

ANNO 2016/2017

Seduta XVIII: lunedì 7 novembre 2016 - serale

SOMMARIO

1. Richiesta di un credito di fr. 47'113'400.- e dell'autorizzazione a effettuare una spesa di fr. 84'160'000.- per la realizzazione della sistemazione viaria via Sonvico-via Ciani conforme agli indirizzi del Piano regolatore nel Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC), nell'ambito dell'attuazione delle opere della seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL).....[2270](#)
 - [Messaggio del 17 dicembre 2014 n. 7019](#)
 - [Rapporto del 25 ottobre 2016 n. 7019; relatore: Daniele Caverzasio](#)
2. Richiesta di un credito quadro netto di fr. 11'000'000.- e dell'autorizzazione alla spesa di fr. 15'000'000.- per l'esecuzione degli interventi di risanamento fonico delle strade cantonali (periodo 2016-2019).....[2277](#)
 - [Messaggio del 12 luglio 2016 n. 7208](#)
 - [Rapporto del 25 ottobre 2016 n. 7208R; relatore: Michele Guerra](#)
3. Iniziativa parlamentare del 19 ottobre 2009 presentata nella forma elaborata da Manuele Bertoli e cofirmatari (ripresa da Ivo Durisch) "Introduzione della tassa sul sacco cantonale".....[2284](#)
 - [Iniziativa parlamentare elaborata del 19 ottobre 2009](#)
 - [Messaggio del 2 luglio 2014 n. 6958](#)
 - [Messaggio aggiuntivo del 4 marzo 2015 n. 6958A](#)
 - [Rapporto di maggioranza del 19 ottobre 2016 n. 6958-6958A R1; relatore: Giorgio Galusero](#)
 - [Rapporto di minoranza del 19 ottobre 2016 n. 6958-6958A R2; relatore: Maurizio Agustoni](#)
4. Chiusura della seduta e rinvio[2293](#)

PRESIDENZA: Fabio Badasci, Presidente

Alle ore 16:55 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 83 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Agustoni - Aldi - Ay - Bacchetta-Cattori - Badasci - Balli - Bang - Battaglioni - Beretta Piccoli - Bergonzoli - Bignasca - Bosia Mirra - Campana - Canepa - Caprara - Caverzasio - Cedraschi - Celio - Censi - Crivelli Barella - Crugnola - Dadò - De Rosa - Delcò Petralli - Denti - Ducry - Durisch - Farinelli - Ferrara - Ferrari - Filippini - Foletti - Fonio - Franscella - Gaffuri - Galeazzi - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisla - Ghisletta - Ghisolfi - Gianella -

Gianora - Giudici - Guerra - Guscio - Jelmini - Kandemir Bordoli - Käppeli - La Mantia - Lepori - Lurati - Lurati Grassi - Maggi - Mattei - Merlo - Minoretti - Minotti - Morisoli - Ortelli - Pagani G. - Pagani L. - Pagnamenta - Pamini - Patuzzi - Pedrazzini - Peduzzi - Pellanda - Pini - Polli - Pronzini - Pugno Ghirlanda - Quadranti - Ramsauer - Robbiani - Rückert - Schnellmann - Seitz - Storni - Terraneo - Viscardi - Zanini

Si sono scusati per l'assenza:

Brivio - Corti - Frapolli - Gendotti - Passalia - Pinoja - Sanvido

1. RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 47'113'400.- E DELL'AUTORIZZAZIONE A EFFETTUARE UNA SPESA DI FR. 84'160'000.- PER LA REALIZZAZIONE DELLA SISTEMAZIONE VIARIA VIA SONVICO-VIA CIANI CONFORME AGLI INDIRIZZI DEL PIANO REGOLATORE NEL NUOVO QUARTIERE CORNAREDO (NQC), NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DELLE OPERE DELLA SECONDA FASE DEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (PTL) E DEL PROGRAMMA DI AGGLOMERATO DEL LUGANESE (PAL)

Messaggio del 17 dicembre 2014 n. 7019

Ai sensi dell'art. 133 LGC, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito ridotto.

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

È aperta la discussione di entrata in materia.

CAVERZASIO D., RELATORE - Lo sviluppo urbanistico che sta coinvolgendo da qualche anno la città di Lugano trova il suo centro nevralgico nella periferia nord, dove una serie di interventi hanno cambiato e cambieranno radicalmente il tessuto urbano e la fruizione degli spazi pubblici cittadini.

Con la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate si è dato il via a un periodo di rinnovamento, offrendo una concreta opportunità di sviluppo territoriale e urbanistico comprendente anche la riqualifica di un'ampia area periferica, quella appunto del quartiere Cornaredo. Modifiche che stiamo già vivendo, anche grazie all'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate; ci rendiamo tutti conto come il traffico lungo l'asse nord-sud in entrata nella città di Lugano sia stato ridistribuito. In questo contesto, il Nuovo quartiere di Cornaredo (NQC) si presenterà come una vera e propria "Porta d'accesso" alla città di Lugano, che proporrà parchi pubblici, servizi ai cittadini, aree residenziali e strutture intermodali, per ricucire lo stretto rapporto tra città e ambiente naturale che ha da sempre dato una connotazione storica alla città svizzera.

Una sfida che possiamo definire ancora aperta, una prova importante di un percorso che

ha avuto inizio nei primi anni Duemila con il coinvolgimento di Lugano, insieme ai Comuni limitrofi di Porza e Canobbio e al Dipartimento del territorio ed è alla ricerca di soluzioni urbanistiche più efficienti e magari innovative, il tutto al fine di realizzare un progetto funzionale ed economicamente sostenibile.

Con l'approvazione di questo messaggio faremo un passo importante in questa direzione e permetteremo così di avviare altri progetti che andranno a riqualificare la porta d'accesso nord di Lugano. Invito dunque il Parlamento ad approvare il messaggio.

SCHNELLMAN F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - L'ingente credito che ci apprestiamo a votare serve a concludere finalmente la viabilità definitiva di Cornaredo e a creare il collegamento viario di via Sonvico (in sostanza all'uscita della galleria Vedeggio-Cassarate) con via Ciani, il tutto conforme al Piano regolatore del nuovo quartiere di Cornaredo. Il progetto prevede anche la realizzazione della nuova strada a sud dello stadio, che permetterà di moderare il traffico e riqualificare il tratto stradale che oggi separa il comparto della Resega dallo stadio stesso. Siamo coscienti che queste opere, inserite nella seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese, siano particolarmente lunghe e laboriose (il credito quadro risale all'anno 2003) e debba far conciliare diversi attori in campo. Questa sistemazione è però di fondamentale importanza per la regione e per l'utenza che proviene dalla galleria, e dovrebbe evitare gli attuali imbottigliamenti in zona Cinestar o prima ancora in zona Resega.

L'opera è fondamentale anche per poter realizzare il nuovo Park&Ride (P&R) definitivo, con il nodo intermodale dei trasporti pubblici, e permetterà di realizzare i diversi progetti in corso nel quartiere di Cornaredo, ad esempio il tanto atteso nuovo polo sportivo. Via Sonvico diventerà un importante asse stradale e a farne le spese saranno, fra le altre strutture, gli attuali magazzini comunali del Dicastero servizi urbani, che dovranno essere abbattuti e trovare un'altra collocazione, presumibilmente in zona Viganello. Vi sarà quindi una nuova rotonda sul fiume Cassarate (zona Ruggi) e il collegamento con via Ciani – ce ne rallegriamo – sarà accompagnato da tre viali alberati sia ai lati delle corsie sia al centro. L'attuale strada che si trova all'uscita della galleria sarà mantenuta e completata come strada secondaria di quartiere. Vi sarà anche spazio per il completamento dell'attuale pista ciclabile lungo il Cassarate che sarà estesa sino appunto a Ruggi. Per collegare poi via Ciani con via Trevano sarà creata una nuova strada di collegamento a sud dello stadio, per ora denominata appunto "via Stadio".

Analizzato con attenzione il progetto, un paio di riflessioni sembrano però quanto mai opportune. Innanzitutto la fase a sud, quella in sostanza che prevede il nuovo P&R (tappe 4 e 5 del progetto), sembra essere la più urgente, in quanto interessa altri progetti previsti dal Piano regolatore o dalla città di Lugano, ossia il P&R definitivo, il nodo intermodale dei trasporti pubblici, stadio, polo sportivo, eccetera, che sono condizionati dall'evoluzione dell'opera. La fase a nord, quella in sostanza dall'uscita della galleria alla creazione della rotonda, sembra essere invece meno pressante. In questo senso, occorrerà approfondire le fasi di realizzazione dell'opera per ottimizzare le tempistiche realizzative di tutti i progetti che ruotano attorno alla nuova viabilità.

Un secondo punto di riflessione, non propriamente legato al progetto, coinvolge comunque l'intera zona ed è legato al P&R. Il Cantone ha dato disdetta al P&R della famiglia Mantegazza per il febbraio 2017 e la domanda, alla quale tanti aspettano risposta, è come sarà gestita l'esigenza di posti auto da quella data fino all'edificazione della nuova struttura. La città si è mossa per trovare soluzioni transitorie, che si auspica possano beneficiare del pieno appoggio del Cantone.

Detto questo, dò l'adesione del gruppo PLR al messaggio in oggetto.

JELMINI L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Intervengo brevemente sul messaggio che richiede la liberazione di una parte del credito quadro concesso nel 2003 a beneficio della sistemazione viaria di via Sonvico e via Ciani secondo quanto previsto dalla seconda fase di programmazione del PTL. Un Piano regolatore concordato con i tre Comuni toccati, Canobbio, Lugano e Porza, che hanno così costituito un unico disegno di pianificazione. Quella che stiamo per accogliere è una richiesta importante, non solo perché permetterà di dare inizio ai lavori atti a completare il progetto avviato con la costruzione della galleria Vedeggio-Cassarate, ma perché permetterà di proseguire nella nuova impostazione urbanistica di quella che viene definita la "Porta nord" di Lugano. Con la sistemazione viaria oggetto di questo messaggio si procede a impostare lo sviluppo urbanistico nella periferia nord della città di Lugano e nei Comuni di Canobbio e Porza. Dunque, non unicamente un nuovo assetto stradale, ma l'opportunità di pensare una nuova sistemazione urbanistica che prevede la riqualifica di un'ampia area periferica con infrastrutture sportive e aggregative, servizi ai cittadini e la valorizzazione del paesaggio.

La nuova Porta d'accesso prende quindi sempre più forma e la sistemazione di via Sonvico e via Ciani è un ulteriore tassello di questo processo. Un progetto che, oltre al riassetto del sistema viario, fondamentale per renderlo più organico e permettere lo sviluppo del territorio, prevede anche la realizzazione di un percorso ciclabile e pedonale. Per questo occorre sin d'ora considerare che viabilità non dovrà essere intesa solo nella sua dimensione privata, bensì, per evitare il totale collasso del centro cittadino, dovrà essere sviluppata anche la mobilità pubblica e la mobilità lenta. È importante anche rilevare che il progetto prevede un miglioramento anche dal profilo ambientale con la sistemazione del fiume Cassarate e la creazione o il ripristino di alcune aree verdi.

