMBRI DI COMMISSIONI, DI UN CAPOGRUPPO E DI UNO SCRUTATORE

Ai sensi dell'art. 27 cpv. 4 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, il Presidente comunica le seguenti sostituzioni:

- Commissione speciale delle bonifiche fondiari:* *la signora Lara Filippini subentra al signor Pierre Rusconi*
- Commissione speciale energia e controllo mandato pubblico AET:* *la signora Lara Filippini subentra al signor Gabriele Pinoja*
- Commissione speciale Costituzione e diritti politici:* *la signora Marusca Ortelli subentra al signor Lorenzo Quadri*
- Commissione speciale aggregazione di Comuni:* *il signor Fausto Beretta-Piccoli subentra alla signora Michelle Savoia*
- Commissione di sorveglianza sulle condizioni di detenzione:* *la signora Lara Filippini subentra al signor Marco Chiesa*

Ai sensi dell'art. 10 cpv. 3 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, il Presidente comunica le seguenti sostituzioni:

Gruppo UDC: il signor Marco Chiesa subentra al signor Gabriele Pinoja quale capogruppo
il signor Eros Nicola Mellini subentra al signor Marco Chiesa quale vice-capogruppo

Ai sensi dell'art. 18 cpv. 1 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, il Presidente comunica la seguente sostituzione:

Gruppo UDC: la signora Lara Filippini subentra al signor Pierre Rusconi quale scrutatore

4. PRESENTAZIONE DI MESSAGGI E PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONI

- n. 6555 26 ottobre 2011
Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 30 maggio 2011 presentata da Angelo Paparelli "Castello di Trevano - Fontana di Nettuno"
(alla Commissione della gestione e delle finanze)
- n. 6558 9 novembre 2011
Richiesta di un credito complessivo di fr. 2'700'000.- per il quadriennio 2012-2015 per l'attuazione dei provvedimenti per la promozione del trasporto pubblico e della mobilità aziendale previsti nell'ambito del Piano di risanamento dell'aria (PRA)
(alla Commissione della gestione e delle finanze)
- n. 6559 9 novembre 2011
Rapporto del Consiglio di Stato sull'iniziativa parlamentare del 18 ottobre 2010 presentata nella forma elaborata da Raoul Ghisletta e cofirmatari per il gruppo PS (ripresa da Gianrico Corti) per la modifica della legge sugli impianti pubblicitari conformemente al principio costituzionale di uguaglianza (Basta con la pubblicità xenofoba e sessista)
(alla Commissione della legislazione)
- n. 6560 9 novembre 2011
Approvazione del Rapporto annuale 2010 sulla gestione dell'Ente ospedaliero cantonale (EOC)
(alla Commissione della gestione e delle finanze)
- n. 6561 9 novembre 2011
Modifica della legge sugli assegni di famiglia del 18 dicembre 2008 (Laf) - Estensione del limite di età del figlio per il diritto all'assegno di prima infanzia
(alla Commissione della gestione e delle finanze)
- n. 6562 15 novembre 2011
Nomina di un membro dell'Ufficio di revisione dell'Azienda elettrica ticinese (AET)
- n. 6563 15 novembre 2011
Modifica della convenzione adottata il 10 marzo 1987, che regola i rapporti tra lo Stato e il Comune di Locarno in merito alla Biblioteca cantonale di Locarno insediata presso il Palazzo Morettini
(alla Commissione della gestione e delle finanze)
- n. 6564 15 novembre 2011
Approvazione dei conti e della relazione annuale 2010 dell'Azienda cantonale dei rifiuti
(alla Commissione della gestione e delle finanze)

- n. 6565 16 novembre 2011
Rapporto del Consiglio di Stato sull'iniziativa parlamentare del 18 ottobre 2010 presentata nella forma elaborata dalla Commissione della gestione e delle finanze per la modifica del capitolo VI della legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato del 20 gennaio 1986
(alla Commissione della gestione e delle finanze)
- n. 6566 18 novembre 2011
Permanenza in carica degli assessori-giurati fino al 30 giugno 2012
(alla Commissione della legislazione)
- n. 6567 22 novembre 2011
Concessione di un credito di fr. 830'000.- quale partecipazione al finanziamento del progetto di parco nazionale Parc Adula (fase di istituzione) per il periodo 2012-2015 e di un credito di fr. 1'900'000.- quale partecipazione al finanziamento del progetto Parco nazionale del Locarnese (fase di istituzione) per il periodo 2011-2015
(alla Commissione della gestione e delle finanze)
- n. 6568 22 novembre 2011
Approvazione del progetto di ristrutturazione del Centro sci nordico di Campra, lo stanziamento di un sussidio a fondo perso massimo di fr. 7'106'000.- nell'ambito del credito quadro di fr. 19'500'000.- per attuare misure di politica regionale cantonale complementari alla politica regionale della Confederazione per il quadriennio 2008-2011 e la partecipazione cantonale al riassetto finanziario dello Sci club Simano tramite lo stanziamento di un credito di fr. 224'675.-
(alla Commissione della gestione e delle finanze)

5. ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI PETIZIONI

- 9 novembre 2011
Petizione presentata da 15'169 cittadini "Di sabato i negozi devono poter restare aperti sino alle 18:30 anche d'inverno"
(alla Commissione della gestione e delle finanze)

6. PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI INIZIATIVE PARLAMENTARI GENERICHE

Fraschina S. e cofirmatari per la LEGA - 07.11.2011

Modifica delle regolamentazioni concernenti la raccolta di funghi e bacche (Raccolta di funghi e bacche: a tutela del sottobosco e dell'ecosistema - Due giorni di pausa settimanali)

(alla Commissione speciale delle bonifiche fondiarie)

Delcò Petralli e cofirmatari - 08.11.2011

Istituzione di un Tribunale della famiglia
(alla Commissione della legislazione)

Agustoni M. e Guerra M. - 08.11.2011

Assunzione di docenti frontalieri presso le scuole pubbliche cantonali
(alla Commissione speciale scolastica)

Guerra M. e cofirmatari - 08.11.2011

Affinché la composizione delle classi nelle scuole medie cantonali permetta una migliore integrazione

(alla Commissione speciale scolastica)

7. PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI INIZIATIVE PARLAMENTARI ELABORATE

Stojanovic N. e cofirmatari - 08.11.2011

Modifica della legge sull'esercizio dei diritti politici - Pubblicazione dei dati statistici (panachage, eccetera) relativi all'elezione del Consiglio nazionale

(alla Commissione speciale Costituzione e diritti politici)

8. MOZIONI EVASE

Regazzi F. e De Rosa R. - 14.03.2011

Un nuovo modello contabile per dare concretezza agli obiettivi politici
(v. messaggio 04.10.2011 n. 6542)

9. MOZIONI RITIRATE

Pestoni G. e cofirmatari per il PS - 22.10.2007

Un Ente pubblico cantonale per i servizi di assistenza e cura a domicilio (SACD)
(v. messaggio 25.11.2008 n. 6140)

10. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

Gli atti parlamentari sono allegati alla fine del verbale della seduta (vedi p. 1949).

11. OSSERVAZIONI DI DEPUTATO

DEL BUFALO A. - Questo fine settimana ero di picchetto a disposizione del Cardiocentro. Questa mattina alle ore 6:30 sono stato chiamato per un caso urgente e l'autostrada da Mendrisio a Lugano era bloccata per un banale incidente; nel nostro Cantone possono usufruire delle luci prioritarie unicamente i militi sanitari che fanno capo al 144. La Polizia cantonale si è messa a disposizione e mi ha scortato da Mendrisio sino al Cardiocentro in tempo utile per un caso che avrebbe potuto assumere una piega veramente drammatica. Come parlamentari siamo spesso critici con i funzionari e con la polizia e pertanto tengo a ringraziare pubblicamente la Polizia cantonale per quanto fatto questa mattina. Denota uno spirito di servizio non comune.

12. RICHIESTA DI STANZIAMENTO DI UN CREDITO QUADRO DI 292.2 MILIONI DI FRANCHI, DI CUI 232 MILIONI A CARICO DEL CANTONE, PER IL FINANZIAMENTO DELLE PRESTAZIONI DI TRASPORTO PUBBLICO PER IL QUADRIENNIO 2012-2015

Messaggio del 30 agosto 2011 n. 6524

Ai sensi dell'art. 69b della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito organizzato.

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

È aperta la discussione di entrata in materia.

GIANORA W., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - A nome del gruppo PLR porto l'adesione al rapporto della Commissione della gestione e delle finanze relativo al messaggio in oggetto. Il credito in questione è il prezzo che il Cantone deve pagare per far fronte ai propri obblighi di committente che, in collaborazione con la Confederazione e con i Comuni, attua la politica del trasporto pubblico e della mobilità coordinata, rispondendo così alla costante sfida proposta dall'evoluzione demografica e socioeconomica del nostro Paese. Si tratta di coprire i costi per il trasporto motorizzato individuale – con la manutenzione e il completamento della infrastruttura stradale –, il trasporto pubblico – con

l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria –, le linee di trasporto autobus, le linee urbane e regionali, il traffico ciclistico e pedonale e infine l'aviazione.

La Confederazione e i Cantoni indennizzano le imprese di trasporto per i costi del traffico regionale viaggiatori, mentre le linee locali non vengono indennizzate dallo Stato federale. Sono altresì esclusi i servizi turistici e di lunga percorrenza. Inoltre le imprese di trasporto devono essere indennizzate per i mancati introiti dovuti alle facilitazioni tariffali in parti uguali (50%), tra Cantone e Comuni. Le prestazioni alle imprese di trasporto sono ordinate ogni due anni mediante un mandato di prestazione stipulato dal Cantone anche per conto degli altri committenti (Confederazione e Comuni).

Prendiamo atto con soddisfazione dei risultati delle campagne d'incentivazione del trasporto pubblico, che confermano un cambio di cultura della mobilità: si tratta di una realtà degna di nota. Nel contesto urbano il trasporto pubblico rappresenta oggi un'alternativa importante all'automobile, soprattutto per i pendolari; purtroppo in materia di svago e di acquisti esso non riesce ancora a competere molto bene con le esigenze di spostamento individuali. È con soddisfazione che va letto l'aumento del 75% del numero di persone al chilometro registrato dal 2004 al 2010, dato che non trova confronto a livello nazionale.

Nei prossimi quindici anni le prospettive di sviluppo stimano la crescita della mobilità pari a circa diecimila persone e, di conseguenza, senza un'estensione significativa delle prestazioni il nostro Cantone sarà confrontato con fenomeni di congestione del traffico e maggiori costi ambientali ed economici. Il contributo dei trasporti pubblici nella gestione della crescita della mobilità diventerà in futuro ancora più importante; pertanto risulta rimarchevole lo sforzo del Cantone in un periodo di difficoltà finanziarie.

La strategia di sviluppo a lungo termine persegue l'obiettivo di trasformare il trasporto pubblico in Ticino in un'alternativa praticabile agli spostamenti automobilistici individuali negli agglomerati e tra i centri urbani. Inoltre essa mira a garantire un servizio di base efficace nelle aree periferiche, permettendo un raccordo alle linee principali anche delle località discoste.

Il miglioramento quantitativo dell'offerta dovrà però essere accompagnato da un miglioramento qualitativo al fine d'incentivare l'uso del trasporto pubblico da parte degli utenti. Fatto per cui risulta fondamentale il miglioramento del servizio di monitoraggio indicato dal Consiglio di Stato.

Il fabbisogno finanziario 2012-2015 ammonta per il Cantone a 232 milioni di franchi netti; l'aumento di 51.3 milioni rispetto al quadriennio precedente è da ricondurre alla crescita degli oneri conseguente ai progetti già approvati e attivati dal 2012 e all'aumento dell'aliquota di partecipazione del Cantone al finanziamento del traffico regionale viaggiatori, che per il quadriennio 2012-2015 passa dal 48% al 49%. Il credito non comprende pertanto le modifiche sostanziali, vale a dire i nuovi progetti quali le prestazioni della ferrovia Mendrisio-Varese-Malpensa e le estensioni dell'offerta per i programmi d'agglomerato del Bellinzonese, Locarnese e Mendrisiotto. Apprezziamo inoltre la decisione di non aumentare l'organico dell'Amministrazione cantonale per far fronte agli accresciuti impegni nel settore: è una decisione saggia in un momento difficile per le finanze cantonali.

Fatte queste considerazioni il gruppo PLR invita ad approvare il credito così come presentato dal rapporto commissionale.

FOLETTI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - I rappresentanti della Lega hanno sottoscritto il rapporto commissionale e quindi il mio gruppo appoggerà il messaggio.

Desidero però esprimere alcune perplessità e un rimprovero al Dipartimento del territorio (DT). Abbiamo constatato, durante l'audizione dei funzionari del Dipartimento del Consigliere di Stato Borradori, come l'introduzione della comunità tariffale integrata (CTI) sia nuovamente differita a data da stabilire: avrebbe dovuto entrare in funzione nel dicembre del 2010 con l'orario invernale, poi nel medesimo periodo del 2011, mentre ora è stato indicato come termine il mese di giugno del 2012 ma probabilmente se tutto dovesse andare bene entrerà in funzione a dicembre 2012; si tratta quindi di tre anni di ritardo per un progetto che era stato assicurato come fattibile. Siamo a conoscenza dell'inoltro di un ricorso contro il concorso per la fornitura di apparecchi, che ha comportato un ritardo di alcuni mesi, ma sappiamo anche che ci sono grossi problemi tecnici, che la ditta fornitrice continua a cambiare personale tecnico e che forse la conduzione da parte del DT manca un poco di leadership per persuadere le aziende di trasporto; sappiamo anche che una parte di queste ultime non era convinta di questo sistema: eppure bisogna convincerle tutte ad andare avanti a tappe forzate per realizzare il progetto, concludendo così la rivoluzione del trasporto pubblico iniziata con l'introduzione dell'abbonamento arcobaleno e completandola ora con l'estensione di tale sistema anche per i biglietti singoli. In tal modo vi sarebbe inoltre la possibilità di creare una serie di prodotti, anche turistici, legati al trasporto pubblico.

Mi chiedo però anche se questo ritardo non possa essere usato per rivedere il sistema di zone anche alla luce delle nuove aggregazioni: infatti, per esempio a Lugano, non si comprende perché da un quartiere come Breganzona per andare in centro si debba spendere un franco e novanta centesimi mentre da Davesco fino al centro si debbano spendere undici franchi. La revisione delle zone, anche in base alla nuova geografia dei Comuni ticinesi, potrebbe permettere di evitare la disparità di trattamento per i cittadini all'interno di un medesimo Comune.

