

ANNO 2006/2007

Seduta XLVI: giovedì 22 marzo 2007 - mattutina

SOMMARIO

1. Presentazione di atti parlamentari
2. Osservazioni di deputato
3. Stanziamento di un credito d'opera di fr. 9'500'000.- per la sistemazione viaria del Pian Scairolo e di un credito di progettazione di fr. 500'000.- per l'allestimento di un concorso internazionale di idee di urbanistica per il Pian Scairolo
 - Messaggio del 21 novembre 2006 no. 5860
 - Rapporto del 27 febbraio 2007 no. 5860 R; relatore: Thomas Arn
4. Richiesta di un credito di fr. 1'144'600.- a favore del Comune di Brusino Arsizio per il sussidiamento delle opere di allacciamento di Brusino Arsizio (via Maroggia) all'impianto di depurazione delle acque di Mendrisio e dintorni (fr. 944'600.-) e concessione di un contributo straordinario (massimo fr. 200'000.-)
 - Messaggio del 30 gennaio 2007 no. 5878
 - Rapporto del 27 febbraio 2007 no. 5878 R; relatore: Mario Ferrari
5. Concessione di un credito di fr. 4'660'000.- per l'allestimento del progetto di massima del collegamento stradale del Locarnese (A2-A13) e delle relative misure compensatrici e di un credito di fr. 1'056'000.- per l'allestimento del progetto e l'elaborazione del PUC del Parco del Piano di Magadino
 - Messaggio del 19 dicembre 2006 no. 5869
 - Rapporto di maggioranza del 27 febbraio 2007 no. 5869 R1; relatore: Giovanni Merlini
 - Rapporto di minoranza del 6 marzo 2007 no. 5869 R2; relatore: Raoul Ghisletta
6. Chiusura della seduta e rinvio

PRESIDENZA: Bruno Lepori, Presidente

Alle ore 09.45 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 77 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Adobati - Allidi-Cavalleri - Arigoni - Arn - Bacchetta-Cattori - Bagutti - Beltraminelli - Beretta Piccoli L. - Beretta-Piccoli F. - Bergonzoli - Bertoli - Bobbià - Boneff - Bonoli - Bordogna - Brivio - Butti - Caimi - Calastri - Canonica G. - Canonica I. - Carobbio - Carobbio Guscetti -

Cavalli - Colombo - Croce - Dafond - David - Dell'Ambrogio - De Rosa - Dominé - Duca Widmer - Ducry - Ferrari C. - Ferrari M. - Fiori - Foletti - Fornera - Gemnetti - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Giudici - Gobbi R. - Guidicelli - Jelmini - Lepori - Lepori Colombo - Lombardi - Lotti - Lurati - Maggi - Malandrini - Marzorini - Mellini - Menghetti - Merlini - Orelli Vassere - Orsi - Pantani - Pedrazzini - Pelossi - Pestoni - Piazzini - Pinoja - Poli - Ravi - Ricciardi - Righinetti - Rizza - Rusconi - Salvadè - Savoia - Soldati - Suter - Terrier - Torriani - Truaisch

Si sono scusati per l'assenza:

Bignasca - Gobbi N. - Isenburg - Pellanda - Quadri - Regazzi

Non si sono scusati per l'assenza:

Celio - Dadò - Del Bufalo - Marra - Pini - Robbiani - Vitta

1. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma elaborata da Gianluigi Piazzini e Fabio Regazzi per la modifica dell'art. 58 della Costituzione cantonale (introduzione di un quorum diretto per l'elezione del Gran Consiglio)

del 22 marzo 2007

Alla luce del risicato risultato e delle continue sollecitazioni mi sono convinto che sia più che opportuno riproporre l'iniziativa parlamentare elaborata presentata il 15 settembre 2003 dal collega Fabio Regazzi.

Con l'accordo dello stesso, inoltro quindi un'iniziativa parlamentare elaborata (in pratica la sua fotocopia). Riprendo inoltre le considerazioni tecniche e politiche che la accompagnavano, sviluppate in buona parte nel recente dibattito parlamentare.

Risparmio terminologie e scenari d'appoggio, peraltro di continua attualità: basti pensare al dibattito in atto nella vicina Penisola.

Mi limito ad aggiungere che la riforma delle istituzioni passa anche dall'introduzione di una soglia di sbarramento. Un passo che dovrebbe contribuire ad agevolare con il tempo il bipolarismo e la convergenza su programmi condivisi.

Tutto quanto premesso chiedo la seguente modifica dell'art. 58 della Costituzione cantonale con l'introduzione di un nuovo cpv. 2:

Art. 58 cpv. 2 (nuovo)

¹Il Gran Consiglio è eletto in un unico circondario con il sistema proporzionale con facoltà dei partiti di garantire la rappresentanza regionale.

²*Le liste che non raggiungono il 4% del totale dei voti validi non partecipano alla ripartizione.*

³La legge ne disciplina le modalità.

Gianluigi Piazzini

Fabio Regazzi

Ai sensi dell'art. 97 cpv. 2 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, l'iniziativa è trasmessa al Consiglio di Stato.

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma elaborata da Jacques Ducry per la modifica dell'art. 4 della Costituzione cantonale (pari opportunità)

del 22 marzo 2007

- Vista la Costituzione federale del 18 aprile 1999;
- vista la Costituzione cantonale del 14 dicembre 1997;
- accertato che gli obiettivi sociali di cui all'art. 14 della Costituzione cantonale sono solo in parte concretizzati tramite l'attività legislativa e la relativa attività esecutiva;
- accertata l'evoluzione preoccupante della disoccupazione giovanile e i susseguenti problemi che minano sempre più la coesione sociale creando problematici disagi esistenziali;
- accertato l'aumento esponenziale dei casi di assistenza e delle persone in vari modi sussidiate;
- accertato che la politica finanziaria a oggi non riesce a garantire ai cittadini residenti in Ticino quel "benessere economico" menzionato all'art. 4 cpv. 1 della Costituzione cantonale;
- ritenuto che l'impegno educativo, già notevole, della scuola pubblica può essere migliorato rivedendo in parte certe opzioni di sinergia con il mondo lavorativo e con le opzioni delle competenti Autorità federali;
- ritenuto che a oggi vi sono eccessive differenze di opportunità anche a dipendenza del luogo di residenza delle persone, non da ultimo anche per un sempre più intenso multietnicismo;
- ritenuto che le differenze, a volte eccessive, di moltiplicatori d'imposte comunali non favoriscono le pari opportunità per i cittadini;

- accertate quindi eccessive disuguaglianze fra i cittadini, in contrasto anche con i disposti dell'art. 7 della Costituzione cantonale,

propongo a questo Gran Consiglio e, se del caso, ai cittadini votanti, la seguente modifica dell'art. 4 della Costituzione cantonale:

Articolo 4 cpv. 3 (nuovo)

³Il Cantone promuove le pari opportunità per i cittadini.

Jacques Ducry

Ai sensi dell'art. 97 cpv. 2 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, l'iniziativa è trasmessa al Consiglio di Stato.

MOZIONE

Spazio agli apprendisti? Il Cantone si faccia promotore nel sostenere aziende "virtuali" di pratica commerciale quale alternativa alla mancanza di posti di tirocinio in questo ramo

del 22 marzo 2007

Negli ultimi anni il numero di apprendisti che non trovano occupazione è in continuo aumento. In data 21 settembre 2006, a scuole iniziate da 3 settimane, erano ancora ben 38 i giovani senza un posto di tirocinio. Di questi ragazzi un numero importante riguarda candidati nel ramo del commercio.

La situazione del mercato del lavoro, soprattutto per quanto concerne appunto gli apprendisti di commercio, è caratterizzata dai seguenti fattori:

- sempre minore disponibilità, da parte dei datori di lavoro, ad assumere apprendisti a causa della (nuova) mobilità di personale, cioè della precarietà di talune funzioni che vengono sostituite con personale a tempo determinato, senza impegno di formazione.
- Il continuo e maggior impegno richiesto ai datori di lavoro per la formazione secondo le nuove norme della "riforma" dell'apprendistato di commercio e della vendita. Già con le classi "pilota" si è delineata una certa opposizione delle ditte ad assumere nuovi oneri.
- Il momento di ridimensionamento economico, caratterizzato da anni di mancata crescita economica, ha fatto sì che il risparmio sui costi abbia portato alla rinuncia di nuova occupazione.
- Il modello di scuola ticinese; la scuola media come trampolino obbligatorio per la continuazione degli studi (liceo), oppure all'opposto per l'assunzione di mansioni marginali nel campo del lavoro giovanile (nuova discriminazione con i livelli). Le famiglie (e gli allievi SMe, con i loro docenti) non riconoscono il valore della formazione professionale.

Considerando la continua contrazione dei posti di tirocinio, soprattutto nel settore commerciale, vi è da pensare ad alternative affinché i ragazzi che finiscono la quarta media non si debbano trovare nella triste situazione di dover scegliere "strade" non rispecchianti le proprie ambizioni e capacità.

Se da parte delle ditte private si notano diverse resistenze, potrebbe rientrare nei compiti e nei doveri dello Stato cercare e trovare soluzioni praticabili.

Una di queste soluzioni potrebbe essere la possibilità offerta al settore dell'apprendistato attraverso il finanziamento di aziende di pratica commerciale.

Un'azienda di pratica commerciale avrebbe come scopo quello di permettere ai partecipanti di acquisire la massima esperienza pratica, abbinata alle conoscenze teoriche apprese a scuola, in modo da facilitare l'inserimento nel mondo del lavoro ad apprendistato ultimato.

Scopo principale

Durante il periodo di apprendistato il giovane viene seguito sul posto di lavoro da professionisti, i quali oltre a trasmettere le proprie conoscenze nel ramo lavorativo sono anche in grado di seguirli dal punto di vista scolastico facendo in modo che l'abbinamento scuola-lavoro sia pienamente soddisfatto.

Svolgimento dell'attività pratica

- In un'azienda di pratica commerciale (APC) vengono svolte le normali relazioni commerciali svizzere ed estere con le altre aziende virtuali pur non esistendo "fisicamente" un flusso di merce e di denaro.
- Si offre pertanto la possibilità ai partecipanti di acquisire esperienza in ogni settore commerciale (amministrazione, contabilità, logistica acquisti e vendite, marketing e risorse umane).
- La rotazione nei diversi settori conferisce responsabilità e flessibilità (metodologie essenziali nel mondo del lavoro), sviluppando lo spirito di gruppo, la polivalenza, l'indipendenza e la creatività, senza tralasciare l'iniziativa personale.

Gli obiettivi

Pedagogici:

- vengono scelte le metodologie che permettono ai partecipanti, una volta terminato l'apprendistato, di entrare nel mondo del lavoro con buone basi.

Formativi:

- sono scelti i metodi formativi che permettono a tutti i partecipanti di essere confrontati con un ventaglio di competenze commerciali che toccano i diversi settori dell'economia.

Essendo tutti i partecipanti seguiti in maniera approfondita dalle persone preposte e avendo gli studenti la possibilità di dedicare giornalmente momenti di studio, viene chiesta l'iscrizione alla scuola con maturità integrata nell'arco di 3 anni in modo tale che una volta terminato il periodo di apprendistato il giovane possa presentarsi presso potenziali datori di lavoro con una maggior opportunità di assunzione.