Qualche preoccupazione emerge tuttavia nella lettura del messaggio, in particolare quando si accenna alla tappa 3 di esecuzione e di realizzazione. In questa fase è prevista la demolizione degli stabili del Dicastero Servizi urbani (DSU) e delle Aziende industriali di Lugano (AIL). Vero è che questa fase è prevista solo nel 2021, ma è forse utile ricordare che da circa dieci anni a Lugano si discute della possibile nuova sede da attribuire ai servizi del DSU, in particolare per quanto riguarda il capannone per i veicoli pesanti e per il deposito del materiale per le manifestazioni, e ancora non è stata trovata una collocazione alternativa a favore di questo Dicastero. L'unica soluzione era stata approvata dal Consiglio comunale, ma in seguito abbandonata per il veto imposto dal Dipartimento delle istituzioni, essendo stata pensata in prossimità del penitenziario cantonale. Ci auguriamo dunque che nei prossimi cinque anni si trovi finalmente la soluzione adeguata, onde evitare tempi ancora più lunghi di quanto preventivato.

Ma siamo comunque fiduciosi e soprattutto lieti di dare avvio a questa nuova fase. La Porta nord della città di Lugano, come già indicato, necessita di questa sistemazione che concerne i tre Comuni che assieme hanno dato avvio all'agenzia NQC, con lo scopo di gestire questo comparto, una pianificazione fatta a tre per avere un unico disegno di pianificazione. Questa fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese ha comportato un iter particolarmente lungo, come ampiamente descritto nel messaggio, dovuto agli approfonditi studi, ma anche ai ricorsi per le necessarie azioni di espropriazione. Con la progettata sistemazione di via Sonvico e via Ciani si completerà la Porta d'accesso nord alla città di Lugano, ma non bisogna illudersi che questo porterà soluzioni ai gravi problemi di viabilità che affliggono la città, come purtroppo tutto il nostro Cantone. Questi potranno essere risolti unicamente con la partecipazione di tutti e tramite

una diminuzione dell'utilizzo dei mezzi privati, che deve però essere accompagnata dal potenziamento dei trasporti pubblici per dare un'alternativa alla mobilità privata.

Un'ultima osservazione prende spunto dalle ultime polemiche sorte nel Malcantone. Credo sia necessario per noi oggi avere la certezza che andiamo a votare una proposta del Consiglio di Stato e in particolare del Dipartimento del territorio che poi sarà effettivamente attuata così come presentata e che non sarà invece oggetto di modifiche, variazioni, alternative a dipendenza degli umori di uno o dell'altro responsabile del dossier o di qualche pianificatore ballerino che si potrà incontrare nei prossimi mesi.

Fatte queste considerazioni, porto l'adesione del gruppo PPD+GG al rapporto della Commissione della gestione e delle finanze.

LEPORI B., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - A differenza dei gruppi e dei loro rappresentanti che mi hanno preceduto, il gruppo PS non è né unanime né entusiasta nell'affrontare il messaggio in oggetto. Ci troviamo infatti di fronte a un progetto che riguarda un nuovo quartiere, quello di Cornaredo, ma non un quartiere nuovo e quindi forse a un'occasione sprecata. L'ARE, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, e l'Ufficio federale dell'energia, qualche anno fa, sotto il titolo "Quartieri sostenibili", avevano presentato un opuscolo con una serie di progetti già realizzati molto interessanti. Modelli, insomma, per future realizzazioni, con criteri come la densità abitativa, la mescolanza funzionale, la mobilità sostenibile, l'alta qualità ambientale, la mescolanza intergenerazionale, il benessere, la convivialità e il processo partecipativo. In senso stretto, considerando solo l'aspetto ambientale, si potrebbe parlare di eco-quartiere, con un'attenzione all'efficienza energetica, alla riduzione dell'impatto ambientale, eccetera. Tuttavia, il quartiere sostenibile comprende anche una dimensione supplementare, quella socio-culturale ed economica.

Ora, preparando questo intervento, ho cercato traccia di questo genere di riflessione nel progetto della città di Lugano e dei Comuni partner, ma devo confessare di non aver trovato granché. Nel masterplan si dice che il comparto nord del polo urbano sarà direttamente collegato all'asse stradale e che ciò aprirà nuove prospettive di sviluppo. Sarà insomma la nuova "Porta di accesso" alla città, la cui realizzazione assolverà a importanti «*esigenze funzionali*» legate al collegamento viario. Tutto è insomma ricondotto all'infrastruttura viaria, senza nessuna più ampia visione.

Anche nel Piano regolatore si afferma che l'apertura della galleria conferisce all'area un «*nuovo ruolo urbano*» le cui caratteristiche e declinazione però non è dato conoscere. L'infrastruttura, si assicura, non servirà solo a «*mitigare l'effetto della galleria*» (il che significa che, perlomeno, si riconosce che la galleria potrebbe comportare effetti da mitigare), ma dovrà essere il «*motore*» di un «*nuovo assetto ambientale*». Ciò detto, si passa di nuovo immediatamente al problema della viabilità, con la connessione della galleria alla «*maglia urbana*» della città, un asse che diventerà una nuova "*spina dorsale*" di "*spazi pubblici*" e "*tessuti edilizi*" che dirigeranno il "*nuovo sviluppo*", eccetera.

Il messaggio specifica che ci troviamo ancora nell'ambito del famoso credito quadro di 900 milioni di franchi approvato, ahimè, rinunciando a ricorrere contro le opere previste, confidando in un patto che prevedeva la realizzazione della galleria, il miglioramento del collegamento ferroviario verso Ponte Tresa e una serie di misure di accompagnamento, come la gestione dei posteggi, ma che, purtroppo, allo stato dell'arte non può contare che sulla galleria e poco, o pochissimo, altro. Ora, il credito richiesto riguarda la sistemazione viaria di via Sonvico e via Ciani e, quindi, di nuovo, solamente la costruzione di strade, senza nessun'altra considerazione.

Interessante, da questo punto di vista, è la valutazione della sostenibilità del progetto. Nel messaggio si specifica che la *«situazione dello stato dell'aria non subirebbe modifiche sostanziali tra il 2010 e il 2025 con o senza la realizzazione del progetto viario in oggetto»*. Durante i lavori, insomma, non ci sarà peggioramento della qualità dell'aria, una rassicurazione dovuta, ma deludente quanto al dopo, al futuro, per il quale non si prevede alcun miglioramento a fronte di un investimento di 80 milioni di franchi. Altra rassicurazione: la realizzazione del progetto, si dice, modifica essenzialmente i flussi di traffico, senza però generarne ulteriormente, e non vi saranno quindi ricadute sostanziali sulla qualità dell'aria. A fronte del riassetto di strade esistenti e della costruzione di nuovi collegamenti, dovremmo insomma credere che non vi saranno aumenti nei flussi di traffico e nuovo inquinamento. Nel rapporto si precisa poi che la nuova via Sonvico, con *«carattere marcatamente urbano»*, si *«struttura come un viale alberato a due corsie per senso di marcia»*: insomma, le due corsie della galleria diventano improvvisamente quattro, forse per assorbire il traffico proveniente dal val Colla.

Per queste ragioni è stato presentato un referendum contro il Piano di agglomerato 2, bloccato per motivi giuridici. I cittadini hanno chiesto così di potersi esprimere in merito a una proposta che non è considerata all'altezza di uno strumento di questo tipo, che comprende certo la realizzazione di nuove infrastrutture ma solo se l'effetto a livello ambientale e di sostenibilità lo giustifica, cosa che è esplicitamente negata, come ho appena ricordato, sia per quanto riguarda la qualità dell'aria sia per quanto riguarda i flussi di traffico.

Chi mi ha preceduto ha sostenuto che si tratta di opere importanti per poter andare avanti nella realizzazione del nuovo quartiere, ma, se mi è concessa un'espressione forte, ai miei occhi, si tratta in fin dei conti di un ricatto da parte di chi chiede l'approvazione di crediti per opere infrastrutturali ma vuole tenersi le mani libere quanto alla loro realizzazione: prima, dunque, i crediti per una strada a quattro corsie, nuove strade come la via Stadio, poi forse si farà il P&R, le piste ciclabili, il raggio verde, si sosterrà la mobilità pedonale, eccetera, e infine arriveranno anche i commerci e gli abitanti, non prima però di aver stanziato 80 milioni in strade, per la soddisfazione di alcuni.

Il gruppo PS è sconcertato, nel senso che non riesce a concertare una posizione unica. Chi approva l'idea di mettere mano finalmente alla realizzazione del Nuovo quartiere di Cornaredo ed è disposto ad accettare quello che ho definito "il ricatto" voterà sì, fiducioso che dopo le opere infrastrutturali si potrà realizzare quanto si desidera, chi, invece, come me, è inorridito da questo modo di fare (bruciare decine di milioni per opere inutili, non sostenibili a livello economico, sociale e ambientale e controproducenti, voterà no. La maggior parte, pur non accettando questo approccio, non vuole chiudere nessuna strada e si asterrà.

DENTI F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO I VERDI - Da cittadino di Lugano, sarei il primo ad accogliere favorevolmente qualcosa di positivo per la mia città, ma devo dire che il messaggio in oggetto è prematuro e presenta, come è stato sottolineato più o meno esplicitamente, numerose criticità. Lo stesso relatore Daniele Caverzasio, a nome della Commissione della gestione e delle finanze, nel suo rapporto ricorda che *«la complessità del contesto generale, legata anche ai diversi progetti allo studio nello stesso quartiere da parte della città di Lugano, la necessità di chiarire la politica complessiva di stationamento nel comparto di Cornaredo, così come la difficoltà oggettiva di reperire i necessari finanziamenti per la costruzione e il successivo esercizio del nodo intermodale, non consentono al momento di disporre di un quadro sufficientemente chiaro e consolidato,*

premessa indispensabile per dare avvio alla realizzazione completa dell'intervento viario previsto». Insomma, siamo ancora in fase di progetto. Fabio Schnellmann ha parlato di P&R prima provvisori e poi forse definitivi, ma sembra inutile ricordare che il P&R a Cornaredo è l'elemento portante di tutto il progetto. Il collega Jelmini, da parte sua, ha ricordato come si discuta ormai da dieci anni sullo spostamento dei servizi del DSU, senza trovare una soluzione viabile. Del resto, a Lugano stiamo attendendo da sei anni il Piano della viabilità del polo luganese (PVP), il che rivela grosse difficoltà a livello di progettualità. Ecco perché il messaggio appare prematuro ed ecco perché il gruppo dei Verdi è contrario all'approvazione dei crediti richiesti.