La seconda perplessità concerne l'aumento costante dei contributi pagati dai Cantoni e dai Comuni per il trasporto pubblico. In questo settore nel 2006 il Cantone investiva 29 milioni di franchi, la Confederazione 49 e i Comuni 7.3; nel 2010 il Cantone ha pagato 43 milioni, la Confederazione 41 – meno che in precedenza – e i Comuni 19.6, quindi molto di più che in precedenza. Questi dati sono tendenziali e quindi aumenteranno ancora: per il Cantone alla fine del 2015 corrisponderanno a 60 milioni di franchi all'anno, per la Confederazione non supereranno i 45 milioni di franchi e i Comuni pagheranno 28.5 milioni, compreso il trasporto urbano; sono cifre che fanno riflettere. Siamo consapevoli che il trasporto pubblico debba essere incentivato essendo una necessità per il Cantone in considerazione sia della rete stradale di cui disponiamo sia dell'aumento del traffico privato. Dobbiamo però chiederci se il nostro Cantone sarà in grado di spendere 60 milioni di franchi nel 2015 per sovvenzionare il trasporto pubblico. Il Consiglio di Stato ha presentato un Preventivo 2012 con 198 milioni di franchi di deficit, in cui a proposito di trasporto pubblico si menzionano solo 45 milioni di franchi; quando saranno necessari 60 milioni bisognerà valutare come compensarli prendendo in esame altri settori in cui procedere a tagli.

Mi chiedo perché il DT non si fa parte attiva, come la legge gli permette, per razionalizzare i costi del trasporto pubblico, per migliorare la collaborazione tra le aziende o per riorganizzare le aziende medesime, per introdurre gestioni di scala e ottimizzazioni, per

evitare che vi siano automezzi di riserva fermi in ogni azienda di trasporto e che ci sia personale sottoutilizzato a causa dei turni di lavoro. Penso che il prossimo passo, indispensabile, che il DT dovrà fare sarà cercare di contenere i costi del trasporto pubblico senza penalizzare l'offerta ma portando le aziende a collaborare maggiormente, eventualmente anche favorendo fusioni tra aziende di trasporto per ottimizzare le risorse. Se non dovessimo agire in tale senso nei prossimi anni saremo costretti a fare scelte dettate dalla situazione economica e dalle finanze dello Stato che potrebbero portarci a diminuire l'attuale offerta del trasporto pubblico. Esorto di conseguenza il DT affinché promuova l'ottimizzazione dei costi del trasporto pubblico e delle aziende.

CAIMI C. L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Il gruppo PPD sostiene il messaggio e le conclusioni del dettagliato rapporto commissionale del collega Savoia. Il credito quadro richiesto è la conseguenza della decisione del 17 dicembre 2008 del Gran Consiglio con la quale venne modificato l'art. 29 cpv. 5 e 6 della legge cantonale sui trasporti pubblici [LTP; RL 7.4.1.1], introducendo una norma che prevede lo stanziamento da parte del Parlamento di un credito quadriennale per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico. Questo è il primo credito quadro richiesto in base a quella decisione. Non si tratta del credito unico più importante o uno dei più importanti decisi dal Gran Consiglio poiché è un credito ricorrente ripartito su quattro anni: mettiamo a disposizione circa 290 milioni di franchi, di cui 232 milioni a carico del Cantone, ripartiti su quattro anni; di conseguenza si può dire che l'impegno annuale non è così elevato. Come ricordano il messaggio e il rapporto, con questo credito – di 51.3 milioni superiore rispetto a quello del quadriennio precedente – il Cantone farà fronte ai propri obblighi di committente, in collaborazione con Confederazione e Comuni, sostenendo il trasporto pubblico e favorendo una mobilità coordinata e all'altezza delle sfide che l'evoluzione demografica e socioeconomica impone. Alla base della richiesta di credito vi è il valore strategico – assolutamente condivisibile e condiviso dal mio gruppo – di una politica della mobilità coerente e lungimirante. Si può discutere se si tratti o meno di un impegno importante per le finanze cantonali: anche se molto cospicuo in assoluto, l'importo in questione a carico del Cantone rappresenta infatti il 3.2% dei contributi totali elargiti dal Cantone e costituisce l'1.4% della spesa corrente. Altri 60.2 milioni di franchi saranno a carico dei Comuni, nella forma di partecipazione all'indennità per il traffico regionale viaggiatori, contabilizzata come entrata del Cantone e riversata alle imprese di trasporto.

Il trasporto pubblico oggetto del finanziamento è costituito essenzialmente dalla rete ferroviaria e di autobus del traffico urbano e regionale (quello nei quattro agglomerati principali e i collegamenti di raccordo con la periferia). Esso è caratterizzato da un incremento impressionante del numero di persone al chilometro, aumentate in sei anni del 75% a seguito in particolare dell'introduzione della flotta FLIRT/TILO. A medio termine si prevede, poi, un incremento importante della quota di mercato del trasporto pubblico, dal 12% al 20%: un +8% significativo che dovrebbe portare nel 2025 addirittura al raddoppio dell'utenza, con la contestuale diminuzione (dall'88% all'80%) del traffico motorizzato individuale. Il trasporto pubblico dovrebbe rappresentare in futuro una vera alternativa agli spostamenti automobilistici individuali negli agglomerati e tra i centri urbani, garantendo un servizio di base efficace nelle aree periferiche. Questo è l'auspicio contenuto nel rapporto anche se personalmente ho qualche dubbio perché credo che vi siano altre condizioni che dovranno essere realizzate affinché l'incremento del trasporto pubblico possa avvenire: in particolare riveste importanza la questione delle coincidenze che permettono di

raggiungere le zone più discoste rendendo i tempi di viaggio accettabili. Tale incremento del trasporto pubblico dovrebbe permettere di far fronte, almeno in parte, alla sempre più manifesta congestione del traffico e ai maggiori costi ambientali (con i relativi costi economici).

Il messaggio riporta in dettaglio i progetti futuri collegati alle misure proposte nei piani regionali dei trasporti e nei programmi d'agglomerato, alle opere della Confederazione (AlpTransit e Ferrovia 2000) e ai postulati del Piano di risanamento dell'aria, ai quali vi si può rimandare integralmente. Come ricorda il rapporto a pagina 11 il credito richiesto non comprende gli importi per alcuni nuovi progetti che rappresentano modifiche sostanziali dell'offerta ai sensi della LTP. Essi saranno discussi separatamente dal Parlamento; si tratta delle nuove prestazioni della tratta ferroviaria Mendrisio-Varese-Malpensa, dell'estensione dell'offerta dei Programmi d'agglomerato del Bellinzonese (dal 2013-2015), del Locarnese (dal 2014-2015) e del Mendrisiotto (dal 2014-2015).

Il credito quadro è in sintonia con gli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2008-2011. Le nuove Linee direttive 2012-2015 dovrebbero confermare questi indirizzi di medio-lungo termine. L'importo richiesto con il messaggio governativo è compreso nei dati del Piano finanziario di gestione corrente 2008-2015, allestito e presentato in concomitanza con il Preventivo 2012. La spesa complessiva pari a 292.2 milioni di franchi è prevista nel Piano finanziario di gestione corrente nel Centro di responsabilità budgetaria (CRB) alla voce 767 (Sezione della mobilità), conto 364004 (contributi alle imprese di trasporto). La quota a carico dei Comuni è prevista nel medesimo CRB, conto di ricavo corrente 462018 (contributi comunali imprese di trasporto) per un importo di 60.2 milioni di franchi.

Prima d'invitare, a nome del gruppo PPD, il Parlamento ad approvare la richiesta di credito quadro e il relativo decreto legislativo annesso al messaggio governativo, s'impone una riflessione sulla questione dei collegamenti lenti e sempre più scadenti tra Zurigo e Milano e su questo importante credito che ci apprestiamo a votare: i due temi sono direttamente collegati, malgrado vi possa essere chi lo nega, poiché è difficile motivare all'uso dei mezzi pubblici – nel contesto di nostra esclusiva competenza e sul quale abbiamo la possibilità d'intervenire – quando poi una buona parte dei collegamenti – quelli gestiti direttamente dalle FFS assieme a Trenitalia – rendono alquanto problematico l'uso del mezzo ferroviario, in particolare sui tragitti di media e lunga distanza. A partire dal prossimo cambiamento d'orario dell'11 dicembre 2011 vi sarà un importante scadimento della prestazione ferroviaria su tale tratta: verranno meno alcuni collegamenti e per altri il tempo di percorrenza aumenterà di trenta minuti. Il 24 marzo 2011 avevo presentato un'interrogazione¹ con la quale chiedevo quali misure potessero essere adottate per migliorare la situazione, ottenendo come risposta l'indicazione che il Consiglio di Stato condivideva le mie preoccupazioni. Credo sia necessario insistere affinché gli sforzi, anche finanziari, fatti a livello cantonale e comunale non siano resi più difficili dalla latitanza dell'impegno federale – e in particolare delle FFS – sui collegamenti nord-sud fondamentali per la nostra economia. Quanto si dirà su questo tema non sarà mai troppo e aspetto che il Consigliere di Stato Borradori ci rassicuri sul fatto che fare investimenti cospicui, come quello che stiamo per decidere oggi, sia in sintonia con gli impegni presi altrove e che quindi vi sia corrispondenza tra essi: sarebbe spiacevole dedicare, in un

¹ Interrogazione n. 71.11: *FFS e treni veloci sulla linea del Gottardo: fino al 2019 dovremo viaggiare a passo di lumaca usando vecchie composizioni ferroviarie?*, Carlo Luigi Caimi, 24.03.2011.

momento di difficoltà finanziaria del Cantone, grossi sforzi quando altrove forse questi ultimi non sono corrisposti da altrettanta attenzione ai bisogni del nostro Cantone. Fatte queste considerazioni, a nome del gruppo PPD, invito il Parlamento ad approvare la richiesta di credito quadro e il relativo decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

STORNI B., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - A nome del gruppo PS porto l'adesione a questo importante messaggio per il credito quadro di 292.2 milioni di franchi, di cui 232 a carico del Cantone, per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2012-2015.

Nel nostro Cantone la mobilità è al centro dell'attenzione politica da decenni, con richieste rivolte sia al Cantone sia alla Confederazione di nuove strade e di grandi investimenti: dopo la N2 completata negli anni Ottanta – e ora tornata a essere cantiere –, le gallerie di Ascona, Mappo-Morettina e Veduggio-Cassarate, opere miliardarie, alle quali faranno seguito il mega-svincolo da 80 milioni di franchi di Mendrisio e il semi-svincolo di Bellinzona; inoltre si progetta il collegamento veloce sul Piano di Magadino e la superstrada Stabio-Gaggiolo. Tali opere, se da una parte hanno risolto situazioni locali d'immobilità (come per esempio alla Verbanella fino al 1995), dall'altra parte hanno prodotto nuova offerta di mobilità, fatto che ha condotto a situazioni di mobilità limitata in altre zone del Cantone, come si constata giornalmente tra Chiasso e Lugano il mattino e in direzione opposta la sera.

Dalla metà degli anni Novanta, dopo la messa in esercizio della galleria Mappo-Morettina e malgrado il Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia e le relative insufficienti misure d'accompagnamento, abbiamo assistito a un importante aumento del traffico individuale motorizzato, mentre il trasporto pubblico, malgrado gli sforzi profusi, non ha saputo recuperare molto terreno.

A metà degli anni Novanta una mozione del PS, presentata dall'allora segretario dell'Associazione traffico e ambiente (ATA) Paolo Rossi, è divenuta la legge sul trasporto pubblico (LTP): grazie a essa il Cantone acquisiva i mezzi per organizzare e finanziare lo sviluppo del trasporto pubblico in Ticino. Essa è la base legale del presente messaggio.

La LTP all'art. 1 recita: «*Scopo della legge è di permettere la realizzazione di una rete integrata di trasporto pubblico al servizio dei passeggeri, al fine di: a) permettere alla popolazione un'adeguata mobilità su tutto il territorio cantonale; b) migliorare il rapporto tra l'uso del trasporto pubblico e quello individuale motorizzato*». Credo che dopo quasi diciassette anni (la LTP è del 6 dicembre 1994) possiamo dire di essere ancora lontani dallo scopo proclamato nell'art. 1, malgrado sia stata creata la comunità tariffale (purtroppo nuovamente rimandata quella sui biglietti singoli), sia stato realizzato il sistema TILO e si sia proceduto all'ammodernamento del parco veicoli ferroviario: infatti se le misure hanno portato a un incremento degli utenti del trasporto pubblico, parallelamente purtroppo il traffico sulle strade è aumentato in misura maggiore. Si è constatato un aumento del 75% dei passeggeri per chilometro tra il 2004 e il 2010, a fronte di un aumento del 17% delle prestazioni. Una tale crescita sembra effettivamente considerevole ma in termini assoluti essa è insufficiente per migliorare il rapporto tra l'uso del trasporto pubblico e quello individuale motorizzato, come prescritto dall'art. 1 della legge. Per esempio in località Mappo dal 1995 a oggi il traffico individuale è aumentato di oltre il 30% – da 31 mila a 41 mila passaggi al giorno come media annuale e la galleria è già satura – mentre il trasporto pubblico TILO trasporta 4'781 passeggeri e le linee su gomma 990 in media nei giorni feriali, come emerge dalle pagine 16 e 17 del messaggio. Nel 1995 gli

utenti del trasporto pubblico erano attorno ai 4'000, quindi con un aumento di 1'000 o forse 2'000 al giorno, per rapporto alle oltre 10 mila autovetture: in termini percentuali fanno ambedue circa il 30% ma in termini assoluti il trasporto pubblico è nettamente perdente. La medesima situazione si verifica a sud di Lugano, nella sezione di Grancia, dove TILO trasporta 6'500 passeggeri al giorno (erano forse 4'000 nel 1995) mentre nello stesso periodo il traffico motorizzato sulla N2 è passato da 49 mila a 66 mila passaggi, 17 mila in più in auto contro forse 2'000 o 3'000 passeggeri in più sul treno. Tali indicatori dimostrano che l'offerta di trasporto pubblico va sviluppata molto più decisamente di quanto fatto in questi primi quindici anni, sapendo che partivamo da un'offerta veramente minima.

Sappiamo che in altre realtà si è riusciti a fermare lo sviluppo del traffico motorizzato a livelli degli anni Novanta, come a Zurigo, se non addirittura a ridurlo come a Losanna dove una politica più incisiva di sviluppo del trasporto pubblico ha portato a una diminuzione del 10% del traffico motorizzato. Preoccupa quindi lo scenario di sviluppo del traffico motorizzato ipotizzato nel messaggio che prevede un ulteriore aumento del 20% entro il 2025. In una società moderna un'offerta di trasporto pubblico frequente, efficiente e capillare è un servizio di prima necessità per la popolazione e rappresenta un servizio di qualità assolutamente necessario per lo sviluppo sostenibile del nostro Cantone.

Concludo sottolineando che il credito che andiamo a votare, pur essendo a prima vista importante, rimane insufficiente per realizzare gli obiettivi dell'art. 1 della LTP. In fondo già sulla prima pagina del messaggio si dice che i 43.2 milioni annui rappresentano solo l'1.3% delle spese correnti del Cantone. In futuro dovremo impegnarci molto di più in questo campo che è da considerare un investimento per un Cantone più moderno e vivibile.

MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO VERDI - Il gruppo dei Verdi aderisce con convinzione al credito quadro, il primo della storia, di 232 milioni di franchi per il trasporto pubblico, una somma che sembra elevata ma che, considerata la spesa complessiva del Cantone, in realtà non lo è.