La realizzazione di un'azienda di pratica commerciale interamente dedicata alla formazione di apprendisti potrebbe essere una soluzione per migliorare sensibilmente quelle carenze che oggi si riscontrano presso la maggior parte di coloro che terminano

l'apprendistato di commercio e che è una delle cause della mancata occupazione dei giovani.

La sfida che viene lanciata con questo progetto non deve essere vissuta come una mancanza di fiducia verso i datori di lavoro, ma come un alleggerimento della mole di lavoro che questi ultimi hanno e che porta alla conseguente impossibilità di seguire con efficacia gli apprendisti.

La richiesta che viene esplicitamente rivolta agli apprendisti è il massimo impegno nel seguire sia lo studio sia l'apprendimento del lavoro.

Richiesta della mozione

Rifacendomi alle facoltà concesse dalla legge, chiedo al Consiglio di Stato, e più precisamente al Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport, di:

- voler studiare questo reale problema che vede il crescente numero di apprendisti senza posto di lavoro, specialmente nel ramo commerciale;
- valutare l'alternativa di creare posti di lavoro "virtuali", come auspicato in questa mozione, porgendovi rimedio organizzativo – collaborando con aziende virtuali già esistenti – e finanziario con un messaggio al Gran Consiglio.

Marco Rizza

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

Domanda di costruzione dell'ESR per l'impianto di vagliatura delle scorie provenienti dall'impianto cantonale di termovalorizzazione dei rifiuti. Quanto è necessario e dove? Occorre chiarezza!

del 22 marzo 2007

Lo scorso 23 novembre il Comune di Novazzano pubblicava una domanda di costruzione per l'impianto per la vagliatura delle scorie prodotte dall'impianto di termovalorizzazione dei rifiuti solidi urbani che sarà probabilmente realizzato a Giubiasco. Un impianto che ha come obiettivo di trattare annualmente 36'000 t di scorie che, dopo il trattamento e il mescolamento con ceneri lavate, saranno depositate nel nuovo vaso, denominato "tappa T.3". Nel rapporto di impatto ambientale si legge che in fase di esercizio vi saranno delle immissioni prodotte dall'impianto e dalla lavorazione, in particolare polveri e rumori. Si tratta, in parole povere, di un capannone di m 48 x 16.5 x 7.5 in cui vi sono calamite e frantoi che permettono di estrarre dalle scorie le componenti metalliche e di ridurre le dimensioni delle particelle da depositare in discarica.

Fa specie come in tutti i documenti ufficiali non vi sia traccia di questa struttura. Mi riferisco al messaggio del Consiglio di Stato no. 5272 del 18 giugno 2002 concernente lo stanziamento di un credito destinato al sussidiamento dei costi di progettazione della tappa per scorie in Valle della Motta, nonché al relativo rapporto del 26 febbraio 2003. In tali atti si spiegano nel dettaglio le opere previste: «*la formazione dell'invaso, l'impermeabilizzazione di fondo in calcestruzzo asfaltico, la raccolta e il trasporto del percolato agli impianti di trattamento, la sistemazione finale con impermeabilizzazione di superficie e copertura*». Dell'impianto di vagliatura, non certo secondario o trascurabile, non se ne parla. Significativi mi paiono anche il messaggio del Consiglio di Stato no. 5616 del 21 dicembre 2004 e il relativo rapporto commissionale del 10 marzo seguente relativi alle varianti 2004 del Piano di utilizzazione cantonale della discarica della Valle della Motta (PUC-DVM). Con tali varianti si sono adattati gli strumenti pianificatori del comparto, in vista della realizzazione della stazione di trasbordo dei rifiuti e si sono apportate altre modifiche, accennando pure alla "Tappa 3" per il deposito dei residui dell'impianto di Giubiasco, ma senza menzionare, neanche in questo caso, la struttura ora oggetto della domanda di costruzione.

Dal rapporto sull'impatto ambientale allegato alla domanda di costruzione, viene rilevato che non vi è alcun obbligo legale di sottoporre le scorie della termovalorizzazione a questo ulteriore processo di vagliatura. Se ciò malgrado si vuole comunque procedervi, ritengo che non lo si dovrebbe costruire a Novazzano. In effetti questa operazione avrebbe il pregio, secondo quanto risulta dalla relazione tecnica, di permettere di ridurre il quantitativo di scorie del 10% e di consentire un maggior sfruttamento della volumetria di deposito dell'ordine del 25%. Ne deriva che se la vagliatura venisse effettuata alla fonte, ossia nelle prossimità del futuro impianto di termovalorizzazione, si eviterebbe l'inutile transito attraverso il Ticino di un quarto delle scorie; assumendo per buona la cifra di 16 autocarri che dovrebbero giungere in discarica ogni giorno, i viaggi evitati sarebbero in pratica 1000 all'anno. Oltre a ciò, si risparmierebbero evidentemente ulteriori disagi ai vicini e alla popolazione dei Comuni in prossimità della discarica, che già hanno sopportato a sufficienza le conseguenze del deposito dei rifiuti, non solo in Valle della Motta, ma già in precedenza a Casate. Da ultimo, ma non per importanza, si tutelerebbe e valorizzerebbe il comparto naturalistico, paesaggistico e ricreativo del Parco della Valle della Motta, istituito con apposito Piano di utilizzazione cantonale (PUC-DVM).

Rifacendomi a queste considerazioni, avvalendomi delle facoltà concesse dalla legge, mi permetto di interrogare il Consiglio di Stato in questi termini:

- sembra significativo che nei vari messaggi del Consiglio di Stato e nei relativi rapporti commissionali allestiti negli ultimi anni in merito alla Valle della Motta questa infrastruttura non sia mai stata menzionata: era già prevista o è una novità recente?
- Inoltre, visto che l'impianto avrebbe il pregio di ridurre il quantitativo di scorie del 10% e la loro volumetria del 25%, non sarebbe logico installarlo alla fonte (Giubiasco) evitando così il 25% di inutili trasporti via camion attraverso il Ticino?
- Quale impatto avrebbe questo impianto a Giubiasco, ritenuto che a Novazzano lo si vorrebbe piazzare a breve distanza da un nucleo abitativo?
- I cittadini dei Comuni in prossimità della discarica non hanno già sopportato abbastanza inconvenienti (e continueranno a sopportarne visto che il deposito delle scorie in quanto tale è previsto da decenni) anche senza questo impianto, rumoroso e fonte indubbia di immissioni importanti di polvere?

- L'installazione di questa infrastruttura, prima mai menzionata, non sembra in contraddizione con gli obiettivi naturalistici che hanno portato alla creazione del Parco della Valle della Motta, con relativo PUC?

Marco Rizza

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

2. OSSERVAZIONI DI DEPUTATO

SALVADÈ G. - Considerato che, per mancanza di tempo, si è deciso di non rispondere agli atti parlamentari pendenti, mi permetto di chiedere che la mia interpellanza¹ sull'uso e l'abuso dei telefonini nelle scuole venga trasformata in interrogazione.

LEPORI B., PRESIDENTE - Non è stato impedito ai Consiglieri di Stato di rispondere per mancanza di tempo; se lo desiderano lo possono fare in coda alle proprie trattande.

SALVADÈ G. - Riformulo la richiesta: chiedo la trasformazione automatica in interrogazione della mia interpellanza se, al termine della seduta, la stessa dovesse risultare inevasa.

3. STANZIAMENTO DI UN CREDITO D'OPERA DI FR. 9'500'000.- PER LA SISTEMAZIONE VIARIA DEL PIAN SCAIROLO E DI UN CREDITO DI PROGETTAZIONE DI FR. 500'000.- PER L'ALLESTIMENTO DI UN CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE DI URBANISTICA PER IL PIAN SCAIROLO

Messaggio del 21 novembre 2006 no. 5860

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

È aperta la discussione di entrata in materia.

GHISLETTA R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - I commissari PS hanno firmato con riserva il rapporto riguardante la sistemazione viaria dell'area dei centri

¹ Interpellanza: *Scuola e telefonini: diffondere dubbi, la peggior lezione*, Giorgio Salvadè, 20.03.2007.

commerciali a Lugano-sud, Pian Scairolo. Queste infrastrutture, cresciute a dismisura negli ultimi trent'anni e pensate esclusivamente per clienti che si recano in auto a fare acquisti, stanno generando un volume di traffico paralizzante e, come si legge nel messaggio² del Consiglio di Stato del 13 marzo 2007, hanno ancora ampi piani d'espansione che creeranno sempre più traffico e inquinamento. La strategia del Cantone passa attraverso misure urgenti, progetti pilota (come quelli per il Pian Scairolo e San Martino) e modifiche del Piano direttore, nell'ambito delle quali viene esaminata la scheda R8 che stabilisce i criteri essenziali con cui gestire il traffico delle zone commerciali e l'impatto territoriale. Purtroppo, il messaggio no. 5843 del Consiglio di Stato sull'adozione degli Obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore non verrà esaminato in questa legislatura. Infine, la strategia del Governo passa anche attraverso una modifica della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio [LaLPT; RL 7.1.1.1] che arriverà nella prossima legislatura. Ci auguriamo che le misure pianificatorie e le modifiche di legge possano essere varate in tempi brevi dal prossimo Parlamento, poiché occorre frenare al più presto la situazione caotica che rischia di diventare insostenibile, visti i piani di espansione dei centri commerciali.

Nel caso del Pian Scairolo riteniamo necessario un chiaro e univoco segnale a favore del potenziamento dei mezzi di trasporto pubblici. Ci sembra che i documenti pianificatori elaborati a livello locale contengano opzioni contraddittorie, come costruire più strade e, contemporaneamente, prevedere un potenziamento dei mezzi pubblici.

Secondo il PS, il risanamento ambientale di questa zona passa attraverso investimenti coraggiosi a favore dei mezzi pubblici, come potrebbe essere una linea veloce e moderna su rotaia. Voteremo il credito di 9.5 milioni di franchi per le opere urgenti da realizzare, al fine di salvaguardare l'accessibilità della zona per gli abitanti e cercare di rattoppare l'indecente situazione creatasi negli ultimi decenni con responsabilità soprattutto locali. Avremmo preferito se il Dipartimento del territorio avesse chiamato alla cassa anche i grandi centri commerciali della zona, e non solo il Cantone e i Comuni. Unicamente il centro IKEA contribuisce con fr. 400'000.- alla sistemazione del caos creato dai centri commerciali. Abbiamo approfondito la questione in Commissione, ma gli ostacoli legali per estendere l'applicazione anche ad altri centri commerciali sono insormontabili. In futuro, sarà quindi necessario adattare la base legale affinché i centri commerciali siano chiamati a contribuire finanziariamente ai disagi che creano.

Per contro, ci opponiamo al credito di fr. 500'000.- per il concorso internazionale di idee di urbanistica per il Pian Scairolo. Ci sembra infatti che alla base di detto concorso ci siano le stesse opzioni contraddittorie ribadite in precedenza, mentre la situazione imporrebbe scelte chiare e decise in favore dei mezzi pubblici. Il concorso internazionale rischia di non dare indicazioni politiche precise né al committente né al commissionato. Le premesse per la realizzazione di questo tipo di progetto ci sembrano confuse, per questo ci opporremo simbolicamente a questa parte di credito.

BELTRAMINELLI P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Oggi, a Zurigo, apre un centro commerciale che attirerà 20'000 persone al giorno con lo slogan: "Non solo centro commerciale".