GHISLETTA R. - È vero quanto sostiene il collega Jelmini quanto alla necessità di dar seguito alle decisioni prese, tuttavia in questo caso siamo confrontati a progetti pensati dieci o più anni fa, quindi è chiaro che occorre tener conto delle nuove sensibilità emerse nel frattempo. Spesso, nella commissione dei trasporti del Luganese, chi ha avuto posizioni diverse in questi anni è stato marginalizzato e non ascoltato. Questo atteggiamento si paga, come dimostra il referendum sottoscritto da più di tremila cittadini. Bene fa, dunque, il Consigliere di Stato Zali a voler ascoltare chi non è stato ascoltato e affrontare aspetti legati alla razionalità economica e alla sostenibilità ambientale. In questo senso, invito il Dipartimento a tener conto di quelle stesse esigenze e sensibilità anche nell'ambito del progetto del Nuovo quartiere di Cornaredo. Per queste ragioni, mi asterrò dal voto.

BERETTA PICCOLI S. - Voterò no alla richiesta di credito. Nel 2012 sono stati stanziati 15.5 milioni di franchi per attuare la prima tappa realizzativa dei percorsi ciclabili e a Lugano ancora non ve n'è traccia. Non ritengo nemmeno che sia giusto trasferire i servizi del DSU a Viganello, nel pieno del centro abitato, dove dovrebbero circolare gli automezzi della città a ogni ora del giorno e della notte. Mi allineo dunque alla linea rosso-verde, ritenendo prematuro votare altri crediti, senza una progettazione più intelligente della città.

JELMINI L. - È difficile intervenire in sede di dichiarazioni di voto, senza la benché minima risposta da parte del Consigliere di Stato Zali alle criticità rilevate dal dibattito parlamentare. Non credo sia difficile rispondere ai dubbi sollevati in merito a un progetto comunque importante, evitando la sensazione (e le relative interrogazioni) che non si voglia dar seguito a quanto il Parlamento ha precisato e deciso.

DURISCH I. - Nutro anch'io forti dubbi, ma nei confronti delle commissioni regionali dei trasporti, le quali portano avanti progetti che a volte non tengono assolutamente conto dei principi di sviluppo sostenibile. Mi aspetto dunque che in futuro si facciano consultazioni più condivise per definire progetti che possano essere votati magari all'unanimità. Voterò no a questo parziale progetto di sviluppo della città di Lugano, perché per ora prevede solo la costruzione di un'infrastruttura stradale sproporzionata. Approfitto per aggiungere che considero i masterplan uno strumento sbagliato, meno democratico delle varianti di Piano regolatore, e quindi un modello da non seguire in futuro.

GALEAZZI T. - Voterò sì, anche se sono emersi alcuni argomenti contrari che appaiono legittimi. Non bisogna comunque confondere ciò che compete alle decisioni del Cantone e ciò che invece è responsabilità di Lugano, come mi sembra abbia fatto il collega Denti riferendosi all'incapacità di Lugano di dotarsi dopo sei anni di un piano viario, così come la collega Beretta Piccoli che segnala l'assenza di piste ciclabili quando invece via Nassa è percorsa dai ciclisti, con, per altro, evidenti pericoli per i pedoni.

BERETTA PICCOLI S. - È stato fatto un ricorso e posso confermare che non si può passare in via Nassa con le biciclette.

PELLANDA G. - I dubbi ci sono, tuttavia bisogna riconoscere che sull'argomento sono stati condotti studi e approfondimenti e quindi concedere fiducia a chi ha lavorato nell'ambito del Piano regolatore per trovare una soluzione conforme ai bisogni e alle esigenze attuali della mobilità in una zona indubbiamente in difficoltà. La stessa fiducia va concessa anche al messaggio e al rapporto. Per questa ragione, voterò sì.

DENTI F. - Rispondo al collega Galeazzi assicurandogli che è ben presente in me la distinzione tra il piano cantonale della discussione e quello comunale, tuttavia ribadisco che il PVP di Lugano costituisce l'esempio dell'assenza di quella progettualità e visione d'insieme che è alla base del nostro no al credito richiesto.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 53 voti favorevoli, 18 contrari e 5 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 49 voti favorevoli, 18 contrari e 8 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Aldi - Bacchetta-Cattori - Balli - Battaglioni - Bergonzoli - Bignasca - Campana - Canepa - Caprara - Caverzasio - Cedraschi - Censi - Crugnola - De Rosa - Farinelli - Ferrara - Filippini - Fonio - Franscella - Gaffuri - Galeazzi - Galusero - Garzoli - Ghisolfi - Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Jelmini - Käppeli - Lurati - Lurati Grassi - Mattei - Minoretti - Minotti - Morisoli - Ortelli - Pagani G. - Pagnamenta - Pellanda - Pini - Polli - Quadranti - Robbiani - Rückert - Schnellmann - Seitz - Viscardi - Zanini

Si pronunciano contro:

Ay - Bang - Beretta Piccoli - Bosia Mirra - Crivelli Barella - Delcò Petralli - Denti - Ducry - Durisch - Garobbio - Kandemir Bordoli - La Mantia - Lepori - Maggi - Merlo - Patuzzi - Pronzini - Storni

Si astengono:

Celio - Ferrari - Ghisla - Ghisletta - Pamini - Pugno Ghirlanda - Ramsauer - Terraneo

2. RICHIESTA DI UN CREDITO QUADRO NETTO DI FR. 11'000'000.- E DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA SPESA DI FR. 15'000'000.- PER L'ESECUZIONE DEGLI INTERVENTI DI RISANAMENTO FONICO DELLE STRADE CANTONALI (PERIODO 2016-2019)

Messaggio del 12 luglio 2016 n. 7208

Ai sensi dell'art. 133 LGC, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito ridotto.

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

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

È aperta la discussione di entrata in materia.

GUERRA M., RELATORE - Intervengo brevemente come relatore per portare alla luce alcuni elementi fondamentali riguardanti la presente richiesta di credito. Tengo innanzitutto ad indicare che, come ribadito dal Dipartimento del territorio, questo investimento è volto al risparmio. Ai più sembrerà paradossale che un investimento di 15 milioni possa esserlo. In realtà, però, lo è. Infatti, questo credito, permette al contempo due cose. Permette di accaparrarsi un finanziamento della Confederazione, molto consistente e che avremmo invece perso qualora non avessimo rispettato i tempi. Ma, soprattutto, permette di evitare un rischio economicamente molto rilevante. Qualora, infatti, non si desse seguito alle indicazioni federali, qualora non si eseguissero questi lavori, soprattutto nei tempi prestabiliti, i cittadini vicini a strade particolarmente rumorose e non risanate dal Governo potrebbero in futuro rifarsi economicamente sul Cantone con spese, in quel caso, ben superiori a quelle qui in discussione. Possibilità, quella di rifarsi sul Cantone, alta, concreta, già vista in altre realtà, e soprattutto economicamente sfiancante. Possibilità che, come detto, dando seguito a questo messaggio e rispettando quindi le regole federali, è saggiamente annullata, garantendo quindi un chiaro risparmio futuro. Pertanto, ripeto volentieri che il presente messaggio è volto a garantire il rispetto delle normative, delle tempistiche, e con esse a garantire un importante risparmio. Non fosse stato presentato o non fosse stato accolto per tempo, la cifra oggi presentata sarebbe oggettivamente e palesemente lievitata. A fronte di queste fondamenta, su cui poggia il presente rapporto, la Commissione ha deciso di sottoscriverlo alla quasi unanimità.

Nel merito, gli interventi permettono concretamente di combattere l'inquinamento fonico stradale, che per una quota elevata dei cittadini ticinesi rappresenta un problema con cui convivere quotidianamente. Si sappia che in Ticino oltre il 35% della popolazione è esposta a immissioni stradali superiori ai valori stabiliti dall'ordinanza federale. Quasi 350 chilometri di strade cantonali, ai quali si aggiungono circa 70 chilometri di strade comunali,

complessivamente causano immissioni ben superiori ai limiti e quindi sono da risanare fonicamente. Il presente credito, con una ripartizione temporale su quattro anni, permette, con 15 milioni di franchi, l'esecuzione della posa di pavimentazioni fonoassorbenti, di provvedimenti di isolamento acustico e di altre misure di protezione fonica. Per l'esecuzione di questi lavori, la Confederazione garantirà anticipatamente ben 4 milioni di franchi, esclusivamente per il periodo 2016-2018. Contributo che potrà anche essere adattato di fronte all'evoluzione dei lavori, ma, soprattutto, contributo che non avremmo ottenuto qualora non avessimo rispettato le tempistiche di un lavoro che comunque, presto o tardi, avremmo dovuto fare. Di notevole importanza è poi il fatto che per la progettazione e l'allestimento dei catasti e dei progetti stessi il Dipartimento del territorio impiegherà risorse proprie.

Pertanto, lo ripeto, il presente messaggio governativo permette concretamente di risparmiare soldi giocando d'anticipo. Permette, inoltre, di dare un segnale forte e chiaro a quella quota relativamente alta della popolazione che ogni giorno è toccata da questo problema, impedendo che non eseguendo i lavori per tempo ci si possa rifare sul Cantone, causando spese future ben più elevate. Per queste ragioni non posso che invitarvi a sostenere il presente rapporto commissionale.

CAPRARA B., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Questo Parlamento si trova con una certa frequenza a discutere di richieste di crediti per la manutenzione di strade. Lo abbiamo fatto il 22 febbraio 2016 approvando il messaggio n. 7148 relativo al credito quadro sulla manutenzione delle strade. Ricordiamoci che il messaggio del quadriennio 2012-2015 del 30 novembre 2011 ammontava a 136 milioni. Successivamente il messaggio n. 6943 del 21 maggio 2014 ha aggiornato l'importo con una richiesta di ulteriori 23.5 milioni, per poi arrivare a un secondo aggiornamento con il messaggio n. 7058 dell'11 marzo 2015 che richiedeva altri 13.73 milioni a causa dei danni dell'alluvione dell'autunno 2014. Il totale del credito quadro 2012-2015 è quindi stato di 173.23 milioni di franchi, con un aumento di 37 milioni, ossia del 27.3%, rispetto al credito originale. La richiesta di credito quadro per il periodo 2016-2019 ammontava a 163 milioni, con un aumento di 27 milioni, ossia di circa il 20% rispetto alla cifra del quadriennio precedente, pur ammettendo che, anche includendovi 10 milioni di riserve, rimane inferiore di 10 milioni a quanto poi complessivamente approvato con i vari crediti supplementari.

Nel merito, ribadisco che per un Parlamento di milizia è estremamente difficile entrare nel dettaglio di questioni così tecniche e specialistiche. Anche in questo caso, si deve riconoscere alla Divisione delle costruzioni la capacità di aver spiegato la questione in modo ineccepibile. Se negli altri si trattava del deperimento delle strade, con il credito odierno si risponde in particolare all'ordinanza federale contro l'inquinamento fonico che raccomanda l'attuazione di misure di riduzione del rumore, quali appunto la posa di pavimentazioni fonoassorbenti, laddove i limiti dell'inquinamento fonico della rete stradale siano superati, e fissa termini perentori per poter beneficiare dei relativi sussidi federali. Quindi, anche in questo caso, nel merito non vi è nulla da eccepire.