Il mio gruppo non condivide appieno la politica dei trasporti ribadita nel messaggio in questione. In passato ho messo in evidenza più volte che gli investimenti fatti nel settore stradale sono in concorrenza con quelli destinati alla ferrovia e al trasporto pubblico.

Oggi si parla, come già in passato, di complementarità dei trasporti; in passato i problemi di bilancio non erano così acuti e quindi tale politica a tutto campo poteva essere condotta, ma oggi se si continua a investire in tutti i settori non si può più parlare di «*uso efficiente delle risorse*» come è scritto nel messaggio perché per una serie di motivi il trasporto pubblico subisce la concorrenza legata agli investimenti nel settore stradale.

I Verdi ritengono che si debba fare di più per il trasporto pubblico e per il traffico lento e i fatti iniziano a dare conferme e ragioni. Vi sono diversi fattori che dovrebbero spingere il Governo a investire maggiormente nel trasporto pubblico: la crisi economica pone il problema delle risorse, sollevato anche dal collega Foletti, imponendo investimenti mirati; la saturazione del territorio rende complesso l'inserimento di nuove infrastrutture; l'aumento della popolazione e della conseguente densità rende più attrattivo il trasporto pubblico; il problema dell'aria con la ripercussione sui costi della salute rimane irrisolto e chiede una soluzione; i problemi legati al turismo impongono scelte precise poiché uno dei motivi più citati dai turisti come causa del non ritorno nel nostro Cantone è dato dalla viabilità e dal traffico caotici; i fattori economici legati alla perdita di tempo causata dalle colonne; i motivi di salute legati alla scarsa attività fisica.

Per quanto riguarda il grande successo della rete ferroviaria TILO, effettivamente esso è un dato molto buono anche se non bisogna dimenticare che si è partiti da un livello molto basso e anche la citata quota del 12% del trasporto pubblico rimane una soglia poco elevata: basti pensare che in Svizzera interna abbiamo realtà in cui il trasporto pubblico ha un'incidenza dell'80%. Nel settore del trasporto pubblico, come in quello della mobilità lenta, vi è quindi un ritardo da colmare. Qualcosa è stato realizzato e siamo riconoscenti al DT per gli investimenti fatti soprattutto sulla rete TILO, che anche se è stata definita «*ottocentesca*» almeno esiste, mentre altre realtà di trasporto ferroviario locale sono state completamente eliminate.

Vi è però anche un ritardo nel campo della mobilità lenta e l'esperienza di Lugano con il bike sharing – iniziativa fortemente voluta anche dai Verdi – ha dimostrato che se l'ente pubblico e i politici credono e investono in questa direzione la popolazione risponde positivamente; si tratta quindi di una questione di qualità che smentisce l'affermazione secondo cui il cittadino ticinese sarebbe necessariamente dipendente dall'automobile: quando si ha il coraggio d'investire nella mobilità pubblica la rispondenza c'è.

Da anni chiediamo la comunità tariffale Ticino e Moesa e siamo preoccupati per il ventilato ritardo riguardante i biglietti singoli: desideriamo avere spiegazioni in merito poiché si tratta di un salto di qualità e auspichiamo quindi uno sforzo per risolvere in tempi brevi eventuali problemi. A ciò si aggiunge anche la sfida rappresentata dalla comunità tariffale transfrontaliera che coinvolge le province italiane limitrofe. Inoltre prendiamo atto con piacere dell'introduzione dell'abbonamento Arcobaleno transfrontaliero che ha riscosso immediato successo e quindi speriamo che la Comunità tariffale possa essere subito ampliata oltre la frontiera cantonale. Infatti tra le molte sfide legate al trasporto pubblico nel nostro Cantone quella rappresentata dai frontalieri è una delle principali – spesso citata da politici di tutti gli schieramenti – che necessita di una cooperazione tra le parti coinvolte. Oltre a questi campi ve ne sono altri che meritano un intervento mirato. In merito ai piani dei trasporti regionali quello di Bellinzona risulta essere qualitativamente l'ultimo a livello svizzero e pertanto abbiamo grandi necessità di miglioramento, che riguardano anche la rete dei trasporti pubblici, a esclusione di quella TILO, perché vi sono problemi di coincidenze e servizi. Vi è anche la questione del raddoppio della linea S20 importante per collegare il Locarnese al resto del Cantone. Vi è la sfida di Expo 2015 per rispondere alla quale si devono fornire collegamenti Ticino-Milano, il centro culturale ed economico più vicino al nostro Paese. Inoltre la fascia serale non è ancora adeguatamente servita e di sera non è semplice spostarsi. A Lugano riveste molta importanza il progetto del tram ma i finanziamenti non sono ancora assicurati. Al mio gruppo piacerebbe che vi fosse il trasporto gratuito o fortemente ridotto per i giovani perché l'abbonamento Arcobaleno è relativamente costoso per rapporto all'offerta che fornisce e inoltre si dovrebbero offrire trasporti gratuiti per i turisti: molte città turistiche garantiscono una simile prestazione poiché il trasporto gratuito è già compreso nella tassa di soggiorno, mentre una simile offerta manca in Ticino. Infine non è da dimenticare il settore del trasporto merci interno, dal Ticino al resto della Svizzera, che oggi è appannaggio della sola strada e a cui è legata la possibilità d'investimento per le Officine di Bellinzona con la nuova tecnologia per spostare parte del trasporto merci dalla strada alla ferrovia: quindi le sfide e le possibilità d'investimento, se si crede nel progetto, sono molteplici. Dobbiamo avere la convinzione e il coraggio di perseguire tale strada: il gruppo dei Verdi darà sempre il suo sostegno a tale politica.

Inoltre in merito alla politica complementare dei trasporti il mio gruppo ha inoltrato la mozione² car sharing poiché intravediamo in tale strumento potenzialità per unire treno e automobile: grazie a tale sistema i ticinesi potrebbero ridurre il numero di auto per famiglia – infatti il nostro Cantone è il più motorizzato della Svizzera – e conseguentemente i relativi costi in modo che le persone possano acquistare abbonamenti Arcobaleno e usare maggiormente il treno. In aggiunta a questi aspetti, considerato che il Governo è costantemente alla ricerca di misure di risparmio, in Svizzera interna vi sono amministrazioni cantonali e polizie che gestiscono le proprie autovetture secondo il sistema car sharing, senza possedere più mezzi propri, risparmiando così sia a livello di manutenzione sia per l'acquisto dei mezzi. Invito il DT a dare una celere risposta alla mozione.

Concludo sottolineando che gli investimenti nel trasporto pubblico danno ottimi risultati come confermano i dati concernenti la rete TILO e pertanto il gruppo dei Verdi invita il Gran Consiglio a votare il credito quadro in oggetto.

BADARACCO R. - Il trasporto pubblico, in particolare quello ferroviario e su gomma, deve essere promosso con più incisività e mediante un marketing territoriale in grado di incrementarne effettivamente l'utilizzo. In sostanza occorre un radicale cambio di mentalità nella popolazione ticinese non ancora avvenuto nei fatti poiché essa è più propensa all'utilizzo dell'automobile e al traffico su gomma che all'uso dei trasporti pubblici: anche noi gliene diamo occasione.

Enumero alcuni luoghi comuni ma che spesso trovano un certo fondamento nella mancata pianificazione delle imprese di trasporto. Molti cittadini lamentano una palese difficoltà a spostarsi con i mezzi pubblici poiché non sono comodi, spesso le fermate sono molto distanti l'una dall'altra e non coprono bene il territorio. Tali svantaggi, uniti anche alla differenza di prezzo e ai benefici, conducono tanti cittadini a preferire l'uso dell'auto.

Il Cantone investe somme rilevanti nel trasporto pubblico, come quella odierna. I costi e i sussidi aumentano sempre più. Di converso non sussiste però una crescita proporzionale, per rapporto a quanto investito, dell'utilizzo dei trasporti pubblici da parte dei ticinesi. Negli ultimi anni gli utenti sono aumentati e ciò è positivo; ma non basta. Infatti sono stati raggiunti risultati là dove sono state effettuate puntuali promozioni da parte degli enti pubblici, con abbonamenti vantaggiosi a prezzi molto favorevoli. Ciò significa che i potenziali utenti devono essere incentivati e spinti all'uso regolare del mezzo pubblico, mostrando loro i vantaggi. Se tali vantaggi non esistono è utopico pensare che nei prossimi anni si assisterà a un considerevole incremento di questi vettori di trasporto.

Le maggiori difficoltà riscontrate sono insite nella frequenza delle corse, ancora oggi troppo scarsa su alcune tratte, come pure nella rarità delle fermate, che obbligano il cittadino a compiere lunghi spostamenti e talvolta anche nel poco comfort dei mezzi, tra i quali ve ne sono alcuni molto datati. Le ditte di trasporto hanno inoltre un preciso mandato di prestazione da parte del Cantone, il quale copre, fra l'altro, anche i disavanzi della loro gestione corrente. Però non mi pare né che esista un controllo da parte del Cantone a questo riguardo né che possa imporre misure coercitive per limitare i disavanzi entro limiti accettabili. Di conseguenza i sussidi cantonali non devono diventare la foglia di fico dietro la quale nascondere i mancati sforzi gestionali delle ditte di trasporto o per ottimizzare le risorse e contenere i disavanzi. Questo è un aspetto su cui riflettere. La situazione di caos

² Mozione: *Sostegno concreto alla diffusione del car sharing*, Francesco Maggi per il gruppo dei Verdi, 26.09.2011.

del traffico in alcuni centri o regioni, fra cui il Luganese, impone una vera diversificazione dei mezzi di trasporto a disposizione, ma soprattutto una più decisa spinta su quello pubblico, ancora insufficiente, proprio per decongestionare le nostre strade.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Ringrazio i deputati per gli interventi molto costruttivi, sostanzialmente favorevoli al messaggio. Mi limito a rispondere alle critiche emerse e su un punto particolarmente interessante del rapporto; per il resto rinvio al messaggio e al rapporto e alle relative considerazioni. Ringrazio molto la Commissione della gestione e delle finanze e il relatore Sergio Savoia per la celerità con cui è stato evaso il messaggio.

Durante l'audizione in Commissione era emerso un dato rilevante: il messaggio è importante perché propone la richiesta avanzata dal Parlamento di un credito quadriennale che permette di avere chiarezza e fornisce sia alle imprese sia al Consiglio di Stato e al Dipartimento del territorio (DT) la possibilità di agire con anticipo.

Come è stato detto tale credito non costituisce la soluzione definitiva del problema del traffico e il relatore, in occasione dell'audizione, ha toccato l'aspetto della pianificazione del territorio che è sicuramente uno dei punti cruciali sul quale in passato sia il Cantone Ticino sia gli altri Cantoni e la Confederazione medesima si sono trovati in parte impreparati, tant'è che la Confederazione ha modificato la propria politica adottando lo strumento dei piani d'agglomerato.

Bisogna dire che la violazione del principio della pianificazione del territorio inteso in senso stretto costituisce, in fondo, il sogno di tutti poiché la possibilità di costruire la propria casa nel verde e lontano dal luogo di lavoro piace a molti, anche se ciò comporta un problema importante poiché implica la costruzione di reti stradali supplementari e mezzi di trasporto pubblico; si è individuata la soluzione a questi aspetti nei piani regionali dei trasporti, che mettevano in primo piano l'aspetto della mobilità e al suo fianco l'aspetto della pianificazione del territorio e l'inserimento territoriale di un'opera con il relativo impatto ambientale. Però ci si è resi conto che questo non è sufficiente e quindi la Confederazione sostiene la politica dei programmi d'agglomerato in modo molto marcato; a proposito di questi ultimi in Ticino due – quello per il Luganese e il Mendrisiotto – sono già stati approvati mentre i due rimanenti – quello per il Locarnese e il Bellinzonese – sono in dirittura di arrivo. Lo scopo di tali strumenti è di fornire risposte alla mobilità e di evitare – o di contenere nella misura massima possibile – la continua crescita della mobilità che spesso è originata da scelte pianificatorie non sufficientemente coordinate con l'offerta di servizi di trasporto pubblico. Il rapporto commissionale s'è chinato su questo punto e conveniamo tutti che le risposte non sono ancora sufficientemente attuate anche se la via tracciata è quella giusta.

In merito alla comunità tariffale integrata (CTI) effettivamente c'è un ritardo che costituisce una spina nel fianco: sarebbe stato auspicabile poter avere questo strumento già all'inizio del 2010 o del 2011 – come si sperava e si ipotizzava – ma poterla avere all'inizio del 2012 sarebbe comunque un rilevante passo avanti; abbiamo l'interesse da un profilo politico a far partire la CTI nei tempi più brevi possibili. Ci sono stati problemi anche perché lo strumento è molto delicato. La Sezione della mobilità del DT ha scritto il 13 ottobre 2011 alle commissioni regionali dei trasporti e a tutti i Comuni dando le indicazioni sull'andamento dei lavori e indicando che *«l'implementazione del sistema ha raggiunto un buon grado di avanzamento, tuttavia i test effettuati sugli apparecchi installati non danno ancora la dovuta garanzia di qualità e d'ineccepibile funzionamento. Motivo per cui sono ancora necessari ulteriori lavori da parte del fornitore. Inoltre non sono ancora*

disponibili le funzionalità della nuova carta senza contatto che andrà a sostituire e ampliare per tutta la comunità l'attuale bus-card della Trasporti pubblici luganesi nonché per rimpiazzare la carta per più corse in dotazione a diverse aziende regionali. Quindi questa situazione non permette purtroppo l'introduzione della CTI per il prossimo cambio d'orario del dicembre 2011 come da noi programmato. In base alle indicazioni del fornitore l'introduzione dovrebbe essere possibile al più tardi alla metà del 2012». Al deputato Foletti, che si è soffermato sul tema, posso dire che siamo costantemente in contatto col fornitore: ovviamente c'è il problema da risolvere e ci dogliamo di questa situazione, ma ci auguriamo che nei prossimi mesi la CTI possa vedere la luce.

A proposito della richiesta di rivedere il sistema delle zone, in considerazione del ritardo sopraccennato e tenuto conto delle aggregazioni avvenute negli ultimi anni, per evitare disparità di trattamento posso dire che si tratta di un punto molto delicato perché ci basiamo su un sistema fondato su una decisione del Gran Consiglio e quindi se si volesse cambiare bisognerebbe tornare in Parlamento; inoltre procedendo alla modifica dei parametri che sono alla base del sistema in via di creazione si rischierebbe di rendere ancora più tardiva la sua applicazione. Conosco il problema e l'impegno che ci assumiamo ora è di trovare, una volta che entrerà in funzione la CTI così come concepita adesso, i correttivi nei tempi più brevi possibili in modo da tenere conto dei cambiamenti prodotti e che nessuno poteva prevedere in questa dimensione.