² Messaggio no. 5903: *Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione del 30 maggio 2005 presentata da Raoul Ghisletta e cofirmatari relativa alle misure per contenere il traffico privato generato dai centri commerciali*, 13.03.2007.

Il Pian Scairolo ha subito un rapido sviluppo, per taluni incontrollato, ma in ogni caso diverso da quello immaginato.

In origine, il Pian Scairolo era una zona paludosa, inadatta all'agricoltura: qualcuno si ricorderà gli innumerevoli pali infissi nel terreno paludoso per costruire il centro IKEA. All'inizio, lo sviluppo era di tipo industriale e di servizio e gli spazi venivano occupati da aziende che non potevano più insediarsi in città. Poi, quando ci si è accorti della presenza dell'autostrada, la situazione è cambiata completamente e vi è stata una trasformazione repentina e improvvisa.

Oggi dobbiamo chiederci se il Pian Scairolo è ancora adatto ad attrarre centri commerciali. Riteniamo che vi sia ancora molto spazio edificatorio, ma che sia indispensabile indire un concorso urbanistico, anche se i socialisti non sono d'accordo. Finalmente, dopo anni, i Comuni hanno raggiunto una discreta collaborazione. Questo clima positivo rende possibile un concorso di urbanistica in favore di un Piano regolatore intercomunale, strumento inconsueto nella pianificazione cantonale dove l'autonomia comunale è fondamentale. Difatti, in passato, si è spesso privilegiata l'autonomia comunale che, in taluni casi, ha portato a incongruenze e sviluppi territoriali poco coerenti.

Nella fattispecie, il problema centrale, al di là del concorso di urbanistica, consiste nel sapere cosa inserire in questa zona che rimarrà comunque sempre attrattiva per i veicoli privati. I centri commerciali moderni non sono più luoghi dove la gente si reca unicamente per acquistare, ma spazi in cui trascorrere il tempo libero. Evidentemente, da quando vi si portano i bambini, anche solo per fare una passeggiata in tempo di pioggia, l'attrattività della zona è diventata straordinaria. Occorre però pensare ai residenti, che sono parecchi e che attualmente sono penalizzati da questa strada che serve gli attrattori di traffico. In origine la strada sembrava sovradimensionata, mentre oggi non è più in grado di soddisfare le esigenze degli utenti.

I ripari fonici autostradali sono estremamente importanti e quindi invito il Consigliere di Stato ad insistere affinché vengano realizzati al più presto.

Nei prossimi anni occorrerà trovare dei modi di finanziamento diversi. Non si potranno più chiamare alla cassa i privati una volta realizzate le opere; bisognerà trovare le giuste modalità per realizzare queste infrastrutture che vanno ben oltre a quelle normali di PR.

Occorrono nuove forme di finanziamento, verifiche sulla compatibilità dei nuovi insediamenti e, senz'altro, un potenziamento dei mezzi pubblici; ma non illudiamoci, i mezzi privati saranno sempre la maggioranza poiché ben poche persone si recheranno a fare grandi acquisti utilizzando i mezzi pubblici. Sono d'accordo con il rapporto della Gestione quando propone una *«codifica pianificatoria delle potenzialità di sviluppo in funzione della dotazione infrastrutturale del sistema trasportistico, con crescita della mobilità assorbita in gran parte dal trasporto pubblico»*. Cerchiamo, con i mezzi pubblici, di assorbire la differenza di traffico, ma non illudiamo la gente che tutto possa essere risolto unicamente con detti mezzi.

Evidentemente, grazie anche alla pianificazione intercomunale, sono stati fatti progressi e i primi interventi hanno permesso di risolvere problemi come quello delle frequenti colonne nella galleria in prossimità dell'uscita autostradale Lugano-Sud.

Progressi sono stati fatti, altri potrebbero essere fatti a condizione che vi sia la collaborazione di tutti.

BRIVIO N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Intervengo a nome del gruppo PLR, ma anche come parte in causa essendo uno dei tanti pendolari che quotidianamente

passa dal Pian Scairolo, non per andare ai centri commerciali, bensì per recarmi in città dal mio domicilio di Morcote.

Mi ricordo bene quando, transitando per il Pian Scairolo, vedevo tanti prati, alcuni grotti e pochissimi centri. L'unica attività industriale era il centro Pina con una sola pompa di benzina. E non sto parlando di tantissimi anni fa! In circa due decenni la situazione è mutata rapidamente e radicalmente, tanto da non permettere l'adattamento della strada, con i risultati che purtroppo tutti conosciamo! Gli interventi eseguiti hanno portato qualche miglioramento, ma c'è ancora tanto da fare. Il gruppo PLR saluta favorevolmente questo messaggio, ivi compreso il concorso di idee che porterà nuove suggestioni senza precludere soluzioni innovative che propendono per l'utilizzo dei mezzi pubblici.

Nel studiare soluzioni per il Pian Scairolo non si potrà non tener conto di alcune sensibilità, per cui mi permetto di fare due appelli al Consiglio di Stato. Con il primo appello chiedo di valutare una possibile utilizzazione dell'autostrada come arteria di appoggio per le soluzioni viarie del Pian Scairolo. L'autostrada passa, esiste già, e sarebbe peccato non sfruttarla per aumentare la viabilità. Con il secondo appello voglio ricordare che il Pian Scairolo dev'essere considerato un sacco, in cui l'unico accesso possibile è quello a nord e l'unico sbocco a sud è quello del fiume Scairolo, che sfocia nel lago. E questo perché a sud ci sono conformità geografiche e morfologiche che impediscono una viabilità con un forte traffico. Mi riferisco alle due strade cantonali che a sud del Pian Scairolo passano una da Morcote e l'altra da Carabietta in direzione di Agno. Oggi queste due strade vengono utilizzate come valvola di sfogo per il traffico del Pian Scairolo. Le soluzioni future non dovranno prevedere un utilizzo di queste due arterie (strada cantonale che collega Figino a Melide e strada cantonale che collega Figino ad Agno) come valvola di sfogo del Pian Scairolo, perché non lo sopporterebbero, nemmeno con tutti gli accorgimenti tecnici possibili perché la morfologia del territorio non si addice a tale affluenza ed inoltre si tratta di strade turistiche percorse anche da tanti ciclisti.

In conclusione, vi invito di accogliere il rapporto commissionale.

FOLETTI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Siamo favorevoli al messaggio e abbiamo sottoscritto il rapporto di Thomas Arn, non tanto per gli interventi previsti a livello viario – che consideriamo dei "cerotti" per cercare di risolvere un problema che invece andrebbe affrontato alla base – ma per il credito di progettazione per l'allestimento di un concorso internazionale di idee di urbanistica. Questo concorso deve essere realizzato tempestivamente perché circa un anno fa è stata istituita una Zona di pianificazione (ZP), che scade tra quattro anni. Inoltre, alcuni Comuni hanno già votato il credito necessario per il concorso urbanistico. Entro questo termine bisognerà trovare e adottare soluzioni da integrare nei vari PR, anche perché non si può pensare di bloccare all'infinito le possibilità pianificatorie ed edificatorie del Pian Scairolo, sia per i centri commerciali, sia per i privati.

Saranno sufficienti quattro anni? Non era il caso di indire prima questo concorso? Non si poteva discuterne già un anno fa, senza perdere tempo con la ZP?

Ricordo che il 50% del Pian Scairolo è ancora edificabile e non è costituito unicamente da centri commerciali, ma ha una discreta densità abitativa. Considerato quanto precede, si dovrà tener conto dei mezzi di trasporto pubblici, non solo in funzione dei centri commerciali, ma pure come servizio agli abitanti della zona. Attualmente è stata introdotta una nuova linea di autobus e vi è pure il Park and Ride (P+R) delle Fornaci, ma la situazione per gli abitanti del Pian Scairolo che vogliono recarsi a Lugano con i mezzi di

trasporto pubblici è sempre più difficile. La problematica va affrontata tempestivamente, altrimenti si rischia la "paralisi viaria" per tutti gli abitanti della zona.

Per quanto concerne gli interventi stradali, mi associo a quanto detto da Nicola Brivio. Ricordo inoltre che già nel lontano 1996 avevamo inoltrato un'interrogazione sulla problematica intitolata *Sicurezza agli svincoli autostradali*.

Chiedo inoltre al Consigliere di Stato di fare un'attenta valutazione prima di procedere alla posa della segnaletica semaforica poiché, con ogni probabilità, si potrà farne a meno.

Ricordo poi che è in corso una raccolta di firme in favore di una petizione lanciata dai cittadini del Pian Scairolo che chiedono misure in grado di migliorare la loro qualità di vita. Se tutti siamo utenti dei grandi centri commerciali, non tutti siamo abitanti di quella zona. I centri commerciali hanno portato benessere, ma anche disagi. Bisognerà quindi fare in modo che queste misure edificatorie e pianificatorie non vadano solo a vantaggio dei centri commerciali, ma anche e soprattutto di chi abita nel Pian Scairolo.

Con queste considerazioni, porto l'adesione del gruppo della Lega al rapporto commissionale.

PINOJA G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Per quel che concerne il credito di 9.5 milioni di franchi destinato all'ennesimo tentativo di sistemazione dell'area del Pian Scairolo non c'è molto da dire, se non che si tratta del solito "cerottino" di opere di pronto intervento necessarie a fornire, a breve termine, un modesto miglioramento, ma nulla di più. Il Pian Scairolo è vittima del suo successo, ma soprattutto di una pianificazione insufficiente. Le attività artigianali, industriali e commerciali, sorte in breve tempo, hanno anticipato ogni tentativo di intervenire con correttivi pianificatori. Il sistema viario risale agli anni Sessanta e oggi – dopo oltre quarant'anni, la creazione di più di 5'000 posti di lavoro e tanti nuovi insediamenti abitativi –, la strada è ancora la stessa. Si impone un profondo ripensamento.

Negli ultimi anni una priorità è stata risolta aggiungendo una corsia supplementare sull'autostrada in direzione sud, così da evitare la pericolosissima colonna di veicoli fermi all'interno della galleria. Tuttavia, i disagi del traffico, sempre più intenso, restano e il collasso viario è sempre in agguato. Le strade esistenti sono oggi insufficienti.

Si propone ora di allestire un concorso che, giustamente, viene descritto nel rapporto come «*l'ultima possibilità*» per intervenire e creare un riordino urbanistico sfruttando la pausa edificatoria imposta per cinque anni. Il gruppo UDC aderisce al rapporto con un'unica riserva: bisogna essere cauti nell'inserire nel bando di concorso che la maggiore mobilità dovrà essere assorbita dai mezzi di trasporto pubblici. In passato vi sono già stati diversi tentativi per incoraggiare l'utilizzo dei mezzi pubblici nel Pian Scairolo, ma senza successo. Ben difficilmente i privati che si recano a Grancia per acquistare mobili o grossi quantitativi di spesa, lo faranno utilizzando i mezzi pubblici. La stessa cosa vale per le ditte che si recano nella zona a comprare materiali pesanti e/o ingombranti. Questo è un aspetto importante da considerare nella stesura del bando di concorso.