La questione di fondo è invece di carattere generale per una definizione delle giuste priorità nella gestione delle principali voci di spesa del Cantone. Per questo motivo, la Commissione della gestione e delle finanze ha discusso la proposta che era stata da me presentata nel dibattito dello scorso 22 febbraio di pensare a una nuova organizzazione della Divisione delle costruzioni, in particolare per quanto attiene alla gestione delle strade cantonali. Di fronte a un fabbisogno indiscutibile e ripetuto, e considerando un quadro finanziario di riferimento molto problematico, invito a nome della Commissione il Consiglio

di Stato e la direzione del Dipartimento del territorio a riflettere su una nuova impostazione organizzativa.

La gestione delle strade cantonali potrebbe essere demandata a un'agenzia cantonale – mi riferisco al modello di azienda pubblica, come scelto dalla Confederazione con l'USTRA – con un mandato di prestazione e un credito globale. In fondo, si tratterebbe di applicare il modello UAA, la cui base legale offre al Governo le necessarie competenze. Le premesse sembrano esserci. I crediti quadro richiesti, e quello di oggi lo conferma, assomigliano parecchio a un credito globale di gestione, il fabbisogno è evidente, il compito è continuo e non sembrano esserci grandi margini per riduzioni draconiane. Invece l'ottimizzazione in termini di efficacia, grazie a una maggior flessibilità nella gestione dei crediti, sarebbe certamente facilitata. La Divisione delle costruzioni ha processi produttivi simili a un'azienda. È proprio nell'ottimizzazione dei processi produttivi, nella gestione delle risorse umane e nella semplificazione dei processi amministrativi che risiede un certo margine di manovra per un miglioramento dell'efficienza. Pensiamo solamente alla dispersione di risorse richieste per la preparazione, la discussione e la deliberazione su ogni singolo messaggio. Allestire un mandato di prestazione, con indicatori quantitativi, qualitativi e finanziari, non dovrebbe rappresentare un problema in questo settore tecnico e ingegneristico.

Il vantaggio sarebbe che la politica potrebbe fissare un quadro finanziario di riferimento entro cui il servizio si dovrebbe muovere, ma permetterebbe allo stesso una maggior flessibilità e più ampio margine di manovra. Un budget globale è uno strumento maggiormente flessibile rispetto ai sette crediti che costituiscono il credito quadro. Al budget globale si abbinerebbe un rapporto annuale sull'andamento dei lavori, con una specifica informazione al Parlamento che deve ovviamente mantenere il proprio ruolo di vigilanza.

Concludo portando l'adesione al messaggio, ma esprimendo un preciso invito al Consiglio di Stato nel voler dare seguito a una riorganizzazione del settore.

CANEPA L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD+GG - Con il presente intervento porto l'adesione del gruppo PPD+GG al messaggio in oggetto. Il Canton Ticino è proprietario di circa 1'050 km di strade cantonali che insieme alle strade nazionali (circa 160 km) e alle strade comunali più trafficate (circa 150 km) sono considerate, anche se impropriamente, le fonti di rumore più presenti e diffuse sul territorio, in quanto toccano in modo pesante e capillare la popolazione. Impropriamente, perché non sono le strade, lunghe o corte, larghe o strette che siano, a dare fastidio, ma i veicoli, tanti o pochi, rumorosi o silenziosi, che vi circolano a determinarne la rumorosità. Nel nostro Cantone l'inquinamento fonico non minaccia solamente le persone direttamente vicine alle fonti rumorose. A causa della particolare morfologia del territorio – fondovalle stretto e pareti ripide e magari rocciose a destra e sinistra, con la presenza spesso di ferrovia, autostrada e strada cantonale – si sta assistendo a un progressivo aumento del cosiddetto rumore di fondo, che degrada porzioni sempre più vaste del nostro territorio, persino laddove si cerca la distensione e lo svago.

Le immissioni foniche eccessive sono un segno evidente di una situazione di disagio divenuta in molti luoghi ormai difficilmente accettabile. Dagli studi eseguiti risulta che ormai più del 35% della popolazione è esposta a immissioni stradali superiori ai valori limite stabiliti dall'ordinanza contro l'inquinamento fonico [OIF; RS 814.41]. Per quanto riguarda gli edifici abitativi più del 20% sono esposti ad immissioni stradali superiori a valori limite stabiliti dall'OIF. Gli interventi di risanamento fonico possono agire a tre livelli. Vi sono in

primo luogo interventi alla fonte, ossia pavimentazioni a bassa emissività fonica (cosiddetta fonoassorbente), moderazione del traffico e riduzione della velocità. Vi sono poi interventi sulla linea di propagazione, ossia ripari fonici e colline antirumore. E, infine, interventi nel luogo d'immissione, ovvero provvedimenti di isolamento acustico degli edifici, in particolare installazione di finestre fonoisolanti. Va precisato che dei 15 milioni di investimento previsti per il quadriennio 2016-2019 circa l'80%, ossia 12 milioni, sono destinati a misure alla fonte (pavimentazione fonoassorbente) e a misure d'isolamento acustico sugli edifici (finestre fonoisolanti), che, di regola, nell'ambito del risanamento sono, per loro natura, considerate solo misure sostitutive. È da segnalare che solo in pochi casi sarà possibile realizzare ripari fonici. Di solito, infatti, lo spazio a lato del campo stradale risulta troppo esiguo per questo tipo d'interventi costruttivi. Si auspica comunque che, laddove sono previsti ripari fonici, si dia la necessaria importanza a un corretto inserimento paesaggistico, evitando interventi invasivi e deturpanti.

E fin qui tutto bene: sono soldi ben investiti, a favore della qualità di vita della nostra popolazione e oltretutto vi sono anche aiuti federali che non fanno mai male. Ma, anche in questo caso, purtroppo, c'è un rovescio della medaglia che nasconde insidie di tipo finanziario di una certa rilevanza e il messaggio governativo non ne fa giustamente mistero. Infatti, in merito alle pavimentazioni fonoassorbenti, si rileva che la durata d'esercizio di questa nuova tipologia di pavimentazioni, concepita appositamente per limitare la propagazione del rumore generato dal rotolamento dei battistrada dei veicoli, potrebbe essere più breve del classico tappeto d'usura. L'esperienza confermerà o meno questo importante aspetto che potrebbe avere risvolti finanziari non indifferenti riguardo ai costi di manutenzione ordinaria della rete stradale cantonale. Da quanto riportato correttamente nel messaggio governativo e dalle prime stime eseguite, il mantenimento funzionale nel tempo dei manti fonoassorbenti determinerebbe una progressiva necessità di maggiori mezzi finanziari per la conservazione stradale che a partire dal medio termine (quindi tra 10-15 anni) si attesterebbe tra i 6 e i 7.5 milioni all'anno. Non vorrei qui riaprire il solito e annoso discorso riguardo alla già attuale sotto manutenzione delle nostre strade, ma questo potrebbe purtroppo essere un ulteriore tassello che andrà ad aggravare una situazione già grave.

Sempre a proposito di strade e mobilità, ne approfitto per sollevare un paio di quesiti che riguardano la fluidità del traffico. Sulle autostrade cantonali, in particolare nei tratti in salita, bisognerebbe maggiormente vietare la possibilità di sorpasso tra autocarri. Cito la tratta Taverne-Rivera, per fare un esempio, dove spesso si creano rallentamenti inutili e rischi di tamponamento proprio per questo motivo. Chiedo se l'autorità cantonale non possa intervenire presso l'USTRA per segnalare questi disagi. Sulle strade cantonali circolano poi ancora vetture con il contrassegno di velocità massima a 45 km orari. Questi veicoli evidentemente creano problemi di convivenza e aggravano la già precaria fluidità del traffico. Chiedo con quale motivazione è ancora tollerata la loro presenza sulle strade pubbliche.

Con queste considerazioni vi invito a sostenere il credito in oggetto.

BANG H., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - *«Il silenzio è un dono universale che pochi sanno apprezzare. Forse perché non può essere comprato. I ricchi comprano rumore. L'animo umano si diletta nel silenzio della natura, che si rivela solo a chi lo cerca».* Questa è una bella frase di Charlie Chaplin. Con grande piacere il gruppo PS prende atto dal presente messaggio della sensibilità del Consiglio di Stato per il problema dell'inquinamento acustico. Al nostro gruppo preme comunque ricordare anche le altre

forme di inquinamento che vanno combattute, e in particolare il poco riconosciuto inquinamento luminoso e l'inquinamento atmosferico, causato principalmente da polveri fini, diossidi di azoto e ozono, le cui conseguenze sanitarie, troppo spesso, non godono della giusta attenzione da parte del Governo.

Curiosamente, il luogo più silenzioso del mondo non è una sperduta valle alpina o un deserto lontano, ma un asettico laboratorio americano nel Minnesota, dove è stata costruita la camera anecoica più silenziosa al mondo, ove, grazie a dei muri spessi tre metri, vengono assorbiti il 99.99% dei suoni. E finora nessuno è riuscito a rimanerci per più di 45 minuti. Chiaramente l'intento del Governo non è quello di arrivare a questi risultati, perché di troppo silenzio si può anche morire. Impressionante è comunque leggere che si stima che i costi indiretti, in altre parole i costi esterni del rumore provocati dal traffico stradale, ammontano in Svizzera a circa 1.5 miliardi di franchi l'anno, non proprio bruscolette. Inoltre, come mostra il pre-catasto, più del 35% della popolazione ticinese è esposta ad immissioni stradali superiori a valori limite stabiliti dall'OIF e i chilometri di strade cantonali da risanare fonicamente sono ben 350. Altro aspetto molto importante segnalato dal messaggio governativo è il fatto che nel nostro Cantone l'inquinamento fonico non minaccia solamente le persone direttamente vicine alle sorgenti rumorose. A causa della particolare morfologia del territorio, si sta assistendo a un progressivo aumento del cosiddetto rumore di fondo, che degrada porzioni sempre più vaste del nostro territorio, persino laddove si cerca la distensione e lo svago.