In merito alla seconda domanda emersa – sapere se il DT non possa controllare di più e meglio le imprese di trasporto pubblico quanto a razionalizzazione, fusioni eccetera – il DT ha tale costante preoccupazione, anche se si tratta di un compito complesso e delicato perché dire alle aziende di aggregarsi o di procedere con fusioni non è semplice. Nell'ambito del mandato di prestazioni negoziato con le aziende e cerchiamo di ottenere sforzi di razionalizzazione, di ottimizzazione e di contenimento dei costi: il Cantone non paga il deficit di un'azienda alla fine dell'anno o alla fine dell'esercizio, poiché si stipula un mandato di prestazione con un credito definito oltre il quale non si va. Molte aziende sono sotto pressione da parte del Cantone perché sulla base della contabilità analitica e dell'esperienza dei miei collaboratori si cerca di contenere la spesa pur garantendo prestazioni uguali o migliori a quelle fornite in precedenza.

Lo strumento del mandato di prestazione ci permette di avere risultati abbastanza positivi; inoltre l'Ufficio federale dei trasporti ha realizzato un sistema di analisi comparativa delle spese che avvengono all'interno delle varie aziende della Confederazione sul quale ci basiamo. Certamente il processo è lungo.

In merito al punto dolente dei collegamenti a lunga gittata tra Zurigo e Milano affrontato dal deputato Caimi ammetto che siamo rimasti delusi dal cambio di orario che entrerà in funzione il prossimo 11 dicembre. Sollevare un pandemonio sarebbe facile ma non del tutto giusto perché con le FFS si lavora bene: penso per esempio al sistema TILO o alla tratta Mendrisio-Varese-Malpensa. Le FFS hanno un problema sull'asse Zurigo-Milano perché le Ferrovie italiane stanno ritirando il nuovo treno Pendolino dalla linea del Sempione per usarlo in altre parti d'Italia e ciò provoca problemi a livello di materiale rotabile. Le FFS hanno preso l'impegno di migliorare in tempi abbastanza brevi i collegamenti sulla lunga distanza e grazie agli sforzi del Consiglio di Stato e del Parlamento si sono colmate lacune ritenute importanti grazie all'introduzione di tre coppie di treni regionali TILO tra il Ticino e Milano (due al mattino presto e uno alla sera): è vero

che ci sono due corse in meno (ci è stato detto che non sono in orari cruciali) ma è anche vero che con l'introduzione di questi treni TILO le lamentele sono diminuite considerevolmente. Valuteremo comunque la nuova situazione.

È bene ricordare che la Confederazione, quest'anno, non ha potuto fare tagli al budget legato ai trasporti pubblici grazie alla forte pressione dei Cantoni, al contrario di quanto avvenuto nel passato quando i Cantoni avevano dovuto impegnarsi maggiormente per avviare al disimpegno di Berna nei confronti delle zone periferiche.

In merito all'intervento del deputato Storni, è vero che il traffico è aumentato purtroppo in maniera esponenziale e il trasporto pubblico non è ancora in grado di contrastare tale crescita, anche se fornisce risposte positive. A proposito del suo richiamo a un ulteriore sviluppo dell'offerta pubblica è auspicabile poter raggiungere gli obiettivi indicati in vari documenti tra cui le Linee direttive ma il problema principale è di natura finanziaria. I colleghi di Governo, dell'attuale legislatura come di quelle trascorse, mostrano una comprensione e un'attenzione molto elevate nei confronti dell'importanza dello sviluppo del trasporto pubblico in modo ordinato e ragionato, efficiente ed efficace, ma è difficile andare oltre perché bisogna tenere conto di tutta l'attività dello Stato; ciò non di meno dal 2004 vi sono stati e vi saranno sviluppi molto gradualmente secondo i tempi indicati, come l'allungamento del servizio offerto fino a Como-Albate, la tratta Mendrisio-Varese-Malpensa che sarà operativa dall'inizio del 2014, il cambiamento epocale del 2019 grazie alla galleria del Monte Ceneri che permetterà di abbattere i tempi di percorrenza; piacerebbe a tutti poter velocizzare e migliorare ulteriormente il sistema ma siamo confrontati con il problema finanziario.

Sui temi sviluppati dal deputato Maggi in particolare i molteplici aspetti negativi legati al traffico, al caos viario, alla situazione dell'aria e al turismo posso dire che il Governo, il DT e io condividiamo in pieno tutto questo e quindi l'attenzione va posta sulla mobilità e sul traffico per diminuirlo: si tratta di un'impresa disperata visto che ogni anno il traffico privato aumenta di poco più dell'1% e quindi è molto difficile contenerlo, anche se si farà tutto il possibile per limitarlo. In ogni caso, evidentemente si continuerà a fare di tutto per fornire le prestazioni migliori, più efficaci e puntuali; resta il fatto che è un'impresa difficile.

Fa comunque piacere sentire che i Verdi sono grati per il lavoro svolto perché ciò è uno stimolo a chi lavora in questo settore e su questo tema: constatare l'esistenza di una rispondenza positiva aiuta a perseguire gli obiettivi stabiliti. Riconosco che vi è molto da fare e molti traguardi da raggiungere: il bike sharing è un progetto che va molto bene e il Cantone osserva con molta attenzione e ammirazione tale iniziativa e lo sforzo della città di Lugano: non era evidente investire soldi e proseguire nella sua realizzazione; mi auguro che altre città e associazioni seguano la medesima direzione e il Cantone desidera inserirsi in questa dinamica. Il deputato Maggi ha toccato anche giustamente la sfida dei frontalieri: si tratta di un discorso da affrontare ripulito da ogni considerazione o dai motivi di cui si legge sulla stampa; i frontalieri che giungono al posto di lavoro in automobile – con una media di 1.2 per automobile – e creano un problema alle nostre strade e a loro stessi, considerate le ore trascorse in colonna, sono circa cinquantamila. Noi contiamo molto sul fatto che la ferrovia Lugano-Mendrisio-Varese possa essere una risposta, per il bene nostro e loro, a favore della vivibilità e della viabilità, anche se non risolverà completamente il problema: darà comunque e sicuramente sollievo, nell'interesse di tutti. Concordo con le altre sfide elencate; il fatto che ci sia ancora un tracciato ferroviario secolare è un bene perché in passato abbiamo tolto linee e ferrovie mentre oggi ci rendiamo conto che è stato un errore; è anche vero che questa linea secolare deve essere ammodernata: la circonvallazione di Bellinzona e la tratta a sud di Lugano sono comunque problemi che ci toccano da vicino. Sul trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia

siamo assolutamente d'accordo: AlpTransit è l'unica risposta seria per affrontare il problema esistente del traffico pesante, che non è purtroppo in diminuzione; se non si darà una risposta chiara, concreta e ferma molto probabilmente questo problema rischia di soffocarci nei prossimi anni e decenni, ancora di più di quanto non l'abbia fatto finora. In merito alla mozione sul car sharing assicuro che sarà analizzata e ho preso nota affinché se ne velocizzi l'evasione.

Al deputato Badaracco rispondo che il controllo che possiamo eseguire è legato alle continue negoziazioni che facciamo con le imprese di trasporto per contenere e abbattere, dove necessario, i costi e per fare in modo che razionalizzino nella misura massima possibile le loro prestazioni, i loro impegni e i loro costi.

SAVOIA S., RELATORE - Credo che oggi sia una buona giornata per chi ha a cuore la situazione della mobilità nel nostro Cantone perché il Parlamento, confermando sé stesso una volta tanto, manderà al Paese un messaggio importante in primo luogo perché ha voluto lo strumento del credito quadro, in secondo luogo perché lo ha sostenuto con una forte volontà politica vista la posizione difesa da tutti i gruppi in aula, che hanno firmato precedentemente il rapporto.

Mi soffermo su due fatti importanti, le due tentazioni di fronte alle quali non si deve cedere: da una parte accontentarsi dicendo che viviamo nel migliore dei mondi possibili, dall'altra parte non sapere vedere ciò che viene effettivamente fatto. Oggi stiamo facendo un passo importante: si tratta di uno sforzo fatto in un periodo di difficoltà economica e finanziaria, un periodo in cui le prospettive sono critiche. Ogni volta che parliamo del tema in questione bisogna ricordarsi che facciamo un confronto tra un sistema ad alta trasparenza dei costi (quello del trasporto pubblico) e un sistema dove non vi è altrettanta trasparenza dei costi (quello del trasporto stradale); quindi se è bene considerare i soldi che Cantone, Confederazione e Comuni destinano al finanziamento del trasporto pubblico, è altrettanto doveroso considerare quanto pagato dalla società, dallo Stato e dai privati cittadini per il finanziamento del trasporto privato. Da questo punto di visto credo di potermi allineare a quanto dice il collega Caimi che ha sottolineato che si tratta di un impegno importante in termini assoluti – circa 230 milioni – ma che al tempo stesso è un impegno appena sufficiente; le due cose non sono in contraddizione: se noi considerassimo l'entità totale del costo del trasporto privato e lo mettessimo sull'altro piatto della bilancia avremmo comunque una sproporzione enorme; questo probabilmente è in una certa misura inevitabile, ma non bisogna cedere né alla tentazione di accontentarsi né a quella di fare sempre annotazioni critiche che a volte impediscono di vedere quanto si stia facendo. È già stato detto – e lo ha confermato anche il Consigliere di Stato Borradori – che il problema della mobilità va affrontato con politiche multisettoriali, che s'incrociano e che si parlano. Inoltre c'è il problema della pianificazione che va considerato perché spesso è alla radice dei problemi di mobilità; un esempio che vale per tutti è quello di persone che hanno acquistato una casa a Robasacco negli anni Novanta e che allora vivevano in campagna, mentre ora si trovano in un sobborgo cittadino e devono usare l'automobile per qualsiasi cosa: il problema è aver comprato la casa a Robasacco, ma non possiamo dire ai cittadini dove comprare la casa, però possiamo mettere in pratica visioni di tipo pianificatorio che minimizzino questo tipo di problemi.

Bisogna ricordare che il nostro Cantone ha un rapporto particolare con la mobilità: chi frequenta la storia del Cantone sa benissimo che la mobilità e le strade sono state la prima grande prova del nuovo Stato all'inizio dell'Ottocento; attorno alle strade il Cantone ha costruito non solo la propria entità statale ma anche la propria identità di popolo.

Ripropongo un passaggio di un discorso del Consigliere di Stato Borradori del 5 ottobre 2004, tenuto nel contesto di una conferenza alla quale ho personalmente assistito, in cui era ripreso uno scritto dello storico Raffaello Ceschi: *«nel 1813 il magistrato Vincenzo d'Alberti per andare da Bellinzona a Zurigo impiegò tre giorni, cambiando diversi mezzi di locomozione dalla carrozza al cavallo alla slitta al carretto alla barca e naturalmente i piedi; ben sei mezzi di trasporto. Nel 1830 la situazione era già migliorata tanto da far dire al Franscini che il Cantone è attraversato da buone strade principali e secondarie: tutte servono mirabilmente ai bisogni dell'agricoltura e a quelli dell'industria»*. Tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta – cito il Consigliere di Stato – i Consiglieri di Stato *«trasmisero un memoriale a Berna con il quale rivendicavano un'autostrada a quattro corsie da Chiasso ad Airolo»* e affermavano che *«lo scopo della pianificazione delle strade nazionali era di costruire vie di comunicazione tali da aumentare e sviluppare il traffico nel nostro paese, vie rapide, comode, completamente rinnovate in modo tale da attirare gli automobilisti»*: questa era la visione che si aveva quando in Ticino circolava un'automobile ogni trenta abitanti; ovviamente adesso la situazione non può più essere la stessa poiché abbiamo bisogno di tutto tranne che di attirare gli automobilisti; infine il Direttore del DT concludeva dicendo che: *«oggi bisogna riparare anche ai danni del passato senza voler demonizzare quelle persone che facevano scelte sulla base dei dati che avevano loro e del proprio portato culturale e del proprio vissuto, riparare i danni del passato senza farne di nuovi, arginare la crescita del traffico, favorire la mobilità negli agglomerati e nelle valli, mantenere il patrimonio stradale con spese non indifferenti senza però intralciare la percorribilità delle strade con i cantieri e quant'altro»*: quindi è una fatica di Sisifo poiché significa far andare d'accordo elementi apparentemente in contraddizione. Per questi motivi non bisogna attendersi miracoli, che non possono accadere, perché bisogna rassegnarsi a un lavoro in divenire e mai finito, che cambierà man mano che mutano le circostanze.

Il collega Badaracco citava la questione del monitoraggio; nel rapporto si accenna a questa questione: finora ne viene svolto uno di tipo quantitativo, mentre ora bisognerebbe farne uno centrato sul criterio della qualità. Attualmente il monitoraggio è in larga parte affidato alle imprese stesse, una situazione non del tutto soddisfacente di cui il Cantone è perfettamente cosciente tant'è vero che si sta studiando un sistema di controllo della qualità del trasporto pubblico sistematico e omogeneo che permetta di sapere che tipo di offerta si fa in generale, senza limitarsi al livello di dati.

Ringrazio il Parlamento per il sostegno che si appresta a riconoscere al messaggio e al rapporto e ricordo che siamo di fronte a una politica che deve tenere conto della pianificazione del territorio, la promozione integrata di una mobilità sostenibile e l'educazione alla mobilità, che bisogna promuovere attivamente come sta facendo il Cantone e bisognerà farlo a lungo. Il popolo medesimo ha dato indicazioni importanti negli ultimi anni sul fatto che la promozione di una mobilità incentrata soltanto sull'aumento dell'offerta stradale non è sostenuta dalla maggioranza dei cittadini, consapevoli della saturazione raggiunta.

In conclusione si può vedere il bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto a dipendenza delle nostre posizioni ma credo che mai prima d'ora la politica della mobilità sia stata altrettanto integrata e altrettanto promossa – la mobilità sostenibile a cui si è accennato – quanto oggi: non è sicuramente abbastanza ma possiamo certamente dire di essere sulla strada giusta.

CAPRARA B. - Condivido praticamente tutto quanto è stato detto e in particolare la necessità di sostenere il trasporto pubblico ma dichiaro che mi asterrò poiché rilevo che la spesa del Cantone a favore del trasporto pubblico è passata dai 26 milioni del 2004 a 48.3 nel 2011 con un incremento dell'85.7%: il fatto che questi contributi siano apparentemente una quota insignificante del totale dei contributi erogati dallo Stato, come rilevato all'inizio del messaggio, non è un motivo sufficiente per ritenerli un'inezia. Il messaggio propone per il 2012-2015 un ulteriore aumento con un impegno totale cantonale di 232 milioni ciò che significa un ulteriore incremento rispetto al quadriennio precedente del 28.4%. Pare a tutti chiaro, come ha detto il collega Foletti, che stiamo andando verso una situazione finanziaria che definire difficile è un eufemismo e pertanto, pur considerando che una parte dell'aumento sia praticamente obbligatoria a causa di decisioni già prese, che un'altra parte sia dovuta alla diminuzione dei contributi federali e che l'art. 1 del dispositivo indica che il Consiglio di Stato determina il credito annuale disponibile, mi sembra che approvare senza eccepire un aumento così significativo della spesa in questo settore peraltro molto importante sia un atto quasi prevaricatore, una fuga in avanti nel contesto finanziario attuale, in cui tutti e tutte le politiche saranno chiamate presto a importanti sacrifici. Credo che una pausa di riflessione andrebbe fatta.