PIAZZINI G. - Quando si fanno analisi di questo tipo bisogna partire dagli elementi di fondo. Inizialmente si parlava di attività artigianali che, ben presto, sono diventate attività commerciali. In Ticino, tenuto conto della conformità morfologica del territorio, vi sono poche zone adatte a questo tipo di attività che, ricordiamoci, permette la creazione di molti posti di lavoro.

Non possiamo più andare avanti a suon di collassi e di emergenze causate dal traffico. Bisogna reagire e trovare soluzioni. In questo caso si usano sempre i due strumenti a disposizione: il Piano di utilizzazione cantonale (PUC) e la Zona di pianificazione (ZP). Il collega Pinoja ha accennato ai cinque anni di pausa edificatoria... in realtà gli anni saranno di più.

A mio avviso, il bando di concorso tiene sufficientemente conto del trasporto pubblico, per il quale si intendono investire molte risorse a scapito del traffico privato.

Ritengo questo credito un "cerotto intelligente" e quindi vi invito ad approvarlo.

Inoltre, sono d'accordo con il concorso internazionale di idee perché, senza di esso, rischiamo di bloccare la via a nuove soluzioni.

MAGGI F. - Il Pian Scairolo è vittima della mentalità della maggioranza dei pianificatori e dei politici di questo Cantone che considerano il mezzo di trasporto pubblico perdente in partenza, mentre chi sa investire nei trasporti pubblici, come dimostra l'esempio dell'abbonamento Arcobaleno, ottiene dei risultati. Noi non voteremo questo messaggio perché si parla di un "cerotto" da 9.5 milioni di franchi, somma che non vogliamo spendere.

Ci opponiamo anche perché – in occasione di uno scambio di opinioni sulla situazione caotica del traffico nel Luganese – il Direttore del Dipartimento del territorio ci aveva fatto capire che non c'erano i soldi per approfondire determinati scenari (come quello del tram).

Chiediamo quindi di bocciare il credito di 9.5 milioni di franchi in discussione, proprio per destinare detti soldi allo studio di soluzioni veramente innovative che porteranno ad un cambiamento reale e sostanziale.

Ricordo che la Commissione speciale per la pianificazione del territorio, già nel 2002, aveva chiesto l'allestimento di uno studio pianificatorio. In questi anni non è stato fatto nulla e ora si chiede di concedere un credito di progettazione per l'allestimento di un concorso internazionale di idee di urbanistica. Non si poteva chiederlo prima?

Il Pian Scairolo è condizionato dal traffico privato e quindi si rende urgente uno studio per cercare di risolvere questa problematica, potenziando il trasporto pubblico.

Le persone che si recano nei centri commerciali per divertimento e svago lo possono fare utilizzando i mezzi pubblici... magari il tram.

Siamo favorevoli all'allestimento di uno studio urbanistico, solo se mirato a risolvere i problemi viari e ambientali del Pian Scairolo puntando su un trasporto pubblico di pari dignità di quello privato.

In conclusione, vi anticipo che voteremo contro il credito di 9.5 milioni di franchi, mentre il nostro voto sulla concessione di un credito di progettazione per l'allestimento di un concorso urbanistico dipenderà dalle spiegazioni che ci verranno date dal Direttore del Dipartimento del territorio.

BOBBIA E. - Diversamente da Maggi, esprimo apprezzamento per lo sforzo del Dipartimento del territorio e del Consiglio di Stato. Si è parlato di cerotti e di aspirine. Se il paziente sta leggermente male bisogna pur procedere progressivamente. I 9.5 milioni di franchi costituiscono dei grandi cerotti e delle enormi aspirine in attesa, come leggo nel messaggio del Consiglio di Stato, di un intervento a cuore aperto, programmato ma impossibile da realizzare, almeno per il momento. Sappiamo tutti che la situazione nel Pian Scairolo e nel Mendrisiotto è compromessa, ma occorre prudenza prima di attribuire

colpe. Può darsi che il Governo abbia qualche responsabilità, come può darsi che i Comuni non abbiano "brillato" nella ricerca di soluzioni migliori.

Perché siamo arrivati a questa situazione? Credo che una delle cause maggiori sia il cambiamento delle abitudini di vita, come peraltro sottolineato da Paolo Beltraminelli. Sempre più mamme portano i bambini al supermercato, e non solo quando piove, perché è un momento di socializzazione; tant'è vero che a Chiasso si voleva, o si vuole, costruire un centro dove l'età massima per accedervi è 14 anni. Una volta le mamme portavano i bambini a fare passeggiate nei prati e nei boschi, oggi li portano al supermercato. Una volta gli anziani facevano i "lavoretti" di casa e si occupavano dei conigli e delle galline, oggi vanno al supermercato. Giusto o sbagliato che sia non spetta a noi giudicarlo. Sta di fatto però che è in atto un cambiamento sociale e comportamentale che non era possibile prevedere e che implica un aumento di traffico.

Il concorso urbanistico è fondamentale per migliorare la situazione.

Estremamente importante risulta il concetto di sviluppo sostenibile che deve tener conto dell'ambiente, della viabilità, della fiscalità, eccetera.

Durante la discussione commissionale concernente il Piano direttore, si è parlato molto della necessità di pianificare prima di eseguire. Non siamo riusciti a trovare la formula magica, altrimenti l'avremmo sicuramente suggerita a Borradori.

Tuttavia, occorre intervenire al più presto perché corriamo in soccorso di situazioni che sono degenerare per colpa di tutti e di nessuno, ma per le quali interventi di miglioria sono ancora possibili.

Siamo favorevoli a concedere un credito di progettazione di fr. 500'000.- per l'allestimento di un concorso internazionale di idee di urbanistica per il Pian Scairolo. Nel frattempo, non possiamo limitarci ad aspettare, ma dobbiamo intervenire per cercare di migliorare la situazione attuale.

BERETTA-PICCOLI F. - Il credito di 9.5 milioni di franchi mi sembra più che altro un sostegno importante alle imprese di costruzione. Vorrei inoltre sapere cosa si sta facendo per risolvere il caos viario all'uscita autostradale della galleria del San Salvatore.

SAVOIA S. - Consiglio a tutti i colleghi di visitare il sito www.theclimateproject.com, nel quale è stata inserita un'immagine presa dal satellite riguardante il confine di stato tra la Repubblica Dominicana e Haiti, dove la parte di Haiti è completamente deforestata, mentre quella della Repubblica Dominicana è completamente ricoperta da foresta. La didascalia di questa fotografia dice "*Policy makes the difference*", ovvero la politica fa la differenza e, aggiungo io, politica significa anche pianificazione.

Qualche anno fa, quando lavoravo ancora per la RTSI, intervistai un Divisionario ticinese di circa 90 anni il quale, parlando dei suoi ricordi di infanzia, raccontava di milioni di farfalle gialle che in primavera salivano dal Pian Scairolo fino a Carona.

Un'altra immagine che ho del Pian Scairolo è quella dell'osteria "La Solitaria", come sicuramente era un tempo, mentre oggi non si aspetta che di abatterla per costruire un altro show room.

Nel libro di Piero Bianconi *Ticino: ieri e oggi*, del 1982, ci sono due fotografie del Pian Scairolo: la prima risalente agli anni '40 e la seconda agli anni '80. Devo ammettere che dal 1982 ad oggi si sarebbe potuto far qualcosa.

Il deputato Pinoja ha parlato di pianificazione insufficiente; a parer mio non vi è stato alcun tipo di pianificazione, al di là degli adempimenti tecnici dei funzionari comunali e cantonali,

che si sono limitati a certificare su carta quanto già successo nella realtà. Pianificazione significa saper riconoscere i problemi e saperli dirigere nella giusta direzione.

I centri commerciali non sono più solo luoghi d'acquisto, sono diventati i centri delle nostre città. Il luogo di aggregazione non è più il centro di Lugano, bensì Grancia. Vi sono sempre più persone che frequentano i centri commerciali per "fare un giro", per curiosare, senza comperare nulla. Questi utenti potrebbero raggiungere i centri commerciali con i mezzi pubblici o, meglio ancora, se non fosse così comodo arrivarci con l'auto, potrebbero decidere di rinunciarvi, rimanendo così in città.

Pianificazione significa riflettere sull'evoluzione urbana dei nostri fondovalle che sono strettissimi e completamente intasati da costruzioni.

Il collega Bobbià sostiene che ad un paziente che sta un po' male si offre un cerotto o un'aspirina. Con questo credito, per rimanere in metafora, è come se a un paziente ammalato per il troppo fumo venisse offerta una stecca di sigarette!

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Vorrei ringraziare coloro che sono intervenuti per aver fornito uno spaccato della situazione del Pian Scairolo che vale anche per il comparto di San Martino a Mendrisio.

Prima di entrare nel merito dei singoli interventi, vorrei farvi presente, basandomi sulla mia esperienza, cosa si è presentato negli ultimi 12 anni agli occhi del politico.

Lo sviluppo dei centri commerciali è stato velocissimo e, ben presto, queste infrastrutture si sono caratterizzate come nuovi centri d'aggregazione. L'evoluzione è stata talmente rapida che la pianificazione, intesa come attività (più o meno politica) dello Stato, non è stata in grado di anticiparne i problemi.

Probabilmente nessuno è esente da colpe e responsabilità, ma ci tengo comunque a sottolineare che non è stato realizzato niente contro i Piani regolatori (PR).

La situazione del Pian Scairolo è cambiata quando i Comuni hanno compreso – forse grazie all'aggregazione di Lugano o forse perché ci si è resi conto che non si poteva continuare così – che la problematica andava affrontata assieme. Difatti, nel 2003, i Comuni che si affacciano sul Pian Scairolo hanno deciso, d'accordo con il Cantone, di adottare una strategia comune.

Nel 1996, il Cantone aveva avvertito i Comuni sui possibili effetti negativi e, nel 1997, aveva proposto l'istituzione di una Zona di pianificazione (ZP); proposta che non era piaciuta ai Comuni. Si può disquisire se all'epoca il Cantone avrebbe potuto o dovuto imporre una ZP. Giuridicamente forse sì, ma politicamente, come ben sanno gli amministratori comunali, è molto più difficile. Una Zona come quella appena istituita ha ragione di esistere se tutti la vogliono e ne condividono gli obiettivi; ciò che non era il caso dieci anni fa. Allora si è scelto di privilegiare l'economia e la creazione di posti di lavoro, piuttosto che l'ambiente e la viabilità, anche perché all'epoca la lotta contro la disoccupazione e la creazione di posti di lavoro erano obiettivi importantissimi.

A partire dal 2003, ovvero da quando i Comuni si sono accordati e hanno deciso – grazie anche agli impulsi ricevuti dal Cantone – di collaborare, è stato tutto più facile. Tre anni fa, in occasione di un incontro con i Comuni del comprensorio, tutti ne hanno riconosciuto la necessità e, nel frattempo, la ZP è stata realizzata.

Non vengono praticamente più rilasciate licenze edilizie e si cerca di scoraggiare i promotori già all'inizio della procedura. Se questo fosse avvenuto prima, ora ci sarebbero meno centri commerciali e meno posti di lavoro a vantaggio della viabilità e dell'ambiente.

Personalmente sono d'accordo con Edo Bobbià: sviluppo sostenibile significa ambiente, ma anche economia. Praticamente siamo tutti concordi sulla necessità di trovare un giusto

equilibrio. Ieri si puntava sull'economia, oggi sull'ambiente. A parer mio, uno sviluppo sostenibile tiene conto in modo equilibrato di entrambe le esigenze (economica e ambientale). Il messaggio contiene un elenco degli errori commessi, non dal singolo ma da una società in evoluzione che cerca disperatamente di trovare il suo punto di equilibrio. Credo che oggi sia giunto il momento di trovare detto equilibrio.