In merito alle caratteristiche tecniche delle pavimentazioni fonoassorbenti, il nostro gruppo tiene a segnalare che la produzione di questi asfalti è in piena evoluzione e che nei loro processi di produzione vi sono interessanti novità, in particolare dovute all'aggiunta di materiali riciclati. Per quanto riguarda gli asfalti prodotti con materiali riciclati si deve fare un'ulteriore divisione, ovvero fra quelli prodotti con gli pneumatici e quelli con la plastica. La città di Vancouver, in Canada, sta portando avanti una sperimentazione da anni che attiene alla fabbricazione di questo particolare tipo di conglomerato a freddo all'interno del quale sono stati inseriti elementi non appartenenti al bitume, ovvero oggetti in plastica che in precedenza hanno subito un processo di riciclaggio, e sono numerosi, se si pensa anche semplicemente alle bottiglie, le buste o i vari contenitori. La percentuale che attiene alla quantità di plastica inserita nel bitume si aggira intorno all'1% ma i vantaggi per l'ambiente sono tanti; infatti, il vantaggio principale di rivestire strade e autostrade con questo tipo di materiale non sta nella riduzione dell'inquinamento in sé ma nel miglioramento stesso dei processi di produzione. L'altra tipologia di asfalto ecologico è quello che incorpora nella sua miscela gli pneumatici. Un esempio è il Polymix. La scelta di inserire la plastica degli pneumatici in disuso porta ai vantaggi di avere una maggiore durata del manto e una minore produzione di rumore al passaggio delle automobili, un'ottima resistenza alla formazione di crepe e agli agenti atmosferici, una grande capacità di drenaggio delle acque piovane e quindi una migliore aderenza.

Dopo questa breve informazione sugli asfalti ecologici, concludo ringraziando il relatore Guerra per il rapporto commissionale che godrà del sostegno del gruppo PS.

PRONZINI M., INTERVENTO A NOME DEL MPS-PC - Ho ascoltato come sempre con attenzione l'intervento del rappresentante del partito liberale radicale, collega Bixio Caprara, e devo dire che mi si sono rizzati i capelli sulla testa. Se ho ben capito, il collega propone di esternalizzare un settore pubblico importante quale è la gestione delle strade del Cantone, proseguendo sul cammino delle privatizzazioni (qualsiasi sia la forma adottata, dall'unità amministrativa autonoma alla società anonima) e puntando a introdurre

logiche di profitto nel servizio pubblico, con le conseguenze negative che tutti conoscono. Visto che ultimamente, con un po' in ritardo, per la verità, anche il PPD+GG si sta attestando su posizioni critiche riguardo allo smantellamento degli uffici postali, estendo anche ai colleghi l'invito a prestare la massima attenzione a questo genere di proposte e a opporsi a involuzioni a cui si vorrebbe sottoporre determinati settori dello Stato che invece andrebbero ancora più saldamente ancorati a una logica di servizio pubblico.

CAPRARA B. - Il collega Pronzini certamente ricorderà che la definizione di unità amministrativa autonoma non implica alcuna esternalizzazione. Significa semplicemente gestire un servizio pubblico in modo diverso, salvaguardando a tutti gli effetti la sua appartenenza alla sfera pubblica, con il relativo controllo del Consiglio di Stato e quant'altro. Ciò che mi premeva invece sottolineare con il mio intervento è il fatto che, a fronte di una legittima richiesta, qualche anno fa, il Gran Consiglio ha approvato un grosso aumento del credito destinato alle strade, una richiesta che, a mio avviso, giustifica l'opportunità di verificare la possibilità di una nuova e diversa gestione di questi crediti che consenta qualche risparmio, onde evitare di dover intervenire in settori, come il sociale, che certamente stanno a cuore anche al collega.

PRONZINI M. - Ringrazio il collega per una risposta che potrebbe costituire la base per una futura discussione politica generale volta a definire le reciproche posizioni in merito a quel processo involutivo che è consistito nell'introduzione in buona parte dei settori dello Stato della logica della ricerca del profitto. La trasformazione dell'Organizzazione sociopsichiatrica cantonale (OSC) in unità amministrativa autonoma ha, ad esempio, portato a una degradazione del servizio pubblico e delle cure nel campo socio-psichiatrico cantonale, come emerge dalla documentazione prodotta dalla commissione del personale. La logica del profitto – l'ho sperimentato direttamente anche nel comparto della ferrovia – cambia completamente i modi di erogazione e la qualità del servizio pubblico e, lo ripeto, credo sarebbe opportuno affrontare pubblicamente questa discussione.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - In primo luogo, voglio esprimere un ringraziamento alla Commissione della gestione e delle finanze, al suo relatore e al plenum, per la sollecita trattazione di questo oggetto. Il messaggio data infatti del 12 luglio 2016, il rapporto è del 25 ottobre e oggi siamo qui a discutere la sua approvazione. Si è colto lo spirito della questione che era quello di una lotta contro il tempo. Vi è in effetti un'urgenza temporale dettata dall'esigenza di non perdere grossi sussidi federali e – secondo problema economico – di non dover trovarci a pagare indennizzi ai proprietari una volta scaduto il termine per il risanamento qualora non si fosse provveduto.

Ciò detto rispondo brevemente a due deputati che hanno sollevato temi interessanti. Sottoscrivo, innanzitutto, quasi tutto quanto ha detto il deputato Canepa e posso assicurare che i ripari fonici saranno una sorta di ultima ratio nel risanamento, perché l'aspetto paesaggistico è un tema che deve e vuole essere considerato. Tra l'altro, procedere con i ripari fonici non ci consente di rispettare i tempi, in quanto implicano procedure più complesse rispetto agli altri interventi. Condivido anche la preoccupazione per una sotto dotazione cronica del Dipartimento per la manutenzione stradale e anche per il possibile aumento di costi che sarà generato dall'utilizzo diffuso di materiale

fonoassorbente, la cui durata di vita rischia effettivamente di essere più breve della pavimentazione tradizionale. Ci rivolgeremo certamente all'USTRA, mentre per quanto riguarda l'immatricolazione dei veicoli con contrassegno verde devo rispondere che non è tema di competenza del Dipartimento del territorio.

Molto interessante è anche la suggestione del deputato Caprara, che, tra l'altro, ci è pervenuta anche per il tramite di una lettera della Commissione della gestione e delle finanze. Dico subito che il Dipartimento promuoverà un approfondimento in questo senso, a 360 gradi e senza preclusioni. Vorrei però chiarire sin dall'inizio che questo esercizio non può avere la finalità, come purtroppo ho sentito in replica all'intervento del deputato Pronzini, di risparmiare sulle strade. Capisco il carico di lavoro rappresentato per questo consenso dal dover discutere spesso di crediti e crediti aggiuntivi per le strade, ma il settore strade porta in tasse di circolazione 100 milioni di franchi all'anno, 400 milioni nel quadriennio, a fronte dei quali sono restituiti all'automobilista, sotto forma di manutenzione stradale, tra i 160 e i 170 milioni di franchi. In sintesi, considerato anche il patrimonio stradale, come ben sa il deputato Caprara, il Cantone non spende affatto troppo per la manutenzione delle strade. Ben venga dunque l'approfondimento della possibilità di gestire in modo più autonomo questo settore, ma non può costituire il grimaldello per togliere risorse ad un compito che rimane essenziale.

Ringraziando nuovamente per la sollecita trattazione del messaggio, invito il Gran Consiglio ad approvare il credito richiesto.

DENTI F. - Come è stato segnalato questo finanziamento arriva prima che sia stato deciso come sarà gestito, perché non si vogliono perdere i sussidi federali. Come anche ricordato dal Consigliere di Stato, la via dei crediti quadro non dovrebbe però più essere percorsa: meglio discutere di crediti alle cui spalle vi siano strategie ben definite. L'investimento nel settore stradale andrebbe poi ripensato alla luce di una nuova strategia e una nuova filosofia d'insieme. Per tale motivo, voteremo comunque sì al credito richiesto.

DELCÒ PETRALLI M. - Approverò a mia volta il credito, ma esprimo il mio disappunto per il ragionamento del Consigliere di Stato Zali, il quale sembra tener conto unicamente delle spese per l'ampliamento e la manutenzione della rete stradale, senza minimamente considerare tutti i costi nascosti, a tutti noti, indotti dal traffico stradale.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 68 voti favorevoli e 5 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 67 voti favorevoli e 4 astensioni.

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

Si pronunciano a favore:

Agustoni - Aldi - Ay - Bacchetta-Cattori - Balli - Bang - Battaglioni - Bignasca - Bosia Mirra - Campana - Canepa - Caprara - Caverzasio - Cedraschi - Celio - Censi - Crivelli Barella -

Crugnola - De Rosa - Delcò Petralli - Denti - Durisch - Farinelli - Ferrara - Ferrari - Filippini - Foletti - Fonio - Franscella - Gaffuri - Galeazzi - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisla - Ghisletta - Gianella - Gianora - Giudici - Guerra - Guscio - Jelmini - Kandemir Bordoli - La Mantia - Lepori - Lurati - Lurati Grassi - Maggi - Mattei - Merlo - Minoretti - Minotti - Ortelli - Pagani G. - Pagani L. - Patuzzi - Pellanda - Pini - Polli - Pugno Ghirlanda - Quadranti - Robbiani - Schnellmann - Seitz - Storni - Terraneo - Zanini

Si astengono:

Ducry - Morisoli - Pamini - Ramsauer

3. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 19 OTTOBRE 2009 PRESENTATA NELLA FORMA ELABORATA DA MANUELE BERTOLI E COFIRMATARI (RIPRESA DA IVO DURISCH) "INTRODUZIONE DELLA TASSA SUL SACCO CANTONALE"

Messaggio del 2 luglio 2014 n. 6958

Messaggio aggiuntivo del 4 marzo 2015 n. 6958A

Ai sensi dell'art. 132 LGC, le deliberazioni parlamentari si svolgono nella forma del dibattito organizzato.

Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della legislazione: si chiede al Parlamento di accogliere l'iniziativa approvando il controprogetto presentato dal Consiglio di Stato e il relativo disegno di legge.

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione della legislazione: si chiede al Parlamento di respingere l'iniziativa e di accogliere il disegno di legge annesso al rapporto medesimo.

È aperta la discussione.

DURISCH I. - Il testo introduttivo all'iniziativa descrive ampiamente i motivi per cui la sua attuazione è necessaria: tali spiegazioni sono attuali ancora oggi, anche se nel frattempo alcuni Comuni si sono spontaneamente dotati di un regolamento comunale che rispetta il principio di causalità. Mi limiterò a riassumere i punti che chiariscono non solo perché dobbiamo introdurre la tassa cantonale sul sacco, ma anche perché dobbiamo farlo subito senza aspettare ulteriormente i Comuni recalcitranti, che volutamente non applicano la legge nei loro regolamenti comunali. Non è più una questione di tempo, ma di mancanza di volontà politica. Nella fattispecie possiamo dire che con questa modifica di legge a una inazione dei Comuni si contrappone una reazione del Cantone.

L'iniziativa in discussione mira a far applicare in tutto il Cantone il principio del finanziamento, da parte di chi produce rifiuti urbani, dei costi di raccolta e smaltimento degli stessi, in base al principio di causalità voluto dal Legislatore nell'interesse della collettività.