SAVOIA S., RELATORE - Il collega Caprara ha tutto il diritto di astenersi o anche di votare contro, credo però che bisogna fare due osservazioni al suo intervento: in primo luogo ritengo che in un periodo di crisi finanziaria ciò che non bisogna fare è ridurre linearmente ogni spesa, come se tutto avesse la medesima importanza: proprio nel momento di crisi finanziaria lo Stato deve stabilire le priorità. Inoltre, in precedenza non si è discusso di un elemento, vale a dire il valore prettamente economico dell'investimento nel settore del trasporto pubblico: basta pensare, per esempio, a quanto potrebbero risparmiare le imprese se vi fosse una diminuzione della congestione del traffico. In secondo luogo bisogna chiedersi cosa avverrebbe tra quattro anni se non investissimo questi soldi nel campo della mobilità e quindi anche a livello di economia oltre che di qualità di vita. Bisogna porre il problema in questi termini: se non investiamo questa somma oggi evidentemente risparmiamo qualcosa ma quale sarà la situazione tra quattro anni? Credo che se questo è l'out-out evidentemente non abbiamo veramente grandi possibilità di rifiutare tale credito: esso è essenziale e strategico anche dal punto di vista economico.

MORISOLI S. - La dichiarazione del collega Savoia mi spinge a formulare una dichiarazione di voto in particolare a sostegno di quella di Caprara e a titolo di segnale verso il Governo: stiamo discutendo un messaggio importantissimo contenente cifre enormi e stiamo anticipando il discorso in merito alle Linee direttive e al Piano finanziario: oggi stiamo ipotecendo questo dibattito; personalmente lo faccio volentieri e sostengo il credito. Bisogna però rendersi conto che stiamo discutendo un tema importantissimo al di fuori del Piano finanziario e in assenza delle Linee direttive, che non sappiamo quando giungeranno e che ci permetterebbero di avere un dibattito serio su questa materia, definita prioritaria dal collega Savoia quando anche altri settori potrebbero essere definiti prioritari.

CAPRARA B. - Al collega Savoia preciso di non aver parlato di riduzione bensì di ponderazione degli aumenti. Se una politica settoriale conosce un aumento del 25% evidentemente blocca possibili altre ponderazioni e quindi la scelta di priorità diventa molto complicata.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Una precisazione va fatta pur nel rispetto pieno delle posizioni: il credito richiesto sul quadriennio è contemplato dal Piano finanziario; l'avevamo discusso già in Governo quando abbiamo deciso di licenziare il messaggio e a seguito delle decisioni prese compare nel Piano finanziario per il quadriennio.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità degli 83 voti espressi.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 81 voti favorevoli e 1 astensione.

13. RICORSO DEL 15 LUGLIO 2011 DEL COMUNE DI BISSONE, RAPPRESENTATO DAL SUO MUNICIPIO, CONTRO LA RISOLUZIONE DEL 9 GIUGNO 2011 DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO CON LA QUALE È STATA ADDEBITATA AL COMUNE DI BISSONE LA PARTECIPAZIONE PER UN IMPORTO DELL'ORDINE DI FR. 17'300.- (IVA INCLUSA) AI COSTI DI OPERE DI SISTEMAZIONE DI ALCUNI PASSAGGI PEDONALI SULLA STRADA CANTONALE NEL COMUNE DI BISSONE

Rapporto del 14 novembre 2011

Ai sensi dell'art. 69d della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma della procedura scritta.

Conclusioni del rapporto della Commissione delle petizioni e dei ricorsi: il ricorso presentato dal Municipio di Bissone contro la risoluzione del 9 giugno 2011 del Dipartimento del territorio è irricevibile.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione delle petizioni e dei ricorsi sono accolte all'unanimità dei 72 voti espressi.

14. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 20 SETTEMBRE 2010 PRESENTATA NELLA FORMA ELABORATA DA SERGIO SAVOIA, FRANCESCO MAGGI E GRETA GYSIN PER I VERDI "RICOSTITUIRE IL PATRIMONIO ITTICO: MORATORIA DI DUE ANNI NELL'ESERCIZIO DELLA PESCA IN TICINO"

Messaggio del 21 giugno 2011 n. 6504

Ai sensi dell'art. 69c della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito ridotto.

Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della legislazione: si invita il Parlamento ad archiviare l'iniziativa perché già parzialmente evasa.

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione della legislazione: si propone di accogliere dell'iniziativa parlamentare elaborata.

È aperta la discussione.

SAVOIA S. - L'iniziativa ha sollevato molte passioni: l'atto parlamentare non vuole essere un'iniziativa punitiva nei confronti dei pescatori, di qualsiasi modalità di pesca essi si avvalgano, bensì vuole cercare di garantire la salvaguardia di un patrimonio ittico sempre più minacciato. La pressione non è causata dai pescatori – anche se questi ultimi sono tra coloro che hanno la possibilità di contribuire a toglierne un po' e nel corso del dibattito sarà chiarito dove, come e secondo quale modalità l'iniziativa propone di farlo –, ma piuttosto e soprattutto dalla situazione idromorfologica dei fiumi – canalizzati e senza dinamica naturale – e dalla gestione degli impianti e delle installazioni idroelettriche.

L'elemento su cui l'iniziativa agisce non risolve i problemi causati principalmente dalla gestione idroelettrica, ma in una situazione già delicata e difficile il prelievo ittico spesso può rappresentare la goccia che fa traboccare il vaso: questo non equivale evidentemente a un accanimento contro i pescatori. Del resto il Governo stesso afferma che il problema esiste e che è particolarmente forte in una data porzione del territorio, anche se ritiene che quanto proposto dall'iniziativa non sia sufficiente. I Verdi ritengono invece che sarebbe una soluzione necessaria insieme ad altre soluzioni. Indipendentemente da quanto il Gran Consiglio deciderà oggi i Verdi manterranno l'attenzione su questo tema con altre iniziative e magari con altri strumenti, perché si ritiene che tutti gli utenti di un determinato sistema – in questo caso anche i pescatori – debbano essere chiamati a gestire l'ecosistema in modo responsabile: nella fattispecie riteniamo che una moratoria di due anni sarebbe del tutto sostenibile, anche perché permetterebbe d'interrompere quel ciclo di semina e pesca che non è naturale.

SCHNELLMANN F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - L'iniziativa dei Verdi ha un grande pregio, vale a dire sollevare un problema relativo all'attuale stato del fiume Ticino e in modo particolare sul tratto che va da Biasca alla foce. Ad oggi si può affermare – senza timore di essere smentiti – che il fiume Ticino sta vivendo un acuto stato di

malessere tanto da essere definito il peggior corso d'acqua dell'intera Svizzera per quanto attiene alle variazioni di portata giornaliere legate allo sfruttamento idroelettrico. Tuttavia l'iniziativa non porta nessun contributo in questo senso; i veri problemi dei corsi d'acqua citati nell'iniziativa sono altri: deflussi minimi, inquinamento, spurgli dei bacini e il problema degli uccelli ittiofagi. Non dimentichiamo inoltre che togliere i pescatori dai fiumi – anche solo per due anni – vuol dire privare i corsi d'acqua di una sentinella sensibile e vigile: è infatti il pescatore a segnalare nel 90% dei casi le situazioni di inquinamento o altre anomalie. Lasciando i diversi fiumi privi di sentinelle, sarebbe garantito l'immediato e completo indebolimento del patrimonio ittico di tutti i corsi d'acqua in Ticino e si creerebbe paradossalmente una situazione ideale per aironi e cormorani (questi ultimi tuttavia non hanno nessun limite né in quantità né sulle misure del pescato!).

I nuovi limiti del pescato che entreranno in vigore il 15 marzo 2012 – relativi alla tratta bassa del fiume Ticino da Personico e della tratta ticinese della Moesa – dagli attuali 24 ai 30 cm per la trota fario, e da 38 a 40 cm per il temolo favoriranno un incremento della riproduzione naturale a vantaggio del ripopolamento.

Quindi non è certo applicando l'iniziativa in oggetto che si può sperare di migliorare le cose. I risanamenti dei flussi discontinui giornalieri e della libera migrazione ittica, che derivano dalle recenti modifiche della legge federale sulla protezione delle acque [LPac; RS 814.20], porteranno in futuro a un sensibile e significativo contributo al recupero del fiume Ticino. Inoltre a breve il Consiglio di Stato dovrebbe licenziare uno specifico messaggio relativo alla realizzazione di primi importanti interventi di ristrutturazione morfologica della tratta terminale del Ticino così da poter iniziare al più presto questo recupero.

L'ufficio caccia e pesca (UCP) e quello dei corsi d'acqua stanno lavorando in modo encomiabile ai progetti di risanamento dei nostri corsi d'acqua e la strada intrapresa è quella giusta; per questo motivo altre dannose misure, come quella presentata dall'iniziativa, non possono essere accettate ed è per questo motivo che il gruppo PLR invita a respingere l'atto parlamentare.

CAVERZASIO D., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - La posizione di chi mi ha preceduto corrisponde sostanzialmente a quella del mio gruppo. L'iniziativa dei Verdi è sicuramente lodevole visto che mira a salvaguardare la fauna ittica. Ma non tutti i fiumi del nostro Cantone si trovano nella situazione in cui si trova il Ticino da Biasca fino alla foce. Con questo atto parlamentare si tende a fare di ogni erba un fascio colpendo gli appassionati di pesca su tutto il territorio. Altri fiumi ticinesi vivono di alti e di bassi, tant'è che un giorno chiesi a un amico appassionato di pesca l'andamento del suo hobby e come risposta mi disse che si rilassava tantissimo e amava il contatto con la natura ma che se voleva mangiare pesce aveva scoperto i banchi frigo dei grandi magazzini. Gli alti e i bassi sono una realtà, caratterizzata anche da alluvioni e mutamenti tipici di un ambiente dinamico, oltre che da cormorani e aironi. Risulta quindi del tutto logico e conseguente che vi siano anni migliori in un fiume piuttosto che in un altro. Questo però non significa che non dobbiamo fare nulla, soprattutto sulla tratta del Ticino tra Biasca e la foce, dove il problema è acuto. L'aumento della misura minima, da 24 a 30 centimetri, va in questa direzione e tale misura, per chi è avvezzo alla pesca, è interpretata come un semi divieto. Bisogna però avere il coraggio di affrontare il tema ed entrare nel vivo della questione del risanamento del fiume Ticino con richieste precise e circostanziate promuovendo interventi atti a ridargli la vita. Quindi invito a chinarsi e ad agire celermente sui temi quali i deflussi

discontinui e la realizzazione dei bacini di demodulazione, in modo tale che le nostre centrali rispettino finalmente la LPAC.

Per questi motivi il gruppo della Lega dei ticinesi appoggerà il rapporto di maggioranza e invita a respingere l'iniziativa.

PASSALIA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Se dicessi "alzi la mano chi è contro la tutela della natura", sono sicuro che non vedrei mani alzate, neanche in assenza di giornalisti e telecamere. Siamo quindi tutti d'accordo quando affermo che la sensibilità ambientale di questo Parlamento è molto migliorata negli ultimi decenni. E lasciamo perdere le disquisizioni sul concetto di sviluppo sostenibile, sulla teoria della decrescita serena e così via. Concentriamoci invece sul vecchio e sano principio del buon senso che ci suggerisce l'importanza di cercare un giusto equilibrio tra natura e uomo.

In merito all'iniziativa parlamentare in oggetto, al di là dell'accanimento tematico, retorico e ideologico, ritengo che anche in questo caso sia opportuno utilizzare il buon senso.

Se non ci sono più pesci – o si constata una loro diminuzione – in una tratta importante del fiume Ticino, mentre negli altri corsi d'acqua la situazione non pone problemi, allora bisogna apportare correttivi al fiume Ticino e non proibire la pesca su tutto il Cantone per due anni o più. A questo proposito ricordo che nell'esercizio della pesca vi sono tante persone che amano e rispettano la natura anche e soprattutto durante questa loro attività.

Sul principio di tutelare il patrimonio ittico siamo d'accordo con gli iniziativaisti e, proprio per questo motivo, misure veramente incisive abbinata al buon senso avrebbero aiutato a condividere il vero scopo di questa iniziativa: per questo, stando a quanto detto inizialmente dal collega Savoia, mi fa piacere sapere che saranno sostenute altre iniziative incisive. Altrimenti sorgerebbe infatti quasi spontaneo il sospetto che il tema della tutela del patrimonio ittico sia in realtà una ghiotta occasione per gli iniziativaisti di giustificare il colore verde della propria casacca di fronte all'opinione pubblica. Fortunatamente la sensibilità ambientale è ben distribuita, democraticamente, anche tra i banchi del Gran Consiglio. Prendendo in considerazione il relativo messaggio del Consiglio di Stato, anche le varie analisi degli iniziativaisti – rapporto di minoranza e osservazioni per iscritto – sembrano in realtà un complicato gioco di parole o un battibecco con il Consiglio di Stato in cui ci si accusa a vicenda di aver detto, non detto o contraddetto. È giusto esaminare e criticare la forma, ma è ancora più giusto ammettere che la sostanza non cambia di molto, visto che il patrimonio ittico di buona parte dei corsi d'acqua ticinesi è tutto sommato privo di problemi. In alcuni casi, come il fiume Ticino, è manifesta la necessità di correttivi e quindi bisogna agire, come sostiene il Consiglio di Stato stando all'opinione di esperti riconosciuti del settore (penso in particolare all'ing. Polli dell'UCP). I fattori che determinano il calo del popolamento ittico sono molteplici e variano da corso d'acqua a corso d'acqua: deflussi minimi, irregolarità dei deflussi, gestione della pesca, presenza di uccelli ittiofagi, misura minima delle catture consentite, efficacia della riproduzione naturale rispettivamente artificiale, eccetera.

La verità ben evidenziata nel rapporto di maggioranza è che non ha senso adottare norme uniformi per tutto il Cantone poiché la situazione nei nostri corsi d'acqua è molto differenziata. Una chiusura generale di due anni della pesca con l'eccezione di quella a mosca e di quella in alcuni laghi non sarebbe efficace e al momento della riapertura avrebbe l'effetto perverso di creare una corsa al pesce più grosso che annullerebbe l'effetto moratoria. Non dimentichiamoci che i divieti e le proibizioni hanno spesso effetti indesiderati, talvolta contrari allo scopo dichiarato. Occorre quindi concentrarsi su misure

d'intervento mirate e veramente efficaci già menzionate nel messaggio del Consiglio di Stato.

In conclusione il gruppo PPD respinge l'iniziativa e aderisce al rapporto di maggioranza sottolineando che se l'atto parlamentare dovesse avere esito positivo, da una parte ci si ritroverà con un pugno di mosche e dall'altra si dirà che proverbialmente "chi è verde, non piglia pesci".