A Sergio Savoia rispondo che il nuovo Piano direttore (PD) cerca di tener conto di tutte le esigenze.

Raoul Ghisletta ha fatto un'analisi molto puntuale e lucida della situazione. Per quel che concerne il credito di 9.5 milioni di franchi, il PS fa un atto di fede nei confronti del Governo. Personalmente lo considero un atto dovuto alle persone che abitano in quella zona. Si tratta di "cerotti" utili e preziosi, come del resto utile si è rivelato l'intervento che abbiamo fatto per migliorare la viabilità all'uscita dell'autostrada.

Come Cantone ci siamo impegnati a cercare dei correttivi. Si tratta di un intervento costoso, importante, ma soprattutto utile. Siamo inoltre convinti che durante la fase realizzativa la viabilità non ne risentirà più di tanto.

Vorrei tranquillizzare Michele Foletti il quale, da abitante e conoscitore della zona, è preoccupato per la posa di eventuali impianti semaforici. Informo che a seguito di reazioni piuttosto negative, stiamo valutando la possibilità di rinunciare a questo tipo di intervento che comunque, se indispensabile, verrà applicato nel migliore dei modi.

Per quanto riguarda la possibilità di chiamare alla cassa i grandi attrattori di traffico, devo ammettere che la situazione giuridica è piuttosto complessa e non permette interventi in tal senso. In merito, ricordo che IKEA si è attivata volontariamente mettendo a disposizione un importo abbastanza rilevante per i trasporti pubblici e per la pianificazione. L'obiettivo, contenuto in modo chiaro nella risposta alla mozione³ di Raoul Ghisletta e cofirmatari, è quello di modificare l'art. 52 della Legge cantonale sulle strade, in modo da poter chiamare alla cassa gli attrattori di traffico e di far pagare il posteggio all'utente di un determinato centro commerciale. Il Consiglio di Stato sta valutando la proposta.

Per quanto riguarda il concorso internazionale, riconosco che in fondo si chiede al Parlamento di rilasciare una "cambiale in bianco". Tuttavia, ammesso che le parole contino ancora, vorrei ribadire quanto scritto da me e Giovanni Pettinari in risposta alle domande della Commissione speciale per la pianificazione del territorio: *«L'analisi della domanda e dell'offerta di trasporto pubblico deve essere effettuata in modo complessivo ed estesa su tutto il comparto. La questione del trasporto pubblico sarà affrontata nell'ambito del concorso urbanistico oggetto della richiesta di credito con il messaggio in oggetto. La problematica legata al trasporto pubblico è stata valutata e inserita quale criterio nella strategia d'intervento che i Comuni del Pian Scairolo hanno elaborato nel corso del 2005. Strategia che servirà quale base di partenza per la definizione del bando di concorso, per la sua valutazione e per la successiva realizzazione dei necessari interventi»*. Con questo voglio dire che una pianificazione c'è stata. I Comuni, assieme al Cantone, si sono addossati il compito di pianificare e l'aspetto dei trasporti pubblici è centrale. Questo studio servirà da base di partenza per il bando di concorso e i trasporti pubblici avranno un ruolo centrale. Ad ogni modo posso capire che, nonostante il mio impegno, alcuni decideranno di astenersi dal voto.

Le potenzialità del Pian Scairolo sono molteplici e vanno sfruttate nel migliore dei modi. La ZP è stata istituita proprio per evitare ogni tipo di intervento che possa pregiudicare il

³ Mozione: *Misure urgenti per contenere il traffico privato generato dai centri commerciali*, Raoul Ghisletta e cofirmatari, 30.05.2005.

raggiungimento degli obiettivi pianificatori stabiliti, consentendo comunque un esame della situazione.

Sono convinto che, grazie al concorso internazionale e alla collaborazione intercomunale, si faranno importanti passi avanti, soprattutto per quanto riguarda i trasporti pubblici.

A Nicola Brivio rispondo che la situazione è mutata in modo estremamente rapido e che l'inadeguatezza della strada è palese, anche se negli anni Sessanta era considerata sproporzionata ed eccessiva, mentre oggi non è più sufficiente per gestire il traffico.

Circa l'utilizzo dell'autostrada come struttura d'appoggio, con l'apertura del cancello d'emergenza per far fluire almeno una parte di traffico, ricordo che entrambe le richieste inoltrate alla Confederazione, che a partire dal 1° gennaio 2008 diventerà proprietaria dell'autostrada, hanno ricevuto risposta negativa. Settimana prossima, il Dipartimento del territorio inoltrerà un'ulteriore richiesta facendo presente che l'intervento è fortemente desiderato dagli abitanti della zona... un po' meno da quelli di Grancia, sebbene possiamo contare su un'adesione di principio.

Non sono particolarmente ottimista poiché, accettando la proposta, si creerebbe un terzo svincolo in poco più di due chilometri (Lugano Sud, Melide e Pian Scairolo). Capisco però che la situazione necessita di interventi.

Condivido la preoccupazione di Nicola Brivio: le strade in direzione di Agno non possono e non devono diventare una sorta di scolmatore, e questo non rientra nelle intenzioni del Cantone.

Pur essendo vero che la legge prevede una proroga di due anni per la Zona di pianificazione, l'obiettivo è quello di terminare prima della scadenza, ovvero prima dei quattro anni.

Del resto, si è dovuto attendere l'accordo con e tra i Comuni prima di indire il concorso.

A coloro che parlano dell'ennesimo "cerotto", ribadisco che si tratta del secondo intervento, che porterà a dei miglioramenti, magari non decisivi ma comunque importanti.

Ai verdi posso garantire che allestendo il bando di concorso si terrà conto degli sbagli commessi. Sarà quello che Edo Bobbià ha chiamato «*l'intervento a cuore aperto*».

Il credito in questione è una "cambiale in bianco" solo in parte. Per rendersene conto è sufficiente prestare attenzione a quanto sta accadendo a nord di Lugano, nella zona di Cornaredo, grazie allo studio del Nuovo quartiere Cornaredo (NQC). Si tratta di una pianificazione ben fatta poiché – grazie alla collaborazione del Cantone, di Lugano, di Canobbio, di Porza e della Commissione dei trasporti – si è riusciti ad anticipare i problemi che si manifesteranno con l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate. Sul Pian Scairolo si vuole fare qualcosa di simile, utilizzando le stesse modalità applicate per il NQC.

Concordo con Edo Bobbià: quando si parla di sviluppo sostenibile bisogna tener presente che entrambi gli aspetti (ambiente ed economia) sono fondamentali.

Riallacciandomi all'esempio citato da Sergio Savoia sulla differenza di deforestazione tra Haiti e la Repubblica Domenicana, vi informo che il 53% del territorio del Cantone Ticino è coperto da foreste e che nei nostri fondovalle, piuttosto stretti, che costituiscono il 14% del territorio, ci abita il 90% della popolazione e sono presenti l'80% dei posti di lavoro. Questa situazione, con la quale siamo chiamati a convivere, crea conflitti evidenti.

Durante la conferenza stampa per la presentazione del libro "Il bosco del Canton Ticino" di Ivo Ceschi, abbiamo invitato i genitori a portare un po' meno i figli nei centri commerciali e un po' più nei boschi... temo che quest'invito non avrà molto successo. Per una volta sono d'accordo con Sergio Savoia: la società è cambiata in peggio; abbiamo una nuova realtà con la quale dobbiamo convivere in attesa che i boschi e altri luoghi destinati al tempo libero riprendano il loro ruolo preminente.

ARN T., RELATORE - Mi fa piacere che in questo dibattito sia emerso che l'aspetto principale e quasi esclusivo del credito in discussione è quello pianificatorio. Si sarebbe dovuti intervenire prima ma, per diversi motivi, è passato troppo tempo... e quindi oggi non siamo più autorizzati a tergiversare. Considerato quanto precede, è necessario concentrarsi sul concorso urbanistico che rimane l'unico mezzo per riordinare quello che resta del Pian Scairolo.

Il Pian Scairolo è un misto di zone residenziali, zone di svago, zone commerciali, industriali e artigianali. Le infrastrutture dei trasporti sono solo una conseguenza di questi contenuti.

I mezzi di trasporto pubblici potranno senz'altro soddisfare una buona parte delle esigenze, soprattutto di coloro che frequentano i centri commerciali per svago.

Vorrei veramente insistere sul fatto che i mezzi di trasporto che verranno utilizzati in futuro dovranno essere la conseguenza dei contenuti futuri e attuali del Piano. Proprio in quest'ottica, va letta la frase che ipotizza una *«codifica pianificatoria delle potenzialità di sviluppo in funzione della dotazione infrastrutturale del sistema trasportistico, con crescita della mobilità assorbita in gran parte dal trasporto pubblico»*, inserita dalla Commissione della gestione e delle finanze nel rapporto. Tutto ciò implica un ripensamento della mobilità sul Pian Scairolo. L'unico modo per raggiungere questo obiettivo è il concorso di urbanistica che, personalmente, considero determinante. Si tratta dell'unica possibilità per raggiungere quello che tutti auspicano (da sinistra a destra): mi sorprende quindi il voto di protesta del gruppo PS.

Mi permetto di ricordare al Consigliere di Stato che l'aspetto principale di questa operazione è il fattore tempo. Bisogna procedere senza indugio alla realizzazione del concorso urbanistico, all'adattamento del Piano direttore cantonale (PD) e alla creazione delle basi dei PR comunali. Non riuscire a realizzare questi interventi nel lasso di tempo citato, significherebbe sprecare l'ultima occasione a disposizione. Mi piacerebbe che le opportunità date dal concorso urbanistico e dall'accordo tra Comuni e Cantone vengano utilizzate a buon fine.

In merito alla questione del "cancello autostradale", dobbiamo renderci conto che questi cancelli non sono idonei per essere usati come uscite autostradali, poiché mettono in pericolo la sicurezza stradale. Per contro, ho apprezzato la suggestione molto prudente del collega Brivio che chiede di coinvolgere l'autostrada nel disegno.

Considerato che a partire dal 1° gennaio 2008 questa autostrada sarà interamente di proprietà della Confederazione, invito il Consiglio di Stato a prendere tempestivi contatti con l'Autorità federale, magari coinvolgendola nel concorso urbanistico, affinché l'autostrada possa essere una parte integrante del sistema dei trasporti, senza creare nuove infrastrutture che potrebbero rivelarsi inutili.

In conclusione, ribadisco che il concorso urbanistico e le procedure che seguiranno, PD e PR, saranno le ultime possibilità che abbiamo per creare condizioni di vita e di lavoro dignitose sul Pian Scairolo.

SAVOIA S. - Sono pienamente d'accordo con la concezione di sviluppo sostenibile, dove l'obiettivo consiste nel conciliare le ragioni dell'ecologia con quelle dell'economia. Purtroppo, però, per quanto riguarda il Pian Scairolo è troppo tardi per parlare di sviluppo sostenibile dal profilo ambientale... dobbiamo limitarci a parlare di sviluppo sostenibile sociale, di abitabilità, di fruibilità umana, eccetera.