Gli aspetti giuridici sono chiari e ne ripropongo i termini menzionando le varie leggi. A

livello federale la legge sulla protezione dell'ambiente [LPAmb; RS 814.01] prevede quanto segue: all'art. 2 (Principio di causalità) «*le spese delle misure prese secondo la presente legge sono sostenute da chi ne è la causa*»; all'art. 7 (Definizioni) «*per rifiuti si intendono le cose mobili delle quali il detentore si libera o che devono essere smaltite nell'interesse pubblico. Lo smaltimento dei rifiuti comprende il loro riciclaggio o deposito definitivo nonché le operazioni preliminari di raccolta, trasporto, deposito provvisorio e trattamento. Per trattamento si intende qualsiasi modificazione fisica, biologica o chimica dei rifiuti*»; all'art. 31b riguardante lo smaltimento dei rifiuti urbani «*I rifiuti urbani [...] sono smaltiti dai Cantoni*»; all'art. 32a concernente il finanziamento «*i Cantoni provvedono affinché i costi di smaltimento dei rifiuti urbani, per quanto siffatto smaltimento sia stato loro attribuito, siano finanziati mediante emolumenti o altre tasse conformemente al principio di causalità. L'ammontare delle tasse è fissato tenendo conto in particolare: a. del tipo e della quantità dei rifiuti consegnati; b. dei costi per la costruzione, l'esercizio e la manutenzione degli impianti per i rifiuti; c. degli ammortamenti necessari a mantenere il valore degli impianti; d. degli interessi; e. degli investimenti pianificati [...]*».

Il diritto federale non contiene però disposizioni direttamente applicabili e nell'ambito delle sue competenze il Cantone ha delegato la raccolta e la riscossione di tasse sui rifiuti ai Comuni. Infatti, nella legge cantonale di applicazione della legge federale sulla protezione dell'ambiente [LaLPAmb; RL 9.2.1.1] si prevede all'art. 17 che «*i Comuni provvedono in particolare a: a) organizzare sull'intero loro territorio la raccolta dei rifiuti urbani; essi disciplinano i compiti di loro competenza mediante apposito regolamento. [...]; art. 18 I Comuni finanziano i costi sostenuti nel settore dei rifiuti mediante tasse conformi al principio di causalità*». Nel regolamento della LaLPAmb si legge all'art. 11 «*i Comuni provvedono ad adattare i regolamenti comunali conformemente all'art. 28 LaLPAmb entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento*». Pertanto, il termine di adattamento pur essendo fissato – corrispondeva all'anno 2007 – non è stato rispettato poiché molti Comuni non hanno adattato i regolamenti. Di conseguenza, si è creata una situazione di perpetuazione dell'illegalità oltre che di disparità di trattamento, visto che certi Comuni hanno introdotto tale tassa. Oggi questa situazione non è più accettabile.

Nel merito e come è ben noto, l'introduzione generalizzata della tassa sul sacco su tutto il territorio cantonale ha innanzitutto lo scopo di spingere le cittadine e i cittadini a riorientare il proprio comportamento in materia di separazione dei rifiuti. Essa è un mezzo adeguato e collaudato atto a far aumentare anche in Ticino la percentuale dei rifiuti riciclati.

Le conseguenze finanziarie per i cittadini, derivanti dall'introduzione della tassa causale secondo il modello della tassa sul sacco accompagnata da una tassa base, in realtà non vi saranno se non per quei Comuni che oggi sono nell'illegalità perché non coprono nemmeno i costi anche con una tassa non causale. Invece nei Comuni che coprono già lo smaltimento dei rifiuti il cambiamento di tassa non farà aumentare i costi per i cittadini. Già oggi la quasi totalità dei Comuni prevede un tasso minimo di copertura (circa il 70%) dei costi di raccolta e smaltimento dei rifiuti tramite regolamento comunale. Un aumento effettivo dei costi a carico dei cittadini ci sarà solo per quei Comuni che non raggiungono tale tasso minimo. Per gli altri Comuni sarà possibile adeguare la tassa base e le tasse causali speciali all'entrata in vigore della tassa sul sacco generalizzata, in modo da mantenere, qualora lo si volesse, il grado di copertura dei costi in vigore prima della riforma. Con questa premessa si può affermare che per la grande maggioranza dei cittadini l'introduzione della tassa sul sacco costituirebbe solo un'opportunità in più in favore di un risparmio personale e un contributo a un risparmio collettivo. È chiaro che se uno dei Comuni che non applica questo principio è la città di Lugano, significa che sono coinvolti i suoi circa 60 mila abitanti, però non si può perpetuare una situazione non

compatibile con le leggi federali e cantonali.

Infine, a proposito della questione della socialità o no della tassa, è bene spiegare alcuni punti. Una delle obiezioni all'introduzione della tassa sul sacco è la sua presunta asocialità, poiché essa colpisce in maniera uguale persone con redditi diversi e situazioni familiari diverse. Se è vero che potrebbero esserci casi che portano ad aggravii per economie domestiche con situazioni particolari si invitano i Comuni, soprattutto per le economie domestiche fragili, a prevedere nei loro regolamenti correttivi adeguati, tramite ad esempio la distribuzione gratuita di sacchi. D'altro canto, tra le fasce di popolazione oggi più a rischio di povertà ci sono le persone sole fra cui molti anziani e queste potrebbero trarre un beneficio da una tassa proporzionale al consumo.

In conclusione, quali iniziativaisti appoggiamo il controprogetto presentato con il messaggio così come appoggiamo lo stralcio, previsto dal rapporto di maggioranza, del capoverso 4 dell'articolo 18a riguardante una tassa base unica per tutte le economie domestiche.

GALUSERO G., RELATORE DI MAGGIORANZA - Una direttiva federale del 2004 stabilisce che i Cantoni devono intervenire quando i Comuni non applicano il principio di causalità; inoltre, quale ultima possibilità, ai Cantoni rimane l'esecuzione d'ufficio.

Nel rapporto di minoranza si dice tutto e si dice niente perché si lascia lo statu quo sostenendo che il Consiglio di Stato debba vigilare affinché i regolamenti previsti dall'art. 18 siano conformi al principio di causalità; però esso sostiene anche che se entro un congruo termine i Comuni non aderiscono, solo allora il Governo può intervenire: il "congruo termine" equivale a quanti anni: dieci, quindici o venti? A Lugano si discute da vent'anni e dopo la versione all'acqua di rose del Consiglio comunale, rispetto a quella municipale che il Consiglio di Stato ha respinto, proprio il PPD+GG ha ora interposto ricorso. Faccio fatica a comprendere il collega Agustoni.

Il controprogetto del Consiglio di Stato è molto chiaro e fissa tre obiettivi: aumentare il riciclaggio (a Giubiasco sono vent'anni che abbiamo la tassa sul sacco e grazie a essa abbiamo risparmiato a livello di percorso di autocarri della nettezza urbana almeno 250 mila km perché siamo passati da quattro giri settimanali di raccolta rifiuti a due giri alla settimana, oltre a risparmiare milioni di franchi); rispettare il principio della legalità: finalmente ci adeguiamo alle disposizioni del diritto superiore, visto che la legge federale risale a dodici anni fa; rispettare la parità di trattamento: perché ad Airolo, Bedretto, in valle di Blenio, eccetera si paga il sacco due franchi mentre a Lugano non si paga nulla come in molti altri Comuni? Mi chiedo anche perché in questi anni il Consiglio di Stato non è intervenuto, così come la Sezione degli enti locali ... dobbiamo assolutamente ripristinare la legalità.

La maggioranza della Commissione ha adottato le raccomandazioni dell'incaricato federale della sorveglianza dei prezzi per quanto riguarda la diversificazione della tassa base lasciando ai Comuni l'autonomia di fissarla. Nel primo messaggio del Consiglio di Stato si fissava una forchetta per la tassa sul sacco compresa tra 80 e 95 centesimi, ma la maggioranza dei Comuni che hanno partecipato alla consultazione ha chiesto di aumentarla; di conseguenza il Governo l'ha aumentata a una forchetta compresa tra 1.10 e 1.30 franchi, una tariffa sicuramente equa. Ricordo inoltre che il Consiglio di Stato prescrive all'art. 16 che il Governo possa dare incarico all'ACR di comandare e distribuire i sacchi per tutto il Cantone. Anche questo aspetto è importante poiché annualmente sono consumati 18-19 milioni di sacchi per i rifiuti. Penso che sia giusto, in una realtà come la nostra, che per risparmiare si comandi in blocco. Un solo sacco per tutto il Cantone sarebbe molto più semplice e permetterebbe di risparmiare.

Infine, l'art. 15 per i Comuni discosti prevede la possibilità di un sussidio, elemento peraltro già previsto nella presente legge.

Fatte queste considerazioni invito il Parlamento a votare il rapporto di maggioranza.

AGUSTONI M., RELATORE DI MINORANZA - Innanzitutto, visto che il mio partito è stato chiamato in causa per quanto avvenuto a Lugano, ricordo che il PLR ha votato il medesimo regolamento con l'unica differenza che il PPD+GG, coerentemente con la sua posizione, ha deciso di sottoporre la questione al Tribunale cantonale amministrativo; del resto il PLR ha fatto ricorso sulla questione delle poltrone nel Consiglio direttivo dell'ente autonomo di diritto comunale LAC: ognuno dà la priorità ai temi che più lo preoccupano.

Prima di entrare nel merito del rapporto di minoranza ritengo opportuno sfatare due miti che, da prospettive diverse, sono evocati quando ci si riferisce alla tassa sul sacco. Il primo è quello del gran numero di Comuni che si sarebbero sottratti per lunghi anni ai loro obblighi di legalità: il rapporto di maggioranza parla di Comune fuorilegge come se si trattasse di banditi o filibustieri; la realtà è un'altra ed è stata riconosciuta anche dal Consiglio di Stato rispondendo a tre interrogazioni presentate nel corso degli anni dai deputati Ghisletta, Gysin e Delcò Petralli. Pro memoria ricordo che l'art. 18 della legge di applicazione della legge federale sulla protezione dell'ambiente che contempla il principio di causalità nell'ambito della raccolta e dello smaltimento dei rifiuti è entrata in vigore il 1° gennaio 2006 e, nelle disposizioni transitorie, l'art. 28 prevede che *«i Comuni provvedono ad adattare i regolamenti comunali alla presente legge e in particolare all'art. 18 entro il termine fissato dal Consiglio di Stato»*, che fu fissato al 1° gennaio 2008. Il Consiglio di Stato non è mai intervenuto nei confronti di quei Comuni che non hanno introdotto la tassa sul sacco entro il termine citato; questa inattività ha insospettito i deputati citati in precedenza e quindi il 24 novembre 2008 il deputato Ghisletta ha interrogato¹ il Governo a nome del gruppo socialista, l'8 agosto 2011 è stato il turno di Greta Gysin² che si riferiva a una sentenza del Tribunale federale che statuiva l'obbligo della tassa sul sacco e il 20 agosto 2013 è stata la volta della deputata Delcò Petralli³.

Nella risposta del 20 aprile 2010 all'interrogazione di Raoul Ghisletta il Consiglio di Stato ha argomentato in tal modo: *«salvo le eccezioni ampiamente conosciute (Lugano e Stabio) [che non prelevavano alcun tipo di contributo in relazione con la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti] tutti i Comuni prelevano tasse causali per il finanziamento dei servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani»*, ritenuto che *«una normativa comunale compatibile con il principio di causalità non deve essere necessariamente imperniata sul sistema della tassa sul sacco»*; *«allo scrivente Consiglio non sono noti casi importanti in cui la legislazione federale sulla protezione dell'ambiente non viene rispettata a livello comunale»*.

Nella sua risposta del 20 agosto 2014 alle interrogazioni di Greta Gysin e Delcò Petralli il Governo ha indicato di avere approvato *«transitoriamente i regolamenti sui rifiuti di alcuni Comuni che hanno previsto un sistema di finanziamento non direttamente fondato sul volume o sul peso. Tali approvazioni sono da ricondurre al fatto che a livello cantonale sul tema non esiste ancora una precisa disposizione normativa»*. Il Consiglio di Stato, dopo

¹ [Interrogazione n. 256.08](#): Tassa causale rifiuti a Lugano e Stabio: cosa intende fare il Consiglio di Stato per far rispettare la legge?, Raoul Ghisletta e cofirmatari, 24.11.2008.

² [Interrogazione n. 203.11](#): Smaltimento dei rifiuti: il Consiglio di Stato intende rivedere la propria posizione dopo la sentenza del Tribunale federale?, Greta Gysin e cofirmatari, 08.08.2011.

³ [Interrogazione n. 184.13](#): Approvazione dei regolamenti comunali sui rifiuti, Michela Delcò Petralli e cofirmatari, 20.08.2013.

aver ricordato di aver adottato nei giorni precedenti il messaggio governativo oggi in discussione, precisò che *«eventuali azioni nei confronti dei Comuni che non hanno adeguato i loro regolamenti sui rifiuti potranno essere intraprese in funzione dell'esito dell'esame e dell'approvazione da parte del Gran Consiglio della proposta contenuta nel messaggio n. 6958 del 2 luglio 2014»*.

È dunque evidente che i Comuni, sulla base delle valutazioni espresse dal Consiglio di Stato nelle citate risposte, potevano legittimamente ritenere che i loro regolamenti fossero conformi al diritto federale e al diritto cantonale, almeno fino al 2011, e in ogni caso che non dovessero adeguare il loro regolamento finché il Gran Consiglio non avesse preso una decisione in merito al messaggio oggi in discussione, anche per evitare di rivoluzionare il loro regolamento.

Abbiamo sostanzialmente tre periodi: fino al 2011 il Consiglio di Stato afferma che si possono avere anche regolamenti che non contemplano la tassa sul sacco; dal 2011 al 2014 il Governo dice che non interviene perché la base legale non è molto chiara; dal 2014 a oggi il Consiglio di Stato dice che non interviene perché attende la decisione del Gran Consiglio. Quindi al posto di puntare il dito sui Comuni invito a verificare nei fatti cosa è avvenuto.

Il secondo mito è quello dei Comuni che si arricchirebbero alle spalle dei loro cittadini fissando tasse esorbitanti. Se scorriamo i gradi di copertura dei costi dei cinquantanove Comuni che hanno introdotto la tassa sul sacco, notiamo che solo sei Comuni hanno un grado di copertura delle spese che supera il 100% e solo quattro Comuni hanno un grado di copertura delle spese superiore al 110%. Di questi quattro Comuni due appartengono al Consorzio nettezza urbana Biasca e Valli, che sono quindi "vittime" di un prezzo del sacco fissato su base regionale; gli altri due, uno del Luganese e uno del Bellinzonese, sono oltre il limite del 15%, che in cifre assolute corrisponde probabilmente a poche migliaia di franchi. Sono comunque le cittadinanze di questi Comuni a dovere, casomai, chiedere una riduzione della tassa sui rifiuti e non certo, d'imperio, questo Gran Consiglio.

Ciò premesso credo che per valutare la bontà della proposta governativa occorra valutare in che misura le modifiche di legge proposte nel rapporto di maggioranza consentano di rispondere ai quattro obiettivi che il Consiglio di Stato si era riproposto nel suo messaggio.

Il primo obiettivo è inteso ad allinearsi ai vigenti principi di legalità in materia mediante l'adozione di un sistema basato sul principio di causalità. L'obbligo per i Comuni di finanziare la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti secondo il principio di causalità è già previsto dalla legge, tanto è vero che cinquantanove Comuni hanno già introdotto simili regolamenti e altri li introdurranno a breve. Il rapporto di maggioranza impone a tutti i Comuni e alle loro popolazioni una propria visione di questo principio, un modo muscoloso di raggiungere l'obiettivo, poco rispettoso delle autonomie comunali e delle volontà popolari che si sono espresse a più riprese in questi ultimi anni. Comunque va riconosciuto per onestà intellettuale che il primo obiettivo del Consiglio di Stato viene raggiunto con questa modifica di legge.

Il secondo obiettivo è voluto per garantire la parità di trattamento per tutti i cittadini; il principio della parità di trattamento significa trattare in modo uguale situazioni uguali e in modo diverso situazioni diverse. Il rapporto di maggioranza prevede che la tassa sul sacco sarà più o meno uguale per tutti – secondo le intenzioni del Consiglio di Stato sarà fissata una forchetta di 20 centesimi, vale a dire 10 centesimi in più o in meno rispetto al valore medio – tuttavia è evidente che ogni Comune ha situazioni anche molto diverse l'una dall'altra dettate dall'estensione e dalla conformazione del territorio, dal numero di abitanti e di imprese, dalla quantità e dalla qualità dei servizi offerti alla popolazione. Il Comune di Serravalle, pur avendo una tassa sul sacco di due franchi per il sacco di 35 litri e una tassa

di base di 130 franchi, copre appena il 73% delle spese dei rifiuti e si trova poco sopra il limite minimo del 70% previsto dalla giurisprudenza del Tribunale federale. Il Comune di Minusio ha una copertura più o meno uguale a quella del Comune di Serravalle – anzi un po' superiore perché sono al 74% con però una tassa sul sacco che è della metà, 82 centesimi, e una tassa di base di 45 franchi. Il messaggio governativo non consentirà certamente di modificare questa situazione e la popolazione di Serravalle continuerà a pagare molto di più della popolazione di Minusio: il problema sarà caso mai ribaltato sulla tassa di base che divergerà a questo punto in modo molto più significativo di quanto non accada oggi.

Il terzo obiettivo consiste nel proporre il costo del sacco a livelli minimi su scala nazionale. Questo obiettivo, di dubbia pertinenza trattandosi di applicare una normativa federale e non di migliorare la nostra concorrenzialità fiscale nel confronto tra Cantoni, non sarà in ogni caso raggiunto dato che, almeno nel Canton Soletta, la tassa sul sacco è leggermente inferiore a quella prospettata nel messaggio. A questo proposito vale però la pena di ricordare che l'iniziativa di Manuele Bertoli prevedeva l'inserimento nella legge – quindi modificabile solo da una decisione del Gran Consiglio soggetta a votazione popolare – di una tassa compresa fra 0.70 e 1.20 franchi per un sacco della capacità di 35 litri. Il rapporto di maggioranza propone che sia il Consiglio di Stato a fissare il prezzo del sacco sottraendo questo aspetto al controllo democratico, ritenuto che il Governo ha già indicato di volere fissare inizialmente una forchetta tra 1.10 e 1.30 franchi. Il rapporto di maggioranza fa quindi riferimento a una forchetta che prevede un massimo addirittura superiore a quello immaginato dall'iniziativa Bertoli e, soprattutto, un minimo nettamente superiore a quello proposto dall'iniziativa in questione. Occorre peraltro osservare che uno degli effetti del rapporto di maggioranza sarà di obbligare i Comuni di Mendrisio, Minusio, Muralto, Orselina e Stabio ad aumentare la tassa sul sacco, coinvolgendo un totale di 30 mila persone che dovranno pagare di più. Se davvero si voleva fissare il costo del sacco ai minimi su scala nazionale si sarebbe innanzitutto dovuti partire dai minimi di casa nostra, ritenuto peraltro che i Comuni che applicano queste percentuali rispettano il grado di copertura dei costi previsto dal diritto federale.

L'esperienza di questi ultimi anni dimostra inoltre che il Consiglio di Stato ha piuttosto la tendenza ad aumentare le tasse causali, non a ridurle; tra pochi anni, senza alcun margine di intervento, potremmo quindi ritrovarci con tasse sul sacco nettamente più alte di quanto oggi prospettato, cosa che, per inciso, non sarebbe stata possibile con l'iniziativa Bertoli. Qualcuno potrebbe obiettare che il Cantone non ha né avrà alcun interesse ad aumentare la tassa sul sacco dato che è incassata dal Comune. Il Cantone però potrebbe ribaltare nuovi oneri ai Comuni – c'è una consolidata e inveterata giurisprudenza a questo proposito – offrendo in cambio la possibilità di aumentare la tassa sul sacco per compensare le nuove uscite. Da questo punto di vista l'obiettivo non può essere considerato raggiunto.

Il quarto obiettivo è inteso a incentivare ulteriormente il riciclaggio per effetto dell'estensione a tutti i cittadini del sistema fondato sul principio di causalità. Paradossalmente neppure questo obiettivo verrebbe raggiunto proprio perché nella maggioranza dei Comuni dove oggi è pagata la tassa sul sacco quest'ultima dovrebbe essere abbassata in modo considerevole, in particolare nei Comuni che fanno capo al Consorzio nettezza urbana Biasca e Valli, così come nei Comuni del Consorzio Bellinzona nord. Come dimostrano i dati indicati nel rapporto di maggioranza questi Comuni non lucrano sulle spalle dei cittadini ma hanno semplicemente una struttura dei costi diversa da quella dei Comuni urbani. Se fosse adottato il disegno di legge proposto dal rapporto di maggioranza questi Comuni dovrebbero aumentare in modo considerevole la loro tassa di base, che già oggi è tra le più alte di tutto il Cantone. Non v'è chi non veda come questi cittadini non saranno

per nulla incentivati ad aumentare il riciclaggio; l'incentivo sarebbe invece esercitato sui cittadini dei Comuni che oggi non applicano la tassa sul sacco. Però questo incentivo potrebbe essere introdotto semplicemente facendo applicare la legge attuale, senza che occorra stravolgere il sistema in vigore.

La proposta del rapporto di minoranza, più modestamente, si propone di ripartire dalla legge del 2006 e di farla finalmente applicare, ritenuto che il Consiglio di Stato come autorità di vigilanza, ha tutti gli strumenti per imporre il rispetto del diritto federale. La Commissione della legislazione nel rapporto del 10 marzo 2004 – dodici anni fa – aveva fatto notare per penna della relattrice Monica Duca Widmer che *«l'entrata in vigore della legge dovrebbe essere l'occasione per fare rispettare su tutto il territorio il principio di causalità qui enunciato; la Commissione si è chiesta se non sia il caso che l'Autorità di vigilanza – Consiglio di Stato e Dipartimento delle istituzioni – abbia a intervenire sostituendosi a quei Comuni laddove manifestamente non si rispetta il principio di causalità»*. Se il Consiglio di Stato, almeno dopo la sentenza del Tribunale federale del 2011, avesse risposto positivamente a quella domanda oggi non ci troveremmo in questa situazione. Come abbiamo visto in precedenza i Comuni che non hanno introdotto la tassa sul sacco non sono fuorilegge ma sono enti pubblici che sono stati confermati nel loro agire dal Consiglio di Stato e, in alcuni casi, hanno operato nel rispetto di legittime decisioni popolari.

In ogni caso è quantomeno discutibile modificare una legge solo perché il Consiglio di Stato non ha mai voluto applicarla. Per gli affezionati di Manzoni si potrebbe ricordare le grida contro i bravi inutilmente pubblicate dai vari governatori di Milano con sempre maggiore enfasi e minore efficacia. Va poi considerato che ogni Comune o, meglio, ogni comunità ha una sensibilità diversa; alcuni ritengono che sia preferibile fissare le tasse causali in modo relativamente ridotto, così da far capo alla leva fiscale, che è più sociale essendo in base al reddito; altri Comuni perseguono la copertura dei costi molto alta, attorno al 100%, perché preferiscono mettere l'accento sul principio "chi inquina paga". Bisogna poi considerare, come detto in precedenza, le diversità di situazione legate al territorio, al tipo di popolazione e alla presenza di aziende. Peraltro il diritto federale accorda un'ampia libertà di manovra ai Cantoni per concretizzare il principio di causalità e ci sono diversità di opinioni su come vadano applicati alcuni principi. Per esempio, nel rapporto di maggioranza si legge che il Consiglio di Stato considera contrario al principio di causalità differenziare la tassa di base delle persone fisiche perché ciò equivarrebbe a una doppia causalità. Nella sua decisione riguardo al regolamento dei rifiuti di Lugano il Consiglio di Stato ha invece sostenuto che la tassa di base deve essere differenziata secondo il tipo di economia domestica.

Come indicato nel rapporto di minoranza riteniamo che la via federalista sia preferibile per i seguenti motivi: 1) il sistema attuale consente di meglio tenere conto delle particolarità e specificità locali, che anche il sorvegliante dei prezzi consiglia di valutare; 2) il sistema attuale garantisce un controllo democratico della tassa sul sacco: il rapporto di maggioranza assegna la competenza di fissare la tassa sul sacco al Consiglio di Stato le cui decisioni non sono referendabili; ora, i cittadini devono potersi esprimere sulle tasse che si vorrebbe imporre loro; 3) il sistema attuale evita che i cinquantanove Comuni adempienti debbano rivedere anche in modo sostanziale le modalità di finanziamento della raccolta dei rifiuti, fermo restando che in caso di abusi verso l'alto o verso il basso il Consiglio di Stato poteva, può e potrà comunque intervenire; 4) il sistema attuale consente di fissare tasse sul sacco relativamente basse pur nei limiti del diritto federale; 5) il sistema attuale consente ai Comuni il giusto bilanciamento tra la solidarietà e il principio "chi inquina paga".

Più in generale se i Comuni e per essi la loro comunità non sono più liberi di decidere nemmeno un aspetto banale come il prezzo del sacco occorre veramente chiederci cosa vogliamo fare di questo federalismo che quasi tutti citano con enfasi tra i pilastri del successo svizzero, ma che alcuni dimostrano nei fatti di voler limitare quando non addirittura umiliare. Anche sulla base di queste considerazioni dichiaro di sostenere il rapporto di minoranza.

CELIO F., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Il gruppo PLR sostiene con convinzione il rapporto di maggioranza del collega Galusero e lo ringrazia per essersi fatto carico di questo onere non indifferente, dopo che la collega che si era annunciata ha rinunciato per ragioni di partito e dopo che altri, che avrebbero dovuto avere l'onere o il dovere morale di appoggiare la proposta del Governo, in particolare del Consigliere di Stato Claudio Zali, in base all'appartenenza a un gruppo politico, se ne sono lavati le mani. I motivi a sostegno del rapporto di maggioranza sono prima di tutto, come ha ricordato il collega Galusero, l'obbligo e il dovere non solo morale ma anche reale di mettersi in regola con la legge e di applicare il principio di causalità; a chi dice di essere per principio contrario alle tasse rispondo che resta il fatto che la raccolta e l'eliminazione dei rifiuti costa e che questi costi, in un modo o nell'altro, bisogna pagarli.

Abbiamo sentito ripetutamente dire – anche il collega Agustoni poco fa – che se la copertura di questi costi avviene attraverso le imposte vi è una maggiore socialità: ciò è vero, ma resta il fatto che tasse e imposte – anche se per influsso da sud – da un po' di tempo sono usate come sinonimi, ma in realtà sono cose distinte: le imposte sono pagate in base al reddito e servono a coprire le spese generali dello Stato, mentre le tasse sono pagate in cambio di un servizio particolare di cui la persona beneficia. Nella fattispecie si giustifica anche l'applicazione di due tasse diverse poiché la raccolta rispettivamente lo smaltimento sono servizi diversi che la collettività presta a vantaggio del singolo. Oltretutto, la percezione della tassa ha l'influsso per tutti, come ha ricordato il collega Galusero, di ridurre la produzione di rifiuti. Vi è chi dice che non sia giusto tassare solamente i consumatori finali ma che bisognerebbe anche colpire i commercianti, i fabbricanti di imballaggi, eccetera: in astratto può essere anche giusto, ma in concreto il commerciante potrebbe dire che i prodotti provengono da fuori Cantone, dove opera il fabbricante che non potrebbe essere toccato da tasse che colpiscono unicamente la produzione di rifiuti. Il gruppo PLR voterà contro gli emendamenti riguardanti questi aspetti, mentre riguardo agli altri emendamenti il mio gruppo si atterrà in linea di massima a quanto propone la Commissione.

In merito al rapporto di minoranza posso dire che sarà ben intenzionato, ma la sua efficacia è più o meno pari a quella delle grida spagnole di manzoniana memoria, per restare all'esempio citato dal collega Agustoni, perché vi sono addirittura firmatari del rapporto di minoranza che in Commissione hanno detto che avrebbero preferito, invece di usare "congruo termine" che è generico e nulla dicente, che si stabilissero date precise entro cui il Governo dovrebbe, se del caso, colpire i Comuni inadempienti. Resta però il fatto che il rapporto di minoranza non precisa nulla al riguardo e anche se lo facesse, come abbiamo sentito, i tempi sono facilmente sforati, addirittura di otto o dieci anni. Sull'autonomia comunale vorrei semplicemente ricordare che autonomia non significa anarchia, tanto meno si giustifica la banalizzazione delle inadempienze, come fatto invece dal relatore di minoranza e tanto meno si giustifica la disparità di trattamento tra i cittadini. Invito pertanto a votare il rapporto di maggioranza senza furbeschi aggiramenti delle disposizioni di legge.

ALDI S., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Il mio gruppo ha discusso a lungo sul messaggio e sui due rapporti commissionali. Mi preme sottolineare e ripercorrere la cronistoria del messaggio e dei rapporti, anche in relazione a quanto sostenuto poc'anzi dal collega Celio che ha parlato di presunto dovere morale nel sostenere il Consigliere di Stato Zali.

Il messaggio nasce da un'iniziativa parlamentare elaborata dell'allora granconsigliere Manuele Bertoli e cofirmatari del 19 ottobre 2009: non è quindi stata un'iniziativa spontanea del Consiglio di Stato anche se è pur vero che l'atto parlamentare è sfociato in un messaggio del Governo che è stato completato da un messaggio aggiuntivo del marzo del 2015. Il contenuto dei due rapporti è stato presentato in modo preciso e puntuale dai due relatori; il rapporto del collega Galusero propone di approvare il controprogetto proposto con i due messaggi dal Consiglio di Stato, mentre il rapporto di minoranza del collega Agustoni propone di respingere l'iniziativa introducendo il principio di causalità, ma lasciando la libertà ai Comuni circa l'emanazione del regolamento e le modalità di concretizzazione di tale principio. Non è pertanto il caso di analizzarne il contenuto.

Sottolineo che comunque secondo un recente studio dell'Amministrazione federale vi sono solo due Cantoni che coprono i costi dei rifiuti al 100% tramite le tasse. Va rilevato inoltre, come anche esposto nel messaggio, che vi sono Cantoni che attualmente non hanno una tassa sul sacco e che Ginevra addirittura non applica alcuna tassa. Di conseguenza non vi è alcuna urgenza e soprattutto non vi è alcuna fretta di tassare i cittadini che attualmente sono già duramente colpiti dalla congiuntura economica. Nessuno ha sancito che il principio di causalità debba essere rispettato tramite la tassa sul sacco e soprattutto che il Cantone debba instaurare tale obbligo: quest'ultimo, in realtà, non deve essere istituito dal Cantone, bensì i Comuni possono muoversi in maniera indipendente.

A prescindere comunque da tutto ciò il mio gruppo ha dovuto fare un discorso di più ampio respiro e ha fatto la seguente riflessione: sapere e capire se, come gruppo, si era disponibili a fare questo compromesso, poiché di ciò si tratta. La tassa sul sacco, il "fetido balzello", da sempre è un nemico del nostro movimento. Io ero ancora bambina ma sicuramente chi è in politica da prima di me si ricorderà che i leghisti della prima ora si sono sempre fermamente opposti all'introduzione di una tassa sul sacco e si sono battuti contro i Comuni che l'hanno introdotta. Giuliano Bignasca aveva commentato la famosa sentenza del Tribunale federale del 2011, di cui oggi si è parlato, con le seguenti affermazioni: «*siamo pronti a una raccolta firme e a un'insurrezione popolare*». Il nostro gruppo si è chiesto se valeva la pena di andare contro questi principi chiaramente esposti da chi prima di noi ha fondato il nostro movimento e quindi di accettare il messaggio che comunque scaturisce, lo ribadisco, da un'iniziativa che non ha nulla a che vedere con il Consiglio di Stato. Siamo dell'idea che a fronte di questo sacrificio richiesto al cittadino lo stesso debba ottenere dallo Stato una contropartita: quest'ultima negli ultimi tempi non si è vista, o si stenta a percepire.

Per tutte queste ragioni il gruppo della Lega voterà compatto il rapporto del collega Agustoni.

La discussione di entrata in materia è sospesa.

4. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 19:00 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato per martedì 8 novembre 2016.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Fabio Badasci

Il Segretario generale, Gionata P. Buzzini