CORTI G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Vi è un modo di dire: essere muto come un pesce. In nome e per conto della nostra fauna ittica si è animata un'interessante e vivace discussione attorno all'atto parlamentare presentato per i Verdi dai colleghi Savoia, Maggi e Gysin.

Da punti di vista diversi, se non opposti, si può oggettivamente notare che chi parte da un'analisi ambientalista non debba per forza scontrarsi con chi ama e pratica la pesca: anche i pescatori osservano vigili la natura – laghetti alpini, laghi e corsi d'acqua – e sono sentinelle ambientali sensibili, denunciando puntuali situazioni di degrado che colpiscono il territorio. Inoltre sul controverso progetto di rinaturazione della foce del Cassarate le forze erano unite; armonia e condivisione non dovrebbero mancare.

L'iniziativa propone come misura da ancorare a una legge la moratoria temporale su tutti i corsi d'acqua in Ticino, salvo la Tresa e i laghi o laghetti: questa è la ricetta per consentire il ripopolamento della fauna ittica. Tale richiesta ovviamente disturba i pescatori. In primo luogo perché veicola un'immagine negativa, come fossero semplici predatori. In secondo luogo perché dimentica tutto quanto – a livello nazionale, cantonale o locale – in forma associativa viene denunciato, proposto e messo in atto, in collaborazione con le istituzioni pubbliche, per combattere il degrado ambientale, che è costituito da un insieme concatenato di fattori, dei quali la diminuzione della fauna ittica è un elemento e una conseguenza fra le cause che illustrano il deterioramento della qualità di vita della popolazione. Al di là della puntuale proposta che coinvolge il mondo della pesca, curiosamente nell'iniziativa mancano altri attori, pure determinanti, collegati alla catena alimentare e concausa della diminuzione della fauna ittica: i volatili predatori, come i cormorani o gli aironi cinerini o altri parenti stretti, dai quali comunque e ovviamente risulterebbe difficile ottenere il rispetto di un'eventuale moratoria, per non parlare del numero di catture e delle misure di ogni pesce.

Inoltre sul numero di sabato 23 luglio scorso del *Corriere del Ticino* è stato pubblicato l'articolo "*Ticino - Da Pollegio alla foce, il fiume sta morendo*", sottotitolo "*Presentato lo studio sull'impatto dell'attività idroelettrica*". Grazie a esso si è appreso che il Cantone nel 2008 aveva commissionato uno studio (sollecitato già nel 2005 dalla Federazione ticinese di acquicoltura e piscicoltura) per capire le cause delle gravissime condizioni in cui versava il fiume. Lo studio, condotto dal dott. Bruno Polli collaboratore scientifico dell'UCP e tra i maggiori esperti di ittiologia a livello nazionale, è corposo e complesso e alla luce anche di nuove norme della LPAc (base legale che consente d'imporre il risanamento delle situazioni ecologiche fortemente compromesse, come è il caso del fiume Ticino) ha spaziato in diversi campi (idrologia, idraulica e morfologia, habitat fluviale, colmatazione dell'alveo, deflussi massimi, temperatura dell'acqua, misure sull'ittiofauna e sui macroinvertebrati) giungendo alla definizione degli interventi di mitigazione ambientale e dei passi necessari da percorrere. La Commissione della legislazione ha analizzato lo studio e ha sentito il dott. Polli per contestualizzare i contenuti dell'iniziativa rispetto a quanto fatto e sviluppato e a progetti e pianificazioni nel settore. In quell'occasione sono emerse tre cose essenziali: i corsi d'acqua hanno particolarità che li differenziano l'uno

dall'altro; un'unica misura, uguale per tutti risulterebbe sproporzionata, inefficace e persino non necessaria; il problema del fiume Ticino è però allarmante e pertanto bisogna agire al più presto, ma nel caso particolare, come in generale, possono essere raggiunti risultati positivi solo applicando in concomitanza o in modo concatenato un pacchetto di misure. Un piano di interventi è già previsto sulla base della legge federale in materia, con monitoraggi continui e l'adozione di specifici interventi mirati.

Nei testi dei rapporti di maggioranza e di minoranza emergono reciproci apprezzamenti: il problema sollevato è riconosciuto ma la soluzione proposta porta a divergenze d'opinione. Da una parte si sarebbe trovato un modo per evitare di sbandare ulteriormente, ma dall'altra si sottolinea che, in tal modo, si dimentica che altri fattori possono condizionare e rendere inapplicabile il desiderio di procedere in armonia, che tenga conto del bene collettivo più che degli interessi particolari.

Il Governo – con i suoi uffici e gli specialisti – è a conoscenza e agisce ma, alla luce di una visione complessiva, attua e può attuare misure, grazie a regolamenti che già ora consentono di operare, senza per forza adottare modifiche e nuovi articoli di legge. L'iniziativa ha quindi il merito di sottolineare un problema, ma chiede una misura unica per tutti i corsi d'acqua, nonostante che diversità e specifiche sfaccettature di ognuno di essi portano a ritenerla non ovunque necessaria e persino talvolta oggettivamente inefficace.

Il gruppo PS non ha tuttavia raggiunto un'opinione unanime su questo tema; nel rispetto delle diverse opinioni lascia quindi libertà di espressione a chi ritiene di sostenere l'iniziativa, poiché ritenuta segnale puntuale, mentre altri sosterranno il rapporto di maggioranza, che presenta un quadro complessivo che tiene conto di tutti i fattori in gioco, che devono trovare applicazione al più presto. Il mio gruppo invita comunque il Governo ad agire senza remore, in modo deciso ma equilibrato.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - La posizione del Governo, come traspare dal messaggio, diverge dalle richieste dell'iniziativa proprio perché è guidata dalla consapevolezza che la situazione della popolazione ittica varia molto da zona a zona e che i provvedimenti devono essere presi tenendo ben presente questa realtà. Infatti un determinato provvedimento può avere effetti positivi, nulli o addirittura negativi a dipendenza del contesto in cui si agisce. Va ribadito, come risulta dal messaggio, che la sola zona dove s'impongono provvedimenti incisivi è quella del basso comparto del fiume Ticino e Moesa e quindi non sarebbe giustificato un intervento drastico per altri comparti del Cantone dove l'effetto sulla popolazione ittica potrebbe addirittura rivelarsi negativo. Per questi motivi il Consiglio di Stato ha orientato il suo intervento correttivo in modo da essere particolarmente incisivo e mirato laddove la situazione lo esige, senza frustrare l'attività di pesca nelle altre acque dove non sono necessari interventi particolari. L'incremento della misura minima a 30 cm per la trota e a 40 cm per il temolo ha un effetto che si avvicina molto a quello preconizzato dall'iniziativa. Si prevede infatti una riduzione transitoria delle catture del 70%-80%. Questo provvedimento è più mirato, coerente e meglio comprensibile e avrà un effetto duraturo nel tempo e non solo sulla prima generazione di pesci al quale è applicato, come sarebbe invece il caso per le richieste contenute nella moratoria. Il Governo ha affiancato all'adattamento della misura minima altri provvedimenti come la creazione a breve termine – i lavori sono già iniziati – di habitat adeguati agli avannotti e ai giovani pesci. Nonché l'incremento della dissuasione della presenza di cormorani lungo i fiumi. Senza queste misure fiancheggiatrici non avrebbe molto senso una maggiore protezione dei potenziali riproduttori. Naturalmente dobbiamo essere tutti consapevoli che questi provvedimenti potranno avere la loro

massima efficacia solo quando sarà effettuato il risanamento idrologico e morfologico del fiume, ipotizzabile a media e lunga scadenza. Nel 2012 sarà elaborato il nuovo decreto esecutivo concernente le zone di protezione pesca che entrerà in vigore a inizio gennaio 2013 per una durata di sei anni. In quel contesto sarà eventualmente possibile predisporre ulteriori dispositivi di protezione mirati.

La legge cantonale sulla pesca e sulla protezione dei pesci e dei gamberi indigeni [RL 8.5.2.1] stabilisce le normative quadro per la gestione e la protezione delle popolazioni ittiche. La regolamentazione di dettaglio è demandata al regolamento [RL 8.5.2.1.1; RALCP]. Tutti gli strumenti necessari per interventi correttivi della gestione della pesca e della protezione dei pesci sono presenti in questo regolamento (misure minime, limitazioni numeriche, periodi di protezione, regolamentazione delle esche e dei sistemi di pesca). Il DT e il Consiglio di Stato ritengono quindi poco appropriato ideare interventi di tipo gestionale attraverso modifiche della legge quadro allorché sono attuabili attraverso modifiche del regolamento.

In merito agli interventi dei deputati, Fabio Schnellmann ha menzionato che presto il Consiglio di Stato presenterà un importante messaggio per il risanamento dei corsi d'acqua: confermo che il messaggio è nell'ordine del giorno della seduta di domani ed è importante perché mira al risanamento dei sistemi fluviali compromessi. Raccolgo l'invito del deputato Corti rivolto al Governo di agire in modo puntuale, mirato e ragionevole e credo che quanto detto oggi vada nella direzione auspicata, secondo il principio della proporzionalità dell'intervento.

GYSIN G., RELATRICE DI MINORANZA - Constato che vi è chi non ha compreso quanto sostenuto dal collega Savoia e quindi ribadisco che l'iniziativa non è di principio contro la pesca ma essa chiede semplicemente che questa attività sia esercitata in modo sostenibile, vale a dire che si lasci alla popolazione ittica la possibilità di rigenerarsi in maniera adeguata.

L'iniziativa nasce dalla constatazione che, purtroppo, la pesca in Ticino non è praticata in maniera sostenibile. Questo fatto ha portato a scompensi e alla conseguente riduzione, in alcuni casi anche drastica, del patrimonio ittico nei nostri corsi d'acqua. La situazione non va banalizzata: la popolazione ittica, in particolare quella della trota fario, in troppi corsi d'acqua del nostro Cantone – e in special modo nel fiume Ticino – è in difficoltà e non riesce a mantenersi stabile; i grafici e la tabella alle pagine 3 e 4 del messaggio governativo mostrano chiaramente che la popolazione ittica è in costante calo da dieci anni a questa parte. Questo vale in particolare per il fiume Ticino, in cui la situazione è molto grave, ma vale purtroppo anche, pur se in misura minore, in tutti gli altri fiumi. La tabella riassuntiva a pagina 4 del messaggio mostra infatti che le catture per unità di sforzo pesca hanno subito cali in tutti i corsi d'acqua riportati, che corrispondono grosso modo a quelli toccati dalle misure dell'iniziativa, anche se in alcuni fiumi ora sono stabili.

Sia gli iniziativaisti sia il Governo riconoscono che le cause di questa riduzione non sono da ricercare unicamente nella pesca ma sono molteplici, come ha ricordato il collega Corti, e quella più importante è costituita dal problema dei deflussi minimi e massimi, che purtroppo non è di facile risoluzione. Perché si possa risolvere il problema in maniera completa e duratura è importante che gli interventi tocchino tutte le cause che concorrono a tale situazione allarmante: ben vengano quindi i provvedimenti elencati nel messaggio governativo in campo idrobiologico, morfologico e idrobiologico-ittologico. Oltre a queste misure servono però anche provvedimenti in campo prettamente ittologico, ovvero nella gestione della pesca.

È vero che, finalmente, a ben dieci anni dalla segnalazione dell'Ufficio caccia e pesca (UCP), da gennaio la misura minima di cattura della trota fario nel fiume Ticino sarà 30 e non più 24 centimetri. È però ancora più vero che la situazione è critica e le misure dovrebbero essere quindi più incisive e generalizzate e che la gestione della pesca in Ticino risulta, anche con questa limitazione, molto permissiva se confrontata a livello intercantonale. Proprio in quest'ottica l'iniziativa chiede: un divieto generalizzato della pesca per due anni, a eccezione dei laghi Verbano e Ceresio, dei laghi alpini e del fiume Tresa; il divieto della pesca con ardiglione; l'introduzione di una sospensione della pesca per tre giorni la settimana. Non voglio dilungarmi nei dettagli tecnici, per i quali vi rimando al rapporto di minoranza che forse non tutti hanno letto con la dovuta attenzione. Mi limiterò a qualche considerazione di tipo più politico e generale.

Nessuno sembra negare il problema sollevato dall'iniziativa e il Governo afferma anzi di dividerne gli obiettivi; nemmeno in Commissione si sono levate voci critiche circa gli scopi dell'iniziativa. Ciononostante non si vogliono mettere in atto le misure proposte poiché, stando alla motivazione avanzata, non basterebbero a risolvere il problema. L'argomentazione del Governo, fatta poi propria dalla maggioranza commissionale, è quanto meno curiosa: si ammette che il problema esiste e che nel fiume Ticino la situazione è addirittura «*drammatica*» (termine quest'ultimo presente nel messaggio governativo); si dice che la gestione non ottimale della pesca è una delle tre cause principali (pagina 5 del messaggio); si sostiene che gli adattamenti gestionali della pesca sono tra quelli realizzabili in tempi brevi (tabella a pagina 8 del messaggio). Tuttavia non si vuole intervenire in maniera decisa nella gestione della pesca perché si tratterebbe – sono sempre affermazioni contenute nel messaggio – di misure penalizzanti per i pescatori. E, cito il Governo, «*qualsiasi misura che comporta un sacrificio da parte dei pescatori sarà difficilmente accettata*». Con rispetto parlando, faccio un po' fatica ad accettare questo tipo di argomentazione. Pur non volendo negare l'importanza dell'opinione dei pescatori, ritengo che gli interessi in gioco debbano essere adeguatamente ponderati: non si può semplicemente accettare che l'opinione di un gruppo d'interesse ristretto e ben organizzato abbia più peso dell'interesse collettivo. L'opposizione di una parte dei pescatori non può essere un freno agli interventi, se questi ultimi sono necessari perché la situazione lo richiede.

Una gestione più lungimirante della pesca è peraltro nell'interesse degli stessi pescatori. Già oggi buona parte di quanto viene pescato in Ticino è frutto di ripopolamenti artificiali, costosi e di efficacia quanto meno variabile. Credo che nessuno si possa dire soddisfatto di questa situazione, infatti qualcosa evidentemente non funziona.

Nel rapporto di maggioranza si dice che i responsabili del settore sono «*consci delle variegate sfaccettature della questione*» e che l'UCP monitora e controlla la situazione. Questo – sempre a detta della maggioranza commissionale – garantisce al Consiglio di Stato la possibilità d'intervenire con efficacia a seconda delle necessità. Io non metto in dubbio che gli esperti conoscano bene la situazione e quindi anche le possibili soluzioni; mi permetto invece il beneficio del dubbio sull'effettiva messa in atto dei provvedimenti segnalati dagli esperti. Ricordo a questo proposito che nel 2002 venne presentato proprio dall'ingegner Polli dell'UCP uno studio in cui si sottolineava la necessità di aumentare la misura minima di cattura della trota fario nel fiume Ticino. Ci sono voluti dieci anni e una mozione parlamentare perché le misure venissero messe in atto. Il ritardo nell'introduzione di questa misura è da ricondurre anche e probabilmente soprattutto all'opposizione alla regolamentazione più restrittiva da parte di alcuni pescatori ben organizzati. Questo aspetto è bene metterlo in evidenza, non per spirito polemico, ma semplicemente per fornire qualche spunto di riflessione. Al di là dell'ironia usata da un collega, i Verdi si sono

già occupati del tema in questione in precedenza e non lo fanno per motivi elettorali o per giustificare una fantomatica casacca verde.