In Ticino vi sono alcune zone dove questo discorso può ancora essere fatto, come nel caso del Piano di Magadino, ma per il Pian Scairolo è troppo tardi.

È vero che disponiamo di una superficie boschiva molto intensa, ma, in alcuni casi, non è segno di un'evoluzione positiva perché abbiamo perso territorio agricolo di qualità e ricco in biodiversità a favore del bosco.

Ovviamente è troppo semplice parlare di pianificazione dove non ci sono conflitti d'uso, come invece accade nei fondovalle. È proprio in questi scenari che i pianificatori e i politici devono intervenire, al fine di trovare soluzioni adeguate.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Sono d'accordo con Savoia che la pianificazione va fatta dove esiste la necessità.

Per quanto riguarda l'impressione che per il Pian Scairolo sia troppo tardi parlare di sviluppo sostenibile dal profilo ambientale, ricordo che oggi, ad essere occupata, è soltanto la metà del Pian Scairolo. Dobbiamo agire, anche per evitare di ritrovarci tra 25 anni a dire che in fondo nel 2007 la situazione non era poi così disastrosa e che molto si sarebbe potuto fare. C'è ancora una fetta importante di territorio da gestire meglio di quanto fatto in passato.

ARIGONI G. - Sono un po' controcorrente rispetto alla posizione del gruppo PS. Voterò infatti a favore del credito di 9.5 milioni di franchi, anche se di strade non bisognerebbe più costruirne, ma sul Pian Scairolo un intervento è indispensabile. Voterò sì anche al credito per il concorso urbanistico poiché, anche se con molto ritardo, la zona va pianificata e sistemata.

LURATI S. - Voterò a favore dei crediti in discussione, anche perché gli interventi previsti permetteranno di alleviare i disagi vissuti dalla popolazione del Pian Scairolo. Non vorrei però che questi interventi fossero il preludio ad orari di apertura prolungati e ad aperture domenicali dei centri commerciali. Se così fosse, quello che otteniamo da una parte lo annulliamo dall'altra!

MAGGI F. - Noi verdi voteremo a favore del credito per lo studio di pianificazione solo perché riteniamo che sia il minore dei mali.

Dopo aver ascoltato il dibattito non ci illudiamo e abbiamo l'impressione che la situazione del Pian Scairolo peggiorerà.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti , l'entrata in materia è accolta con 61 voti favorevoli.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito d'opera di franchi 9'500'000.- per la sistemazione viaria del Pian Scairolo annesso al messaggio governativo sono accolti con 61 voti favorevoli, 2 contrari e un'astensione.

GHISLETTA R. - La posizione del gruppo PS è chiara: dopo aver sentito le argomentazioni del Consigliere di Stato, si asterrà dal votare il credito di fr. 500'000.- per il concorso internazionale di idee di urbanistica per il Pian Scairolo, in particolare perché è prevista la costruzione di una nuova strada di gronda.

Evidentemente lasciamo ai verdi la libertà di approvare una simile impostazione, ma noi nutriamo grosse perplessità, anche se ci auguriamo che venga ristabilito, al più presto, un certo equilibrio.

Pur apprezzando le dichiarazioni di impegno del Consigliere di Stato, ci asteniamo dal voto per sottolineare la nostra preoccupazione che riguarda il caso specifico e non lo strumento della pianificazione in quanto tale.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito di progettazione di fr. 500'000.- per l'allestimento di un concorso di idee di urbanistica per il Pian Scairolo, quale misura fiancheggiatrice, sono accolti con 48 voti favorevoli e 12 astensioni.

4. RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 1'144'600.- A FAVORE DEL COMUNE DI BRUSINO ARSIZIO PER IL SUSSIDIAMENTO DELLE OPERE DI ALLACCIAMENTO DI BRUSINO ARSIZIO (VIA MAROGGIA) ALL'IMPIANTO DI DEPURAZIONE DELLE ACQUE DI MENDRISIO E DINTORNI (FR. 944'600.-) E CONCESSIONE DI UN CONTRIBUTO STRAORDINARIO (MASSIMO FR. 200'000.-)

Messaggio del 30 gennaio 2007 no. 5878

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

Messa ai voti senza discussione, l'entrata in materia è accolta con 59 voti favorevoli.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 54 voti favorevoli.

5. CONCESSIONE DI UN CREDITO DI FR. 4'660'000.- PER L'ALLESTIMENTO DEL PROGETTO DI MASSIMA DEL COLLEGAMENTO STRADALE DEL LOCARNESE (A2-A13) E DELLE RELATIVE MISURE COMPENSATRICI E DI UN CREDITO DI FR. 1'056'000.- PER L'ALLESTIMENTO DEL PROGETTO E L'ELABORAZIONE DEL PUC DEL PARCO DEL PIANO DI MAGADINO

Messaggio del 19 dicembre 2006 no. 5869

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

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione della gestione e delle finanze: si invita il Gran Consiglio a respingere il decreto legislativo concernente il credito per l'allestimento del progetto di massima del collegamento stradale del Locarnese (A2-A13) e si chiede al Consiglio di Stato di riprendere l'iter a favore di varianti consensuali, a impatto ecologico e agricolo minimo, conciliabili con il Parco del Piano di Magadino e con il turismo, in grado di risolvere i problemi di traffico dei Comuni del Piano di Magadino.

È aperta la discussione di entrata in materia.

SUTER C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Siamo al *déjà vu* o al *déjà entendu*. Dobbiamo tornare indietro di quattro anni, giorno più giorno meno, per la precisione al 12 marzo 2003. In discussione, allora, era il messaggio no. 5258. All'epoca, vi era stato un lungo "muro contro muro" nella Commissione speciale per la pianificazione del territorio fra i sostenitori della Variante 95 e quelli della Variante 98, senza dimenticare chi faceva apertamente il tifo per un nulla di fatto in nome di una tutela dell'ambiente tutta da dimostrare. Ricordo infatti che le quotidiane e lente colonne di automezzi causano maggiori consumi di carburante, nell'ordine del 20% circa, rispetto a normali situazioni di scorrevolezza che, purtroppo, oggi non sono date. Viaggiare a una velocità costante di 80-100 km/h riduce sensibilmente il consumo rispetto a un'andatura con continui rallentamenti, fermate e ripartenze. Come quattro anni or sono, accanto alle due varianti oggetto di approfondimento nelle sedi competenti, alla vigilia del voto parlamentare rispunta la Variante panoramica. Il rapporto sul citato messaggio no. 5258, votato il 12 marzo 2003, fra altri dati, indicava due differenze fra la Variante 95 e la contrapposta Variante 98. In primo luogo, il presunto "grave danno" arrecato all'agricoltura ticinese veniva quantificato in due ettari di terreno agricolo che la Variante 98 avrebbe risparmiato rispetto alla Variante 95. Secondariamente, per la Variante 98, che piaceva molto all'Unione contadini ticinesi, si calcolava un maggior costo di circa 50 milioni di franchi. Non credo, lo dico con tutto il rispetto per il settore primario, che due ettari di superficie destinata all'agricoltura valgano il sacrificio di 50 milioni di franchi.

Ma veniamo all'attualità. L'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo, si è rivolta ai membri di questo Parlamento alla vigilia del voto odierno, perorando la causa della terza via, la Panoramica, che favorirebbe il collegamento Locarno-Lugano e non Locarno-Bellinzona. Dopo aver detto il peggio sulla Variante 95 – ovvero che sarebbe contraria alla Costituzione, che risulterebbe gravemente nociva per l'agricoltura, che

favorirebbe intasamenti stradali e la creazione di nuovi centri commerciali – questa Associazione sposa il progetto dello studio d'ingegneria Anastasi, al quale riconosco volentieri, e non per sentito dire, serietà e competenza tecnica. Dai documenti in nostro possesso si rileva però che sono previsti diversi tratti in galleria, che il tracciato è da considerarsi indicativo e non definitivo, che ci saranno maggiori emissioni rispetto alla variante sul Piano, che si dovrà procedere ad approfondimenti di ordine ambientale e che il collegamento Locarnese-Sottoceneri diverrà più attrattivo, mentre il collegamento A2-A13 avrà carattere prettamente regionale. Ora, i dati statistici chiariscono, al di là di ogni dubbio, l'assoluta priorità di un collegamento rapido Locarno-Bellinzona. Difatti, dalla tabella pubblicata nel rapporto di minoranza si evince che i veicoli che giornalmente transitano sulla tratta Locarno-Bellinzona sono 23'000, contro i 5'200 in direzione del Luganese e del Mendrisiotto. Pur riconoscendo competenza e serietà a chi ha allestito lo studio della Variante panoramica, non mi sembra che esso dispensi certezze e nemmeno che risolva le vere e vitali necessità del Locarnese. Strano inoltre che accanto a tante incertezze, lo studio Anastasi proponga una valutazione certa dei costi che sarebbero inferiori di circa 1/3 rispetto alla Variante 95.

Infine rispunta, quale ipotizzato deterrente alla realizzazione della Variante 95 scelta da Governo e Parlamento, nel frattempo riconosciuta a livello federale, la minaccia di un referendum, il cui risultato pratico sarebbe il rinvio *sine die* del vitale collegamento autostrada-agglomerato di Locarno. Considerato che fra due anni le Camere federali saranno chiamate ad esprimersi sull'inserimento del collegamento A2-A13 nella rete delle strade nazionali, con stanziamento del relativo e determinante sussidio, risulta di vitale importanza procedere con sollecitudine alla progettazione di massima, per la quale oggi viene richiesto il credito di fr. 4'660'000.-. È fin troppo facile immaginare la sorte che toccherebbe alla tratta in questione, qualora al momento del voto alle Camere federali, altri progetti risultassero più avanti rispetto a quello in discussione.

Per di più, gli oppositori ignorano i pareri espressi da Governo e Parlamento nel 2003, basati su studi pianificatori allestiti dal Dipartimento del territorio e avallati dalla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e dalla Regione Locarnese e Vallemaggia (quest'ultima interprete e portavoce della volontà espressa dalle Associazioni dei Comuni di riferimento). Nel rapporto di minoranza, fra altre argomentazioni da opporre alla realizzazione del collegamento stradale A2-A13, si paventa la saturazione della galleria Mappo-Morettina «*a causa di rallentamenti e andature irregolari che vanificheranno il guadagno in tempo realizzato in precedenza e che renderanno difficile il trasferimento di traffico dalla strada che attraversa Minusio e Muralto*». Sono argomentazioni che sentiamo dal lontano 1996, ovvero da quando è stata inaugurata la galleria stradale Mappo-Morettina. Vero è che le conclusioni stesse del rapporto di minoranza, con le quali si invita il Consiglio di Stato a «*riprendere l'iter a favore di varianti consensuali in grado di risolvere i problemi di traffico dei Comuni del Piano di Magadino*» non risolverebbero in alcun modo la paventata saturazione della galleria stradale. A questo proposito esistono comunque precise statistiche in grado di smentire quanto si va affermando in merito alla tratta in galleria che "bypassa" l'agglomerato urbano di Locarno. Difatti, l'evoluzione del traffico stradale in Ticino, dal 1970 al 2005, dimostra che l'aumento riscontrato nel Locarnese è decisamente inferiore a quello che ha caratterizzato i passaggi lungo la dorsale nord-sud (nel computo dei passaggi sono considerate sia l'autostrada, sia la strada cantonale). Sul Monte Ceneri si è registrato un aumento medio giornaliero pari al 268%, sul Piano di Magadino siamo al 204%. La tratta Minusio-Verbanella registra un incremento pari al 155%, sui due ponti che attraversano la Maggia si ha un +157%, per scendere a un +60% al valico di Brissago. I dati riferiti al 2005 indicano che 39'660 veicoli

percorrono giornalmente la tratta che unisce il Piano di Magadino all'agglomerato di Locarno: 21'459, pari al 54%, usufruiscono della galleria Mappo-Moretina, 18'201 scelgono la cantonale che favorisce gli accessi a Minusio, Muralto e alla collina verso Orselina e Brione. Chi, in un modo o nell'altro, tende oggi a rinviare la soluzione dell'atteso collegamento viario del Locarnese all'autostrada nord-sud, ignora o finge di ignorare alcuni elementi fondamentali che ne giustificano l'urgenza. Gli esponenti della politica e dell'economia del Locarnese, indicano da anni questa realizzazione quale priorità assoluta per lo sviluppo della regione che, è bene ricordarlo, conta ben tre collegamenti stradali con la vicina Italia: Dirinella sulla sponda lombarda, Brissago sulla sponda piemontese del Lago Maggiore e Camedo verso l'Ossola. L'agglomerato di Locarno, considerato di media grandezza dal Piano settoriale delle strade, in virtù di 50'000 abitanti e dell'offerta di posti di lavoro superiore alle 20'000 unità, è a tutt'oggi (ed è una vergogna!) l'unica destinazione fra le 19 della categoria in oggetto a non essere collegata all'autostrada. Il Locarnese, con le sue valli, costituisce da anni la meta più gettonata dal turismo che annualmente sceglie il Ticino. Lo comprovano le statistiche dell'Ente ticinese per il turismo, prima, durante e dopo la "gestione Stinca". È pure comprovato dalle statistiche che la maggioranza dei turisti diretti nel Locarnese proviene dalla Svizzera tedesca e dalla Germania e viaggia con mezzi privati. Altrimenti detto, il turista-tipo della regione Locarnese, dopo aver percorso la A2 in tutta la sua lunghezza, a Camorino si incolonna e di rotatoria in rotatoria raggiunge faticosamente la bretella che porta verso la destinazione scelta. Discorso che si può riproporre in fotocopia per il traffico delle merci che interessa l'economia della regione. Avessi avuto qualche dubbio in merito, gli otto anni di attività parlamentare con continui viaggi fra Locarno e Bellinzona, mi hanno confermato la vitale e urgente necessità di un collegamento stradale rapido fra la A2 e il Locarnese. Rimettere oggi in discussione la variante scelta e votata quattro anni or sono – con tanto di scheda strategica di Piano direttore, completa di Piano comprensoriale e di Schede di coordinamento concernenti la sistemazione definitiva del Piano di Magadino – significherebbe arrecare un grave danno a un'intera regione che si sta muovendo su più fronti in modo insolitamente dinamico, ma che non può prescindere, per il proprio futuro, da questa assoluta priorità. In questo senso, cito un paragrafo del messaggio governativo: *«in particolare sottolineiamo che la scelta del tracciato, scaturita da un intenso lavoro di valutazione, è stata riportata sulla scheda di Piano direttore A.12 approvata sia a livello cantonale che federale. Gli approfondimenti successivi – nel caso specifico la progettazione di massima del collegamento stradale con le misure fiancheggiatrici e le misure di compensazione straordinarie – devono riferirsi alla pianificazione di ordine superiore e rispondere in particolare alle condizioni poste dalle stesse Autorità federali.»* I propositi espressi dal Governo nel messaggio no. 5869 mi sembrano un'ottima garanzia.

A chi sostiene che la Variante 98 e la Variante panoramica presenterebbero dei vantaggi rispetto alla variante scelta e votata quattro anni or sono, rispondo con le considerazioni espresse nel rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze: *«non farebbero altro che favorire i progetti di collegamenti stradali di altri Cantoni che aspirano ad essere classificati dalle Camere federali nella rete delle strade nazionali, in quanto supportati dal consenso locale».* Le conclusioni del rapporto di minoranza che chiedono di *«respingere il credito per salvare il Piano di Magadino da una nuova cesura autostradale e da un'ulteriore urbanizzazione che penalizzerà enormemente il cuore dell'agricoltura ticinese e deturperà uno dei più bei paesaggi del Canton Ticino»*, accompagnate dall'invito al Consiglio di Stato a *«riprendere l'iter a favore di varianti consensuali»*, sembrano un pretesto per non fare assolutamente nulla nei tempi prospettati, indispensabili ai fini di un inserimento nella rete delle strade nazionali e

all'ottenimento dei relativi e determinanti sussidi; senza contare che il sacrificio di superficie destinata all'agricoltura, rispetto alla Variante 98 è, come detto, veramente esiguo. Quanto al deturpare uno dei più bei paesaggi del Ticino, lascio volentieri a voi il giudizio: l'accostamento coltivazioni-capannoni non costituisce, fortunatamente, una delle maggiori attrazioni paesaggistiche del nostro Cantone.

Da un altro paragrafo del messaggio si evince come *«il territorio considerato è vasto (2'200 ha) e occupa interamente una regione di fondovalle, sita tra i poli cantonali di Bellinzona e Locarno, sottoposta ad un intenso sviluppo, contesa da utilizzazioni diverse, in parte tra loro in conflitto»*.

Il messaggio sul quale oggi siamo chiamati ad esprimerci fornisce ampio materiale a supporto della validità di entrambi gli oggetti: il collegamento stradale del Locarnese e la realizzazione del Parco del Piano di Magadino. Essi sono compatibili a livello di coabitazione unicamente a precise condizioni: che venga confermata l'importanza nazionale del collegamento, che l'ubicazione sia vincolata e che venga assicurata la realizzazione di misure straordinarie tese a migliorare il bilancio naturalistico finale del comparto. Vi sono, in proposito, esigenze che la Confederazione ha chiarito, con particolare riguardo alla rivalutazione della zona palustre.

Porto pertanto l'adesione del gruppo PLR al messaggio governativo no. 5869 e alle conclusioni del rapporto di maggioranza della Gestione che chiedono la concessione di un credito di fr. 4'660'000.- per l'allestimento del progetto di massima del collegamento stradale del Locarnese e di un credito di fr.1'056'000.- per l'allestimento del progetto e l'elaborazione del PUC del Parco del Piano di Magadino.

ALLIDI-CAVALLERI C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Nel 1996 sottoscrissi, insieme ai deputati del Locarnese e della Valle Maggia, un atto⁴ parlamentare per sollecitare l'allacciamento del Locarnese e della Valle Maggia alla rete autostradale svizzera. Con estremo piacere, oggi, nella mia ultima seduta di Gran Consiglio, porto il sostegno del gruppo PPD alla concessione dei crediti che finalmente gettano le basi per la pianificazione di questo importante comparto territoriale. Il Piano di Magadino è un territorio estremamente prezioso, messi a disposizione grazie alla ferrea volontà dei nostri predecessori che decisero di bonificarlo. Credo di poter affermare che tutti noi vogliamo continuare a tutelarlo e a valorizzarlo per le nostre esigenze e per quelle delle generazioni future. Questa è una premessa importante, anche perché smentisce che coloro che oggi sosterranno il messaggio governativo e il rapporto di maggioranza non hanno a cuore questo territorio. Il Piano di Magadino è un comparto pregiato e ricco dal profilo dei contenuti agricoli, naturalistici e di svago che tutti noi vogliamo salvaguardare. Questo lo dicemmo già il 12 marzo 2003, quando approvammo la scheda di Piano direttore sulla Variante 95 convinti di compiere un passo importante verso la soluzione di un annoso e impellente problema per la mobilità sul Piano di Magadino. In questo ampio comprensorio, dove si incontrano tre regioni del nostro Cantone, il traffico ha superato da tempo i livelli di guardia con evidenti disagi per i fruitori delle strade e, soprattutto, per gli abitanti degli agglomerati. Con questo messaggio gettiamo le premesse per l'organizzazione globale di questo importante comparto territoriale fornendo gli adeguati mezzi finanziari, non solo per creare la nuova arteria stradale, ma per combinarla con il potenziamento del trasporto pubblico e per ridurre il carico di traffico sugli assi stradali

⁴ Mozione: *Collegamento stradale tra l'autostrada N2 e la strada A13 per Locarno*, Deputati locarnesi e valmaggesei, 15.04.2006.

della sponda destra e della sponda sinistra del fiume Ticino, che attraversano le zone abitate, così da ridurre contemporaneamente le emissioni foniche e atmosferiche.

Quando si parla di una nuova arteria stradale, le reazioni sono negative, anche se nessuno rinuncerebbe alla comodità di spostarsi con i veicoli privati. A quest'opera stradale sono state poste chiare condizioni, scaturite dal rapporto sull'impatto ambientale, che devono assicurarci contro le conseguenze negative della presenza di un'arteria stradale supplementare sul Piano, nonostante lo scetticismo degli ambientalisti e degli agricoltori che non ritengono sufficienti queste garanzie. Ci sono le misure fiancheggiatrici, ossia i previsti interventi sulla rete stradale attuale, che sono una parte integrante di questo progetto e devono mirare al recupero della qualità ambientale e residenziale dei luoghi, alla protezione della natura e del suolo agricolo, all'integrazione paesaggistica del progetto e, soprattutto, alla tutela del Parco del Piano di Magadino quale area verde a vocazione agricola, naturalistica e di svago. Le misure fiancheggiatrici sono di primaria importanza e rappresentano un elemento qualificante e irrinunciabile del progetto, poiché atte a ridurre i conflitti ambientali, non solo nella fase esecutiva, ma anche durante l'esercizio di queste arterie. Queste sono chiare garanzie – o perlomeno così le ha interpretate il nostro gruppo – per evitare ulteriori pasticci di carattere ambientale, non solo sul Piano di Magadino ma su tutto il territorio cantonale.

Ci sono anche le misure di compensazione straordinarie, chieste dalla Confederazione quale condizione per l'approvazione della scheda di Piano direttore, che tengono conto della delicatezza dal profilo naturalistico e paesaggistico della zona palustre d'importanza nazionale che sarà attraversata dalla nuova strada. Indubbiamente, la realizzazione del Parco del Piano di Magadino – il cui finanziamento e la cui progettazione per il PUC sono pure oggetto di questo messaggio – rappresenta una novità a livello cantonale. In Ticino, è la prima volta che si vuole istituire un parco secondo i principi della nuova Legge cantonale sulla protezione della natura. Nella realizzazione di questa opera, oltre al pregio naturalistico citato, *«il numero degli attori istituzionali coinvolti (16 Comuni, oltre a diversi enti pubblici e parapubblici) e degli attori economici che operano sul territorio è molto elevato»*. Essi dovranno coalizzare le forze sia nella fase progettuale del Parco sia in quella realizzativa. Nel messaggio no. 5869 si legge che *«il Parco sarà uno spazio di sviluppo di un paesaggio agricolo di qualità, in cui le relazioni tra i settori primario, dello svago e della protezione della natura potranno creare un valore aggiunto a beneficio degli abitanti del PdM e dei suoi fruitori.»* Questa non deve restare solo un'enunciazione, ma deve diventare un chiaro mandato e impegno politico per Governo e Parlamento. Siamo tutti consapevoli dell'importanza dell'attività agricola e sappiamo che il settore primario, oltre a garantirci la sussistenza, ci offre un paesaggio curato e armonioso. Gli agricoltori sono degli operatori ecologici di cui non vogliamo assolutamente minare la sopravvivenza e possiamo comprendere la loro insistenza, sostenuta dagli ambientalisti, ad opporsi alla Variante 95. Riteniamo, però, che gli approfondimenti scaturiti dal concetto di sviluppo del Piano di Magadino diano la garanzia che nella fase di progettazione e nella formulazione degli obiettivi generali del Parco sarà riservata la maggior attenzione possibile all'agricoltura.