Negli interventi non sono emersi nuovi argomenti poiché sono stati ripresi quelli del messaggio e del rapporto di maggioranza e ringrazio comunque Schnellmann, Caverzasio e Corti che hanno sottolineato i pregi dell'iniziativa parlamentare mentre le lezioni sull'ambientalismo le rimando al mittente.

Concludo ribadendo che le misure proposte dall'iniziativa non sono sufficienti a risolvere il problema, pur essendo provvedimenti necessari nell'ottica di un intervento globale, come auspicato anche dal Governo. Non possiamo comunque accettare la logica per cui se una misura è insufficiente, vale a dire che da sola non basta, non la si mette in atto, altrimenti il risultato complessivo sarebbe, logica vuole, ancora più insufficiente che se si fosse introdotta solo quella misura, per quanto piccola.

A nome della minoranza della Commissione della legislazione vi invito pertanto ad accettare l'iniziativa così come proposta.

CELIO F., RELATORE DI MAGGIORANZA - Il calo del patrimonio ittico nei fiumi ticinesi, come ricordato negli interventi precedenti, è dovuto a molteplici fattori ma è opportuno sottolineare un aspetto sollevato dal collega Schnellmann, ossia che i pescatori non sono da considerare come un problema all'origine della riduzione dei pesci bensì fungono anche da sentinelle dell'evoluzione della situazione, tant'è che spesso sono i primi a segnalare situazioni critiche o inquinamenti. Alcuni problemi sono legati ai deflussi minimi, tema su cui si sta lavorando seriamente, come riconosciuto anche dalla collega Gysin, altri dipendono dalle ristrutturazioni morfologiche e, per quanto riguarda misure già adottate, l'aumento della taglia minima dei pesci – da 24 a 30 cm – equivale già a un semi divieto perché tale nuova misura è abbastanza importante. Mi sembra opportuno anche ribadire quanto enunciato dal Consigliere di Stato vale a dire che l'UCP ha già adottato diverse misure – oltre all'aumento della taglia – tra cui la creazione e l'ampliamento delle zone di bandita di pesca, la creazione di situazioni particolari per favorire lo sviluppo degli avannotti: si tratta di interventi concreti a favore della difesa della protezione del patrimonio ittico, diversificati a seconda delle situazioni come è giusto e doveroso che sia. I Verdi tramite l'iniziativa chiedono l'adozione di misure più severe: ciò non significa automaticamente che esse siano anche più efficaci e quindi se la maggioranza commissionale non aderisce a tale richiesta non è perché ritiene che siano insufficienti bensì per un motivo di efficacia.

La divergenza principale tra i sostenitori dell'iniziativa e la maggioranza della Commissione risiede nel fatto che i primi hanno poca fiducia nell'UCP mentre la maggioranza commissionale non nutre tale sfiducia e pertanto non sostiene l'iniziativa così come presentata e invita il Parlamento ad approvare il rapporto di maggioranza che considera l'iniziativa già parzialmente evasa.

SAVOIA S. - Smentisco che gli iniziativaisti nutrano sfiducia nei confronti dell'UCP; il motivo all'origine dell'iniziativa è riportato nel rapporto di minoranza ed è stato esposto poco fa con dovizia: la principale causa dello stato attuale dei fiumi nella Svizzera italiana è dovuto alla situazione morfologica, ai prelievi e ai deflussi e all'utilizzazione idroelettrica; con questo ambiente degradato riteniamo che il prelievo ittico possa rappresentare un ulteriore motivo di stress. Sappiamo benissimo che la misura proposta è sufficiente a risolvere il

problema ma i Verdi ritengono che essa sia una parte della soluzione. Non siamo in conflitto né con l'UCP né con i pescatori pur avendo opinioni differenti.

CELIO F., RELATORE DI MAGGIORANZA - Ho allegato al rapporto, dopo averne chiesto verbalmente il permesso al collega Savoia, la lettera che egli ha scritto alla Commissione lo scorso 25 agosto e dubito che chi l'ha letta possa dire che non sia l'espressione di una sfiducia verso l'UCP.

STOJANOVIC N. - Il collega Corti ha detto che il PS lascia la libertà di voto e personalmente appoggerò il rapporto di minoranza perché, come afferma il Governo nel messaggio gli obiettivi e le preoccupazioni dell'iniziativa sono condivisibili anche se quest'ultima da sola non permette di raggiungerli; quindi la proposta permetterebbe comunque di avvicinarsi all'obiettivo auspicato. Nella fattispecie come anche in altri casi i pesci e la natura non hanno gruppi d'influenza e chiaramente il Consiglio di Stato ha preferito agire tenendo conto della possibile reazione della lobby dei pescatori mentre chi sostiene l'iniziativa vuole dare voce a chi non l'ha – i pesci – nell'interesse del bene comune.

BADASCI F. - Voterò con convinzione il rapporto di maggioranza perché la pesca, come la caccia, è un'attività tradizionale importante per il Ticino. Approfitto della presenza tra il pubblico del presidente della Federazione ticinese di pesca signor Lüchinger per chiedergli di decidere da che parte stare perché avrà bisogno delle comunità locali per praticare la pesca e quindi lo invito a stare con chi valuta oggettivamente i problemi del territorio e non con gli estremisti ecologisti, come egli fa spesso.

VISCARDI G. - Ho firmato il rapporto di minoranza, con grande scandalo, a quanto pare, non perché sono in conflitto con i pescatori o perché ho deciso di assurgermi a protettrice delle trote, ma semplicemente perché sia il messaggio sia entrambi i rapporti riconoscono, in qualche modo, l'esistenza di un problema. Anche se l'iniziativa non fornisce la soluzione definitiva per far fronte a questo problema non è comunque evitando di prendere una decisione che si risolve la questione.

GYSIN G., RELATRICE DI MINORANZA - Un brevissimo appunto in merito a quanto detto dal collega Badasci a proposito degli «*estremisti ecologisti*»: a pagina 73 dello studio citato dal rapporto di maggioranza e dal messaggio si afferma che «*per risolvere la situazione nel fiume Ticino bisogna prendere misure inerenti la gestione della pesca*»: non sono solo gli «*estremisti ecologisti*» che chiedono di adottare misure concernenti la regolamentazione della pesca in Ticino ma anche studi di professionisti che sicuramente sono più competenti di me e del collega Badasci messi insieme.

La discussione è dichiarata chiusa.

Messe ai voti, le conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della legislazione sono accolte con 64 voti favorevoli, 13 contrari e 7 astensioni. L'iniziativa è pertanto considerata evasa.

15. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 16:40 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Gianni Guidicelli

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder

PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma generica da Claudio Franscella per l'istituzione dell'ora delle risposte per le interpellanze

del 28 novembre 2011

L'interpellanza permette ai deputati di ottenere oralmente informazioni su temi di attualità o d'interesse a carattere generale. Il Consiglio di Stato risponde all'interpellanza pubblicamente per un massimo di 10 minuti, seduta stante o nella seduta successiva (art. 140 Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato del 17 dicembre 2002).

Tuttavia l'organizzazione delle risposte da parte dei direttori dei Dipartimenti avviene un po' casualmente, senza programmazione anticipata o coordinazione con altri Dipartimenti. Accade quindi che ogni Dipartimento raggruppi le diverse interpellanze pendenti e ne comunichi le risposte in coda ad un intervento del Consigliere di Stato responsabile o all'inizio o alla fine di una seduta del Parlamento.

Stabilire un'ora (dalla durata di 60 minuti al massimo) il primo o il secondo giorno (a dipendenza delle disponibilità dei Consiglieri di Stato) della sessione parlamentare contribuirebbe a una migliore organizzazione del Parlamento, dal momento che gli interpellanti e i deputati potrebbero prepararsi in vista delle risposte e così fruire delle informazioni ricevute.

Facendo uso delle facoltà previste dall'art. 98 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato si chiede nella forma della iniziativa parlamentare in forma generica:

1. che venga elaborata una modifica della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato (del 17 dicembre 2002) e delle relative norme, che istituisca un'ora delle risposte alle interpellanze;
2. che il rappresentante del Consiglio di Stato consegni seduta stante per iscritto all'interpellante e ai deputati la risposta all'interpellanza appena evasa;
3. che i deputati possano ricevere, qualche giorno prima della seduta, l'elenco delle interpellanze cui verrà data risposta.

Claudio Franscella

L'assegnazione dell'iniziativa a una Commissione ai sensi dell'art. 98 cpv. 2 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato è rinviata a una prossima seduta.

MOZIONE

Affinché la Banca dello Stato implementi un servizio di Factoring per le piccole e medie imprese ticinesi

del 28 novembre 2011

Con il licenziamento del messaggio n. 6553 il Consiglio di Stato conferma in tutta la sua drammaticità che questa crisi lambirà anche il nostro Paese.

Molti istituti hanno abbassato le previsioni di crescita dell'economia elvetica e di quella ticinese di riflesso.

L'industria d'esportazione ha lanciato numerosi allarmi, sostenendo che con l'attuale tasso di cambio non è più competitiva. Anche per il turismo le cose non vanno assolutamente bene. Da più parti si invoca un innalzamento del tasso di cambio minimo del franco con l'euro da parte della nostra Banca Nazionale.

La realtà economica cantonale non sfugge alle dinamiche internazionali. Il rallentamento economico crea anche delle difficoltà d'incasso alle piccole e medie imprese ticinesi (PMI) generando un drenaggio delle disponibilità di liquidità che si traduce sia in aumenti importanti dell'indice di rotazione del magazzino¹ sia in giorni di dilazione media concessa ai clienti. L'effetto è una riduzione della liquidità aziendale.

Per prevenire quello che da tempo sta succedendo alle Piccole Medie Imprese PMI in altri paesi, che incontrano difficoltà all'accesso al credito, crediamo si possa porre rimedio con una soluzione semplice ed efficace: il Factoring.

Il Gran Consiglio deve spingere affinché la Banca dello Stato promuova e sviluppi questo servizio. A nostro modesto parere questa soluzione è portatrice di un doppio beneficio.

Primo beneficio

Il primo beneficio è quello di dare fiato alle piccole e medie imprese ticinesi (PMI), che possono così alleggerire il carico di lavoro nell'amministrazione debitori e aumentare nel contempo il margine d'azione finanziario. Inoltre esternalizzando la gestione dei crediti, non solo gli imprenditori hanno più tempo da impiegare in maniera produttiva a favore della propria impresa, ma beneficiano pure di un'anticipazione immediata nell'ambito dei crediti ceduti migliorando la liquidità aziendale.

La liquidità aziendale è la linfa dell'impresa. È fondamentale per essere in grado di approfittare degli sconti, finanziare gli investimenti finalizzati alla crescita o sfruttare le situazioni di mercato favorevoli.

Il Factoring ha una differenza sostanziale con le linee di credito o finanziamenti tramite fondi speciali perché in questi casi il denaro è spesso vincolato a progetti specifici e non direttamente disponibile, limitando perciò il margine d'azione dell'imprenditore e rendendo difficile o impossibile cogliere le opportunità di mercato.

¹ Il calcolo dell'indice di rotazione del magazzino è importante per comprendere qual è il tempo necessario affinché i mezzi finanziari investiti nelle merci vengano recuperati.

Il Factoring permette all'impresa di procurarsi la liquidità e la flessibilità necessarie, cedendo alla banca i crediti che non sono ancora stati incassati. Il limite di credito varia automaticamente in base all'andamento dell'attività imprenditoriale e alla gestione dei crediti. Di regola sono assunte dalla banca anche le procedure di sollecito e incasso in Svizzera e all'estero; ciò permette di far risparmiare tempo e spese amministrative alle PMI.

In pratica l'impresa vende o cede alla Banca Stato tutti i crediti verso i suoi clienti (con o senza rilevamento del rischio d'insolvenza) e per questo ottiene da Banca Stato un'anticipazione del pagamento, che migliora la sua liquidità.

Il Factoring si presta soprattutto per le nuove ditte, che non possono o vogliono ricorrere al credito bancario.

Il secondo beneficio

Gli sviluppi internazionali stanno modificando radicalmente le attività legate al *Private Banking* svolte dalla piazza finanziaria ticinese.

Se per decenni l'impiego nel settore bancario e finanziario ha costituito il motore per l'occupazione dei giovani, tale funzione dinamica nell'economia cantonale si sta drammaticamente ridimensionando e non svolgerà il ruolo trainante potente che svolse a partire dagli anni 50 sino alla fine del secolo scorso.

La piazza finanziaria si deve orientare verso altri settori d'attività.

L'identificazione di campi d'attività alternativi alla gestione patrimoniale tradizionale richiede riflessioni e decisioni di varia natura: fiscali, normative, logistiche. La politica e il Gran Consiglio devono fare la loro parte.

Uno di questi nuovi campi d'attività per la Banca dello Stato può e deve essere la creazione di un servizio performante di Factoring per le Piccole e Medie Imprese (PMI).

Nell'ottica di un intervento a favore dell'economia cantonale, il Gran Consiglio deve adoperarsi affinché la Banca dello Stato si doti in tempi rapidi di una struttura di Factoring concedendo alle piccole e medie aziende dei limiti massimi di fr. 100'000.- per scontare i crediti.

Il Cantone potrebbe far capo alla misura 1 del credito di 10 milioni oro BNS, tuttora inutilizzata, per facilitare il Factoring da parte di Banca Stato: a titolo di esempio essa potrebbe praticare un tasso di sconto Factoring del 3,5% contro il 7,5% normalmente applicato, e il Cantone assume a suo carico nelle misure di rilancio il mancato utile del 4% da parte della Banca dello Stato su questo specifico segmento di attività. Ad esempio, con un minor utile di 3 milioni di franchi si permetterebbe alla Banca dello Stato di concedere crediti factoring per 75 milioni di franchi, ossia pari a fr. 100'000.- di linea di credito per 750 Piccole e Medie Imprese ticinesi (PMI).

Un'immediata, sana, semplice ed efficace boccata d'ossigeno per la nostra economia.

Il ruolo di Banca Stato a favore dell'economia ticinese, fatta principalmente di PMI, deve essere in generale sviluppato, per adempiere agli scopi di legge della stessa.

Pertanto chiediamo quanto segue:

- a) nell'ottica di ri-orientamento della piazza finanziaria ticinese verso altri settori d'attività alternativi alla gestione patrimoniale tradizionale, il Consiglio di Stato chiede in modo

formale alla Banca dello Stato di implementare un servizio performante di Factoring per le Piccole e Medie Imprese (PMI).

- b) In via subordinata, la commissione della gestione e delle finanze, visto l'acuirsi della crisi anche per le piccole e medie imprese, confrontate a rallentamenti nell'incasso delle fatture, inserisce una modifica al dispositivo del messaggio 6553 con la quale si incarica la Banca dello Stato di dotarsi in tempi rapidi di una struttura di Factoring per le piccole e medie imprese, utilizzando la misura 1 del credito dell'oro Banca Nazionale (M 5872) per praticare un tasso di sconto fatture agevolato per questo momento di crisi.

Paolo Sanvido, Michele Foletti e Sergio Morisoli
Barra - Bergonzoli - Ferrari - Guerra - Minotti -
Paparelli - Rückert

Ai sensi dell'art. 101 cpv. 3 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, la mozione è trasmessa al Consiglio di Stato.

MOZIONE

Assistenti di Polizia per aumentare le risorse a favore della sicurezza

del 28 novembre 2011

La necessità di sicurezza è certamente una delle questioni maggiormente sentite dalla popolazione anche nel nostro Cantone. Siamo tutti d'accordo nel ritenere che la sicurezza garantisce ai cittadini la libertà e favorisce la qualità del loro vivere quotidiano oltre a mantenere alta l'attrattività sociale ed economica del nostro Paese e quindi della crescita del nostro benessere.

Le possibili misure per ottemperare all'obiettivo di garantire sicurezza nel nostro Cantone, vanno dall'aumento degli effettivi al miglioramento del coordinamento e della collaborazione tra le varie forze in campo, dalla valorizzazione delle professioni legate alla sicurezza alla dotazione alle forze dell'ordine attive in Ticino dei più moderni ed efficienti strumenti di lavoro.

A diverse riprese i responsabili dei corpi di polizia cantonale e comunali hanno dichiarato la necessità di aumentare il numero di agenti di polizia attivi sul nostro territorio e di adeguare la dotazione di mezzi e infrastrutture a loro disposizione. Nel contempo hanno pure rilevato la difficoltà a reperire personale interessato e idoneo ad assumere il ruolo di Agente di polizia.

In questo senso rientra la possibilità, già adottata da altri Cantoni, di dotarsi di una nuova figura professionale, ossia l'assistente di polizia, una figura professionale intermedia le cui

mansioni e competenze professionali si situano tra quelle dell'agente e quelle dell'ausiliario di polizia, che permetterebbe di sopperire alla mancanza di agenti lamentata da tutti gli organici delle forze dell'ordine comunali e cantonale.

Per questa nuova figura professionale è necessaria una formazione di 4/6 mesi, abbreviata rispetto a quella dell'agente di polizia anche perché i compiti sono limitati.

L'assistente di polizia ha il pregio di svolgere una funzione complementare rispetto all'attività del funzionario di polizia potendo svolgere taluni compiti (che devono essere precisati ma che possono essere, per esempio, direzione del traffico, comminatoria di semplici contravvenzioni ed altro ancora) e permettendo ai funzionari di polizia di concentrarsi su compiti a favore dell'ordine e della sicurezza pubblica.

Per queste ragioni, la nuova figura intermedia è soprattutto richiesta nelle città (a Lugano è stata accolta favorevolmente una mozione che va in tal senso), dove funge d'appoggio all'attività operativa sul territorio degli agenti. L'assistente di polizia potrebbe dunque essere introdotto soprattutto nei corpi delle polizie dei comuni più grandi, assumendo, per esempio, la funzione oggi svolta dal poliziotto di quartiere, e diventando punto di riferimento importante per la popolazione e svolgendo in tal modo un interessante ruolo sociale in particolare nei quartieri delle città.

L'introduzione di questa nuova figura professionale necessita tuttavia di una modifica legislativa a livello cantonale, non essendo oggi prevista dalla Legge sulla polizia, come pure una pianificazione della formazione necessaria per tale funzione.

Facendo uso delle facoltà previste dall'art. 101 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato il sottoscritto deputato chiede - nella forma della mozione - al Consiglio di Stato:

1. che il Cantone elabori, se fosse il caso prendendo contatto con altri cantoni (a questo riguardo giova l'esempio dalla Loi sur la police neuchâteloise del 20 febbraio 2007² e del relativo regolamento³), le opportune modifiche legislative e direttive destinate alle autorità cantonale e comunali per introdurre negli attuali corpi di polizia anche la figura di assistente;
2. che il Cantone pianifichi le misure necessarie sul piano della formazione e della riorganizzazione degli attuali corpi di polizia e dei loro compiti al fine d'inserire senza creare doppioni la figura di assistente di polizia;
3. che vengano incrementati e migliorati i rapporti di collaborazione tra il Cantone e i Comuni sul tema della sicurezza, prendendo tutte le opportune iniziative al riguardo.

Lorenzo Jelmini

Ai sensi dell'art. 101 cpv. 3 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, la mozione è trasmessa al Consiglio di Stato.

² http://rsn.ne.ch/ajour_99/default.html?5611.htm

³ http://rsn.ne.ch/ajour_90/default.html?56110.htm

MOZIONE

Messaggio n. 6553 - Misure straordinarie a sostegno dell'occupazione e delle imprese

Messaggio n. 6552 - Preventivo 2012

del 28 novembre 2011

A diversi livelli (Confederazione, Cantoni, BNS) si stanno prendendo misure per mitigare gli effetti negativi del cosiddetto "franco forte"; ma sarebbe meglio dire dell'enorme debolezza dell'euro, della drammatica situazione dei conti pubblici degli Stati UE e quindi della crisi economica che ne consegue per le economie di quei Paesi, che si riflette poi sul nostro import/export industriale e di servizi, sui nostri commerci e sulla nostra piazza finanziaria.

Il Ticino, pur essendo marginale a questi megatrend, non sarà risparmiato e ne subisce e ne subirà certamente come tutti le conseguenze poco rallegranti.

Il Governo ha presentato, con il messaggio n. 6553, un pacchetto di misure a dire il vero "molto leggere" per cercare di mettere qualche cerotto alla situazione locale. Con il messaggio n. 6552 sul P 2012 non si intravedono misure più incisive a tale scopo. Le Linee direttive 2012-15 tardano a giungere. Di misure attive di politica economica "vera" a medio termine per il rilancio dell'occupazione e dell'economia da parte del DFE non se ne sente parlare.

Le misure contenute nel M 6553 sulla formazione, sulla disoccupazione, sul credito agevolato (fideiussione cantonale), contributi alla partecipazione a fiere e altre misure, creano l'idea che si stia facendo qualche cosa, ma vi sono seri dubbi sulla loro efficacia concreta per chi, cittadini e piccole medie imprese, sta subendo i risvolti negativi di quello che accade a livello macroeconomico.

In questo momento particolare, la misura più efficace è quella di lasciare da subito maggiori soldi nelle tasche dei cittadini e delle imprese. Siccome fiscalmente le misure di riduzione delle imposte e di amnistia tardano a profilarsi (anzi, sembra in corso una meditazione per aumentarle!) è giunto il momento che almeno i "prezzi statali" scendano.

Un fattore importante, che vista la situazione pesa enormemente, sono i costi "statali" per le imprese, le industrie, i commerci, la ristorazione, gli alberghi, i servizi ecc. Ogni azienda sta cercando in ogni modo di diminuire i propri costi interni, facendo sacrifici e cercando di non licenziare.

Ma vi sono i costi esterni sui quali nulla può fare. Si tratta: delle imposte indirette, delle tasse amministrative e causali, dei contributi, delle multe e dei balzelli che vengono chiesti ai cittadini e alle aziende. Chiamiamoli per semplificare "prezzi statali".

Lo Stato tramite questo genere di "prezzi statali" incamera circa il 20% delle sue entrate, cioè circa 500 milioni all'anno.

Con questa mozione urgente, visto lo slittamento del dibattito sul P 2012, chiedo al Governo di fornire una serie di decreti urgenti con data di scadenza, in sede di

supplemento al messaggio P 2012, atti a diminuire del 10% in media il costo per il cittadino e le imprese di questo genere di oneri.

Sergio Morisoli

Ai sensi dell'art. 101 cpv. 3 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, la mozione è trasmessa al Consiglio di Stato.

INTERPELLANZA

Officine di Bellinzona: cosa intende fare il Governo?

del 9 novembre 2011

Abbiamo appreso oggi dai mass media la notizia che nel 2012 le Officine di Bellinzona (OBE) saranno confrontate con un calo delle commesse. Come riportato dai diversi media, *oggi sono stati resi noti i piani dell'azienda: in vista c'è un taglio del 40% del volume di lavoro nel settore carri per il prossimo anno. Meno commesse significa meno ore di lavoro, che per il 2012 caleranno del 26% passando dalle attuali 500'000 a 370'000.*

Tutto questo, come sottolineato dalla Commissione del Personale delle Officine, mette a rischio i posti di lavoro nelle Officine di Bellinzona ed è una decisione inaccettabile in un momento di crisi economica che già di per sé sta fragilizzando ulteriormente il mercato del lavoro in Ticino e in Svizzera.

A nostro modo di vedere questa recente decisione oltre a mettere a rischio i posti di lavoro, mette anche in discussione il progetto di un Centro di competenze, promosso da un'iniziativa popolare corredata da 15'000 firme, che dovrebbe sorgere nelle Officine di Bellinzona.

Con la presente interpellanza chiediamo al Governo:

- se è informato dei progetti e delle reali intenzioni dei vertici delle Ferrovie federali Svizzere in merito alle Officine di Bellinzona;
- come intende intervenire nei confronti dell'Autorità federale per evitare questa decisione che mette a repentaglio posti di lavoro nelle Officine di Bellinzona;
- se il Governo, alla luce delle nuove decisioni prese dai vertici della Ferrovia e dell'Autorità federale, intende accelerare i processi volti alla creazione di un centro cantonale di competenze nella mobilità sostenibile attorno alle Officine di Bellinzona.

Per il Gruppo socialista:
Pelin Kandemir Bordoli

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

INTERPELLANZA

Lavori di ristrutturazione CPC Chiasso: tutto è in ordine?

del 18 novembre 2011

La situazione al CPC di Chiasso non è per nulla migliorata, anzi segnalo un articolo apparso oggi sul CdT da cui si evince che ieri si sono avuti seri disagi all'istituto scolastico per la demolizione di una soletta.

Gli studenti si dicono "**stufi di questa situazione**" e definiscono **invivibile lo stabile**.

Chi ha potuto visitare la scuola non può che condividere queste parole.

Vista l'urgenza di una risposta e, si spera, di provvedimenti in merito, ho deciso di inoltrare la presente interpellanza riprendendo qui di seguito una mia interrogazione (n. 290.11) sulla questione, inoltrata l'11 ottobre 2011 e al momento ancora inevasa:

«Questa mattina, dopo un dibattito al quale ho partecipato, sono stato invitato da alcuni studenti a visitare il Centro Professionale Commerciale di Chiasso per rendermi così conto della situazione con cui i ragazzi sono quotidianamente confrontati dal punto di vista logistico.

Allegate alla presente interrogazione troverete alcune foto che ben evidenziano le condizioni attuali dello stabile che è toccato da lavori di ristrutturazione.

Questi, anche se assolutamente necessari, provocano non pochi disagi agli allievi che frequentano l'istituto; infatti, mi è stato segnalato, che gli "spifferi" d'aria non si contano più, e con l'inverno che si avvicina non è sicuramente adatto per la salute dei nostri ragazzi, oltre ad evidenti cavi elettrici "svolazzanti", rumori assordanti durante le lezioni, per non parlare del quantitativo di polvere che vaga all'interno della scuola.

Tali interventi di miglioria, come detto necessari, non devono però mettere a repentaglio la salute e tantomeno il normale svolgimento del programma scolastico.

Con la presente interrogazione chiedo quindi al Consiglio di Stato:

1. *quando è prevista la fine dei lavori? I tempi ed i preventivi sono rispettati?*
2. *Visto l'avvicinarsi dell'inverno, sono previsti provvedimenti per affrontare il freddo all'interno della scuola?*
3. *Quali interventi sono previsti per contrastare il rumore durante le lezioni?*
4. *Esiste effettivamente un eventuale potenziale pericolo per la salute degli allievi?*
5. *Tutte le misure di sicurezza sono rispettate?».*

Daniele Caverzasio

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



INTERPELLANZA

Sorteggio informatico a rischio?

del 28 novembre 2011

Il pareggio tra due candidati nelle elezioni per il Consiglio nazionale è certamente un caso eccezionale, ma dimostra che anche gli eventi più improbabili possono verificarsi.

Per contro le situazioni di parità nelle elezioni per i Municipi e i Consigli comunali, a causa dei numeri più ridotti in gioco, sono molto più frequenti. La legge sull'esercizio dei diritti politici stabilisce soltanto che, in caso di parità di voti fra i candidati dello stesso gruppo, l'ordine di elezione viene determinato per sorteggio, senza indicarne le modalità.

Con lo spoglio centralizzato è ormai prassi consolidata che il sorteggio sia effettuato dall'elaboratore elettronico tramite un algoritmo generatore di numeri pseudo casuali.

Già in passato si erano espressi dubbi sulla validità di questo sorteggio, ma, per quanto ne so, non si era andati oltre.

Ora la recente sentenza del Tribunale federale rimette tutto in discussione, per cui è presumibile che, in occasione delle prossime elezioni comunali qualche candidato/a escluso/a a seguito del sorteggio elettronico, inoltri un ricorso.

Chiedo pertanto al Consiglio di Stato:

1. l'algoritmo utilizzato garantisce piena equità, nel senso che ognuno dei candidati ha le stesse probabilità di essere favorito dal sorteggio? Ci sono dati che lo confermano?
2. In passato il sorteggio informatico è già stato oggetto di formali ricorsi?
3. La recente sentenza del Tribunale federale si applica anche alle elezioni cantonali e comunali?
4. Come viene valutato il rischio di ricorsi in occasione delle elezioni comunali del prossimo aprile?
5. Sono già state ipotizzate modalità alternative o misure particolari per evitare che eventuali ricorsi ritardino eccessivamente la proclamazione degli eletti?

Francesco Cavalli
Canevascini - Malacrida

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

INTERPELLANZA

Pirati informatici nel sito del Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport

del 28 novembre 2011

La sera del 16 novembre 2011 mediante posta elettronica dal sito "edu.ti.ch" è stata trasmessa una e-mail a tutti gli utenti del Dipartimento. Con la scusa che nelle cartelle account "edu.ti.ch" era stato rilevato un virus DGTEX è stato chiesto a tutti i destinatari di allestire una scheda di risposta e di indicare le generalità dell'utente e la password.

Sembra che alcune decine di utenti abbiano risposto fornendo tutte le indicazioni richieste.

I sottoscritti deputati chiedono al Consiglio di Stato:

1. quanti sono gli utenti del Dipartimento educazione, cultura e sport che hanno risposto fornendo in particolare la loro password?
2. Quali sono i dati sensibili ai quali i pirati informatici hanno potuto accedere?
3. I pirati informatici hanno potuto accedere a dati sensibili riguardanti allievi e le loro famiglie?
4. Quali sono gli accorgimenti tecnici già messi in atto o che dovranno essere previsti per evitare il ripetersi di simili attacchi informatici?

Giorgio Galusero
Maristella Polli
Giorgio Pellanda

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