La preoccupazione del Governo, da noi condivisa, è quella di allestire la progettazione di massima e i lavori preparatori per il momento in cui la strada in oggetto verrà inserita nella rete delle strade nazionali, come proposto nel Piano settoriale dei trasporti del Consiglio federale dell'aprile 2006. La realizzazione passerà alla Confederazione che dal 1° gennaio 2008 assumerà tutte le competenze e gli oneri in materia di strade nazionali. I vincoli del Piano direttore e quelli imposti dalla Confederazione sono chiari e non dovranno mai essere disattesi. Tutti gli attori, a ogni livello di coinvolgimento, si dovranno assumere

questi impegni di rispetto delle condizioni e di vigilanza continua. È un chiaro mandato politico di salvaguardia e promozione di questo importante comparto territoriale. Siamo consapevoli che gli oppositori alla Variante 95 proporranno il referendum, poiché considerano poco convincenti o insufficienti le rassicurazioni, di cui ho riferito, e le condizioni poste dalla Confederazione. In caso di referendum sarà il popolo ad assumersi la responsabilità della decisione definitiva su questo grande e importante progetto. Noi avremo la tranquillità di aver portato a termine il nostro compito in questo Parlamento.

Concludo con un ringraziamento a tutte le colleghe e i colleghi che mi hanno accompagnata in questi 12 anni in Parlamento. Formulo gli auguri di una brillante rielezione a coloro che si ricandidano e, a tutti gli altri, i migliori auguri di ogni bene per loro e per i loro famigliari. È stato molto bello esserci.

PELOSSI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Anche io, come i due colleghi che mi hanno preceduta, sono del Locarnese, anche io non mi ricandido, ma a differenza di loro non vedo la compatibilità della nuova autostrada con il futuro vivibile del Piano di Magadino.

Porto l'adesione del gruppo PS al credito di fr. 1'056'000.- per l'allestimento del progetto e l'elaborazione del Parco del Piano, mentre invito a respingere il credito di fr. 4'660'000.- per il collegamento del Locarnese all'A2 tramite la Variante 95. Dall'esame del messaggio no. 5869 risulta che «*il Piano di Magadino costituisce un'area di grande interesse per una gestione lungimirante del territorio cantonale [...] Nel contempo l'uso di questo territorio pregiato e ricco dal profilo dei contenuti agricoli, naturalistici e di svago va tutelato e valorizzato*». Condividiamo queste affermazioni ed è proprio perché siamo convinti che quel che resta del Piano di Magadino debba essere tutelato che non possiamo accettare la Variante 95. Sempre nel messaggio si afferma che «*l'agricoltura, la natura e lo svago sono le tre vocazioni principali del Piano*» e che occorre «*favorire la produzione e lo smercio di alimenti genuini che possano essere concorrenziali sul mercato grazie all'identificazione con un territorio di qualità riconosciuta*». Da molti anni si discute di un collegamento stradale del Locarnese all'autostrada. Fin dall'inizio, la Variante 95 è stata ritenuta inaccettabile dalle associazioni ambientaliste, di difesa del territorio e dei consumatori per diverse ragioni, di cui elenco unicamente le principali:

- non è compatibile con il concetto di sviluppo sostenibile, concetto postulato da Berna e da Bellinzona nei documenti ufficiali.
- La produzione ortofrutticola ticinese proviene per l'80% da aziende del Piano. La salute passa anche dal piatto e un'alimentazione sana ottenuta da una produzione locale è sempre più richiesta dai cittadini; la nuova autostrada la comprometterebbe in maniera rilevante.
- Il Piano di Magadino costituisce il comparto territoriale con la maggiore biodiversità del Canton Ticino e tra le più elevate in Svizzera. Quest'ultimo spazio verde piano è diventato un'importante area di svago e di riossigenazione per tutti gli abitanti del Ticino che vi trascorrono il tempo libero a piedi, in bicicletta, in roller e visitando le fattorie.
- La nuova autostrada rappresenterà un'alternativa all'attuale asse nord-sud e gli autocarri diretti verso l'Italia potranno attraversare il Piano di Magadino con le conseguenze ad ognuno immaginabili.

Si era pure costituito un gruppo, composto da rappresentanti delle più diverse aree di interesse, che era giunto, a fatica e accettando molti compromessi, a una variante che non veniva più osteggiata da nessuno. Si era infatti trovato un consenso generale su quella che era stata definita la Variante 98, che avrebbe inciso in maniera molto meno importante

sul territorio del Piano. Quando dunque il problema del collegamento del Locarnese alla A2 pareva risolto, non si è capita la ragione per cui il Governo abbia voluto optare per la Variante 95 e, sembra, voglia insistere su questa strada anche di fronte alla recente Variante panoramica che, oltre a non usare terreno agricolo, costerebbe la metà. Il suolo è un bene non riproducibile. La qualità di vita e la salute di tutti i cittadini sono incompatibili con la ventilata nuova autostrada che, secondo il rapporto preliminare di programmazione allegato al messaggio, si vede già a quattro corsie. Il Ticino è stato definito, dal ministro dei trasporti Leuenberger, *«l'agnello sacrificale della Svizzera per l'Europa per quanto riguarda l'AlpTransit»*. In effetti, la parte est del Piano di Magadino subirà una grave ferita dal passaggio a cielo aperto di questa nuova ferrovia. Al momento delle decisioni relative ad AlpTransit, il Ticino non si è purtroppo dimostrato combattivo come il Canton Uri ed è stata accettata un'importante perdita di territorio sul Piano di Magadino. Se ora anche la parte ovest verrà sacrificata al passaggio dell'autostrada, sarà la sentenza di morte del Piano, di una produzione agricola locale sana, di uno spazio di vita a misura d'uomo. La somma che voteremo per il Parco del Piano non sarà che un alibi. Comunque, il voto odierno non sarà l'ultima parola sulla variante stradale. Se questo Parlamento approverà il rapporto di maggioranza, il PS e altre associazioni lanceranno un referendum e la parola passerà al popolo. Se l'insistenza sulla scelta della variante più divoratrice di suolo, farà ancora attendere a lungo il Locarnese dal vedersi collegato alla A2, la responsabilità non potrà essere data a chi era riuscito a costruire un consenso su di un'altra variante. Per concludere, prendo in prestito le parole del Direttore dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale pronunciate durante una conferenza stampa nel giugno del 2001 a Berna: *«dobbiamo trovare forme di sviluppo meno consumatrici di suolo. Questa crescita non è più sostenibile»*. Lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che riesce a soddisfare i bisogni delle generazioni attuali senza ridurre per le generazioni future le possibilità di far fronte ai propri bisogni. La scelta del Consiglio di Stato, fatta propria dalla maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze, oltre a non soddisfare i bisogni più importanti delle generazioni attuali, pregiudica irrimediabilmente le scelte delle generazioni future. Concludo chiedendo: *«Che tipo di sviluppo è quello che porta a volere la Variante 95?»* e invitandovi a sostenere il rapporto del collega Raoul Ghisletta.

PINOJA G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Evidentemente, per un locarnese, si tratta di un tema particolarmente sentito. Chi percorre regolarmente le tratte Camorino-Locarno e Gudo-Locarno, e non solo nei periodi dell'anno più trafficati, si rende conto della precarietà della situazione stradale. Sono convinto che tutti auspicano una soluzione entro breve.

Dopo qualche anno di apparente silenzio, ecco rispuntare sui tavoli del Parlamento un messaggio che darebbe il via al progetto di massima della ormai famosa Variante 95. Un progetto in eterna consultazione, divenuto quasi vecchio che, malgrado gli anni trascorsi, non propone praticamente nulla di nuovo. Sulla carta potrebbe sembrare la variante più interessante, più facile, più lineare e schematicamente più semplice, mentre in realtà le lacune che presenta sono troppe. La stessa, infatti, ha il difetto fondamentale di non salvaguardare quanto di prezioso oggi abbiamo sul Piano di Magadino, prevedendo di tranciarlo in due, rovinandolo paesaggisticamente e danneggiandolo per quello che è la sua funzione principale di vero polmone per l'agricoltura del Cantone. Oltretutto, anche dal profilo dei costi di realizzazione è la soluzione più cara, considerando i molti espropri che si dovrebbero effettuare e la lunghezza del tracciato. Vista quindi l'importanza che tutti riconoscono al Piano di Magadino nell'ambito agricolo, visti i costi più elevati, viste le

innumerevoli opposizioni provenienti da Comuni, enti e associazioni, mi chiedo perché venga proposta dal Governo e dalla maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze. Probabilmente i veri motivi sono segreti di palazzo o il frutto di una strategia preelettorale che non so a chi possa servire. Nel rapporto di maggioranza figura una giustificazione, per la verità poco convincente, della fretta di far approvare il messaggio. Si sostiene infatti che è necessario lanciare un chiaro segnale alla Confederazione, dimostrando che il progetto prende avvio, cosicché le Camere potranno votare, nel 2009, a favore dell'inserimento di questo collegamento nella rete nazionale, facendo sì che l'ulteriore progettazione e l'esecuzione delle opere vadano a carico della Confederazione. Ma cosa penseranno alle Camere quando vedranno una molteplicità di ricorsi e opposizioni, oltre a un referendum? Credete che ignoreranno questi fatti? Se non sbaglio, il Consigliere di Stato Borradori prevede che ci vorranno ancora una decina d'anni prima dell'inizio dei lavori. Abbiamo dormicchiato per troppo tempo: se non entreremo nelle grazie della Confederazione nel corso del 2009, ci entreremo nel 2010 o nel 2011. L'importante è che il progetto sia convincente dal profilo del traffico, dal profilo economico e, soprattutto, dal profilo ambientale. La realizzazione della Variante 95 sarebbe di fatto il peggior colpo inferto alla struttura agricola e paesaggistica del Piano di Magadino. Chi vorrà avere anche in futuro un Piano votato all'agricoltura e alla conservazione di aree naturali uniche non può sostenere la scelta del Governo. Il "contentino", peraltro troppo nebuloso e ancora in fase embrionale, del progetto del Parco del Piano di Magadino non è sufficiente a convincere che le peculiarità attuali saranno mantenute o addirittura migliorate. Non si sa neppure bene cosa si vuol fare, figuriamoci se si può ipotizzare quanto si spenderà. Questo collegamento è importante e fondamentale, ma deve essere il frutto del consenso di tutti gli interessati e non solo della maggioranza del Gran Consiglio. Per questi motivi, buona parte del gruppo UDC si opporrà al rapporto di maggioranza.

La discussione di entrata in materia è sospesa.

6. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 12.10 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta pomeridiana.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Bruno Lepori
Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder