

# **ANNO 2006/2007**

## **Seduta XVI: martedì 19 settembre 2006 - pomeridiana**

### **SOMMARIO**

1. Risposta a interpellanza
2. Stanziamento di un credito di fr. 16'000'000.- quale aggiornamento del credito quadro per la conservazione delle pavimentazioni e dei cigli sulle strade cantonali per il periodo 2004-2007
  - Messaggio del 23 maggio 2006 no. 5794
  - Rapporto del 29 agosto 2006 no. 5794 R; relatore: Paolo Beltraminelli
3. Concessione di un credito di fr. 600'000.- per la manutenzione straordinaria dello sbarramento per la regolazione del lago di Lugano (Ceresio) a Ponte Tresa
  - Messaggio del 23 maggio 2006 no. 5796
  - Rapporto del 22 agosto 2006 no. 5796 R; relatore: Tullio Righinetti
4. Stanziamento di un credito quadro di fr. 5'000'000.- per la quarta tappa di interventi di sistemazione sulla strada principale delle Centovalli (A560)
  - Messaggio del 23 maggio 2006 no. 5797
  - Rapporto del 22 agosto 2006 no. 5797 R; relatore: Thomas Arn
5. Creazione di quattro Unità Amministrative Autonome pilota
  - Messaggio del 31 maggio 2006 no. 5800
  - Rapporto di maggioranza del 5 settembre 2006 no. 5800 R1; relatori: Mauro Dell'Ambrogio e Mario Ferrari
  - Rapporto di minoranza del 12 settembre 2006 no. 5800 R2; relatore: Michele Foletti
6. Iniziativa parlamentare del 23 gennaio 2006 presentata nella forma elaborata da Alessandro Torriani per la modifica dell'art. 143 lett. d) della Legge sull'esercizio dei diritti politici (LEDP)
  - Messaggio del 23 maggio 2006 no. 5798
  - Rapporto del 31 agosto 2006 no. 5798 R; relatore: Manuele Bertoli
7. Richiesta di un credito di fr. 994'000.- per la realizzazione di un nuovo programma informatico di spoglio delle elezioni cantonali e comunali comprendente un sistema di lettura ottica delle schede elettorali (Progetti VOTEL e SCOSEC)
  - Messaggio del 18 luglio 2006 no. 5817
  - Rapporto del 31 agosto 2006 no. 5817 R; relatore: Dario Ghisletta

8. Iniziativa parlamentare del 10 aprile 2006 presentata nella forma generica da Eros Nicola Mellini per il gruppo UDC per la modifica della Costituzione cantonale affinché, nel caso di iniziative popolari legislative o costituzionali, la ricevibilità delle stesse venga decisa dal Gran Consiglio prima della raccolta delle firme
  - Rapporto del 31 agosto 2006; relatore: Andrea Giudici
9. Naturalizzazioni
  - Rapporto del 12 giugno 2006 della Commissione delle petizioni e dei ricorsi
  - Rapporto del 4 settembre 2006 della Commissione delle petizioni e dei ricorsi
10. Mozione del 28 novembre 2005 presentata da Raoul Ghisletta e cofirmatari "Per una tassa di circolazione equa e sostenibile dei rimorchi/semirimorchi"
  - Messaggio del 16 maggio 2006 no. 5792
  - Rapporto di maggioranza del 22 agosto 2006 no. 5792 R1; relatore: Tullio Righinetti
  - Rapporto di minoranza del 22 agosto 2006 no. 5792 R2; relatore: Raoul Ghisletta
11. Chiusura della seduta e rinvio

**PRESIDENZA:** Bruno Lepori, Presidente

Alle ore 14.10 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 84 deputati.

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

*Adobati - Allidi-Cavalleri - Arn - Bacchetta-Cattori - Bagutti - Beltraminelli - Beretta Piccoli L. - Beretta-Piccoli F. - Bergonzoli - Bertoli - Bignasca - Bobbià - Boneff - Bonoli - Bordogna - Brivio - Butti - Caimi - Calastri - Canonica G. - Carobbio - Carobbio Guscelli - Cavalli - Celio - Colombo - Croce - Dadò - Dafond - David - De Rosa - Dominé - Duca Widmer - Ducry - Ferrari C. - Ferrari M. - Fiori - Foletti - Fornera - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Isenburg - Jelmini - Lepori - Lepori Colombo - Lombardi - Lotti - Lurati - Maggi - Malandrini - Marra - Marzorini - Mellini - Menghetti - Merlini - Orelli Vassere - Orsi - Pantani - Pedrazzini - Pellanda - Pelossi - Pestoni - Piazzini - Pini - Pinoja - Poli - Quadri - Ravi - Regazzi - Righinetti - Rizza - Robbiani - Rusconi - Salvadè - Savoia - Soldati - Suter - Terrier - Torriani - Truatsch - Vitta*

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

*Canonica I. - Dell'Ambrogio - Gemnetti - Ricciardi*

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

*Arigoni - Del Bufalo*

## **1. RISPOSTA A INTERPELLANZA**

### **Orari prolungati dei negozi e orari delle linee postali nella zona del Pian Scairolo**

Risposta all'interpellanza presentata il 20 giugno 2006 da Saverio Lurati

*L'interpellante si rimette al testo.*

**BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO** - L'interpellante cita il caso dei negozi situati nella zona del Pian Scairolo che dal 19 giugno 2006 hanno instaurato un orario d'apertura prolungato, mentre non sono stati conseguentemente adeguati gli orari dei trasporti pubblici. Le domande poste sono precise e ne seguono l'ordine.

1. *Visto il grado di inquinamento estivo, i tassi d'ozono quotidianamente fuori dai limiti e gli ingenti investimenti a favore dell'abbonamento Arcobaleno, il Consiglio di Stato ritiene che alla situazione sopraesposta vada posto rimedio?*

Per quel che concerne gli ingenti investimenti a favore dell'abbonamento Arcobaleno vorrei preliminarmente far notare quanto segue. Dal 2001 a oggi le mensilità vendute nei mesi di luglio e agosto sono passate da 12'000 a oltre 25'000, con un incremento del 108%. Gli introiti con le tariffe ridotte al 50% sono aumentati del 116%. Grazie ai maggiori introiti e, di conseguenza, a un minor indennizzo per mancati ricavi alle imprese di trasporto è stato possibile attivare un'ulteriore campagna promozionale. Con l'azione 13 x 12 si è potuto aumentare l'attrattiva dell'abbonamento annuale, conseguendo una maggiore fedeltà dell'utente per il trasporto pubblico. I risultati ottenuti non derivano solamente dalla promozione specifica, ma anche dalla creazione negli scorsi anni di una rete cantonale coordinata di trasporto pubblico e dal continuo miglioramento delle prestazioni che viene apportato con modifiche annuali. È quindi su questa base di lavoro, con miglioramenti pianificati di prestazioni e sensibilizzazione costante che si cercano di attuare misure incisive per combattere l'inquinamento. Purtroppo le modalità di ordinazione delle prestazioni di trasporto pubblico non consentono un adeguamento delle stesse nel corso di un anno di orario. In pratica l'ordinazione delle prestazioni non può avvenire con la flessibilità che sarebbe invece richiesta da questa situazione. Il 19 giugno cambiano gli orari dei negozi: purtroppo non è possibile cambiare nel contempo anche gli orari dei mezzi di trasporto pubblico. Tornerò però su questo argomento in una risposta successiva.

2. *Se sì come intende procedere il Consiglio di Stato per convincere l'assuntore postale beneficiario della concessione della tratta ad intervenire?*

L'organizzazione delle prestazioni sottostà a una ben precisa e complessa procedura di ordinazione con anticipo di almeno un anno rispetto al momento dell'entrata in vigore dell'orario che deve poi rimanere valido così come pubblicato. Non si tratta quindi di convincere l'assuntore. Posso immaginare che l'assuntore stesso potrebbe anche essere disposto a modificarlo. Tale decisione presuppone però tempi tecnici che rendono molto difficile, per non dire impossibile, una modifica in tempi così brevi.

3. *È inoltre disposto il Governo ad assumersi eventuali costi supplementari generati dalla probabile necessità di introdurre una corsa supplementare?*

Il Governo è disposto a esaminare tutti i miglioramenti possibili nell'ambito della procedura d'ordinazione stabilita dalla Confederazione. Va detto infatti che le procedure di ordinazione non vengono stabilite dal Cantone ma dalla Confederazione. Siamo quindi disposti ad esaminare i possibili miglioramenti tenuto conto però anche delle indicazioni dei Piani regionali dei trasporti e della domanda di trasporto, oltre che della disponibilità finanziaria riservata per il trasporto pubblico di tutto il Ticino. Il Governo non intende, ma non lo potrebbe neppure fare, intervenire senza un piano stabilito. In altre parole, si cerca di agire con dei miglioramenti anche puntuali sulla base però di una pianificazione coordinata con le aziende interessate, ma anche con la Commissione regionale dei trasporti e nell'ambito della procedura di ordinazione. Certo organizzando gli orari dei trasporti pubblici vanno considerati anche gli orari di apertura dei negozi: occorre però conoscere tali orari con un buon anticipo. Nel caso specifico i collaboratori della Sezione della mobilità hanno avuto modo di discutere nel corso della primavera con i responsabili di uno dei centri commerciali (Ikea) giungendo a conclusioni concrete per migliorare gli orari a partire dal 1° gennaio dell'anno prossimo. Concretamente sarà aggiunta una corsa la sera, in modo che anche il personale potrà utilizzare il mezzo pubblico in caso di chiusura tardiva del negozio nel periodo estivo. Inoltre, sarà inserita una corsa supplementare dopo la chiusura serale del giovedì per permettere anche in questo caso di poter usufruire del trasporto pubblico sia al personale sia alla clientela che, in queste sere, è piuttosto numerosa. Occorre però sottolineare che tale misura è resa possibile grazie al contributo che il centro Ikea elargisce per promuovere il trasporto pubblico nella zona. Già oggi i mezzi messi a disposizione da Ikea permettono di mantenere su questa linea una corsa ogni trenta minuti.

4. *Nel caso in cui la risposta fosse negativa, come intende richiedere l'intervento finanziario dei centri commerciali beneficiari dell'apertura prolungata?*

La risposta è implicita già nella risposta precedente. In concreto esiste già una collaborazione con il centro Ikea che a sua volta mantiene i contatti con gli altri centri commerciali. A partire dall'anno prossimo tutte le corse, anche quelle che oggi sono ordinate, per così dire, solo da Ikea e che si fermano a tale centro, eseguiranno l'intero percorso fino a Casoro migliorando così l'offerta sul Pian Scairolo. A tal proposito posso dire che tutti i centri situati in quella zona collaborano con grande sensibilità e in maniera positiva in questo settore.

LURATI S. - Ringrazio anch'io il Consigliere di Stato. Prendo atto che per l'anno prossimo si prevede un miglioramento della situazione, ciò che è opportuno vista l'alta densità di traffico nella zona. La partecipazione ai costi dei centri commerciali è senz'altro dovuta anche ai nostri interventi e alle nostre pressioni.

*Soddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.*

**2. STANZIAMENTO DI UN CREDITO DI FR. 16'000'000.- QUALE AGGIORNAMENTO DEL CREDITO QUADRO PER LA CONSERVAZIONE DELLE PAVIMENTAZIONI E DEI CIGLI SULLE STRADE CANTONALI PER IL PERIODO 2004-2007**

Messaggio del 23 maggio 2006 no. 5794

*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 41 voti favorevoli, 5 contrari e 2 astensioni.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 47 voti favorevoli, 5 contrari e 4 astensioni.*

**3. CONCESSIONE DI UN CREDITO DI FR. 600'000.- PER LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLO SBARRAMENTO PER LA REGOLAZIONE DEL LAGO DI LUGANO (CERESIO) A PONTE TRESA**

Messaggio del 23 maggio 2006 no. 5796

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

*È aperta la discussione di entrata in materia.*

**RIGHINETTI T., RELATORE** - Lo sbarramento è stato costruito all'inizio degli anni Sessanta ed è destinato a regolare i livelli dell'emissario del lago di Lugano. Si trattava, e si tratta tuttora, di evitare le esondazioni che, a ritmo sostenuto, hanno messo in grosse difficoltà gli insediamenti umani sulle rive. Gli interventi, nel corso di questi oltre quarant'anni, sono stati pochi e non regolari. Una perizia eseguita nell'agosto del 2005 ha fatto il punto della situazione. L'alluvione del 2002 aveva provocato le prime preoccupazioni sulla tenuta di quest'opera poiché l'acqua del lago passava a poche decine di centimetri sotto il ponte sulla Tresa ed esondava abbondantemente sopra la traversa. Il risultato della perizia ordinata in quell'occasione fu tranquillizzante; tuttavia stabili che si era giunti al limite: le paratoie a ventola abbisognavano di riparazioni e la stessa struttura necessitava di un importante intervento di manutenzione. Tutta la fattispecie della "Traversa di Ponte Tresa" è contenuta in una convenzione italo-svizzera del 1955, entrata in vigore il 15 febbraio 1958: chi volesse conoscere meglio l'intero problema trova allegato al rapporto il testo completo. Nel documento, la Confederazione

ha assunto tutte le spese di progettazione, di costruzione, di gestione e di manutenzione. Si tratta di un accordo di reciprocità con il quale la Svizzera si impegnava ad occuparsi del Ceresio, mentre l'Italia avrebbe fatto lo stesso con il Verbano. Tale distribuzione degli impegni è stata dettata dal fatto che il Ceresio ha più rive svizzere, mentre il Verbano è per larga parte italiano.

L'intervento è certamente importante e necessario se non addirittura indispensabile. Nel rapporto ho pure parlato della «scala di rimonta dei pesci». Essa è già in fase di costruzione e non toccherà la traversa rispettandone tuttavia i livelli e la conformazione. Quest'opera è finanziata totalmente dall'Unione europea tramite il progetto INTERREG III A, e fa parte delle opere di "deframmentazione" del corridoio acquatico e di collegamento tra i laghi Verbano e Ceresio. L'ambizioso progetto intende permettere ai pesci e, nel caso particolare, alla trota marmorata e all'anguilla di spostarsi da un lago all'altro. Con la scala di rimonta si collegherà tuttavia solo il tratto di Tresa dall'uscita dell'emissario dal golfo di Ponte Tresa, fino al laghetto artificiale di Creva, a circa 10 chilometri. A quel punto la diga pone un blocco con un dislivello di circa 30 metri non superabile con una tradizionale scala di rimonta. È previsto un intervento in futuro, molto più impegnativo e costoso che comporterà anche un "ascensore" per pesci. Ho dato qualche indicazione nel rapporto senza entrare nei dettagli tecnici piuttosto complessi.

Vale comunque la pena ricordare che questo lavoro laterale alla traversa, rappresenta un intervento di rinaturazione di un corso d'acqua. È un tema che è stato trattato ampiamente in questo Parlamento in seguito a una iniziativa<sup>1</sup> inoltrata dal sottoscritto insieme ai deputati Oviedo Marzorini e Silvano Bergonzoli e firmata da una quarantina di colleghe e colleghi. In questo caso tuttavia fortunatamente non saremo chiamati a pagare. D'altra parte saremo presto chiamati alle urne per pronunciarsi sull'iniziativa popolare "Acqua Viva", riuscita con oltre 160'000 firme per la quale si è molto impegnato il pool pescatori/cacciatori/tiratori, nonché le associazioni ecologiste interessate. Se la proposta verrà accettata dal popolo, non saremo più i soli con Berna e Ginevra a dover intervenire sul territorio, ma tutti i Cantoni saranno chiamati a farlo.

Termino chiedendo al Parlamento di approvare il credito che è stato accettato all'unanimità dalla Commissione della gestione e delle finanze.

*La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.*

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 64 voti favorevoli.*

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

---

<sup>1</sup> Iniziativa parlamentare generica: *Ripristino di situazioni idrico-ambientali compromesse*, Tullio Righinetti e cofirmatari, 21.06.1999.

**4. STANZIAMENTO DI UN CREDITO QUADRO DI FR. 5'000'000.- PER LA QUARTA TAPPA DI INTERVENTI DI SISTEMAZIONE SULLA STRADA PRINCIPALE DELLE CENTOVALLI (A560)**

Messaggio del 23 maggio 2006 no. 5797

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

*È aperta la discussione di entrata in materia.*

**BOBBIÀ E.** - Porto l'adesione del gruppo PLR allo stanziamento di un credito quadro di 5 milioni di franchi per la quarta tappa della sistemazione della strada principale delle Centovalli. Il gruppo PLR, prendendo spunto da questo messaggio, intende sollevare una questione che considera di notevole portata: il sussidiamento federale di questo intervento. Il relatore Thomas Arn, nel suo rapporto, pone già la questione in termini generali, mettendo l'accento sul principio di sussidiabilità della cosiddetta rete stradale complementare federale.

Il nostro gruppo ritiene molto importante riservare particolare attenzione alle vie di comunicazione stradale e in particolare alla mobilità nel Cantone. Sapendo che vi sono altre priorità politiche sarebbe opportuno poter disporre di un congruo sussidiamento federale per far fronte alle ingenti spese previste. Si constata invece un troppo facile e rapido disimpegno della Confederazione, che mette sul piatto della bilancia lo sforzo finanziario che già fa a favore del Piano dei trasporti del Luganese (PTL). Siamo senz'altro riconoscenti a Berna per questa sua importante decisione politica relativa al PTL, che però, a nostro avviso, non deve escludere a priori altri sussidi per delle strade di importanza nazionale. Le mie conoscenze professionali mi permettono di rilevare che le trattative con Berna, se non erro, vengono svolte, da sempre, da alti funzionari nazionali e cantonali, che sono certamente dei tecnici molto preparati, ma forse meno attrezzati per delle valutazioni politiche o delle rivendicazioni.

Chiedo pertanto al Consigliere di Stato Borradori:

1. è pure lei del parere che, al di là del PTL, la Confederazione debba e possa fare di più a favore della mobilità in Ticino, non limitandosi a intervenire in una sola zona anche se importante?
2. Non ritiene che le trattative tra Cantone e Confederazione durante le quali si adottano decisioni importanti anche dal punto di vista finanziario, debbano essere seguite anche dal Consiglio di Stato, oltre che dai tecnici?
3. Se ciò viene già fatto, ma in proposito nutro qualche dubbio, come ritiene di procedere in futuro il Consiglio di Stato, vista anche la chiara tendenza federale a concentrare a Berna i centri decisionali a partire dal 2008?

Con una più decisa azione politica sarebbe forse possibile usufruire in misura maggiore di quei sussidi federali che, viceversa, andrebbero a favore di altre regioni, venendo meno forse anche ad una corretta politica distributiva.

CAIMI C.L. - Porto la mia adesione e quella del mio gruppo alla concessione di questo credito che mi offre l'occasione per ritornare al discorso generale della politica dei trasporti. La nostra politica dei trasporti deve essere una politica integrata, che tenga in considerazione in modo adeguato la strada, la ferrovia e il traffico aereo affinché ciascuna di queste componenti possa portare il proprio contributo alla soluzione dei problemi di trasporto e di mobilità sul piano nazionale. Sono dunque contento che questo credito venga concesso. Mi chiedo d'altro canto come questa disponibilità del Consiglio di Stato e della Commissione a concedere un importo cospicuo per una strada sicuramente importante per il collegamento tra il Ticino e la Svizzera interna, in particolare la Svizzera romanda, ma anche Berna, possa conciliarsi con il diniego di ieri, in particolare a concedere un credito, almeno di principio, per assicurare un servizio pubblico da Lugano-Agno a Berna. Sono rimasto estremamente deluso dalla risposta data ieri dalla Consigliera di Stato Marina Masoni: chiedo pertanto al responsabile del Dipartimento del territorio di spiegarci come la risposta di ieri del Consiglio di Stato possa inserirsi nella concezione globale dei trasporti che stiamo approvando anche appoggiando questo concreto progetto.

BERETTA PICCOLI F. - Il partito del lavoro si oppone a questo messaggio poiché manca di etica professionale. Speriamo che non sia la stessa ditta del relatore, anche se competente, a vincere poi il concorso; speriamo anche che questo modo di procedere non porti come al solito ad ingrassare il portamonete personale. Ci opponiamo dunque alla concessione di questo credito.

PELLANDA G. - Contrariamente a chi mi ha appena preceduto, saluto con piacere il credito per la quarta tappa della strada delle Centovalli. Senza voler sembrare polemico ricordo al collega del partito del lavoro che vi è una Legge sulle commesse pubbliche che disciplinerà l'assegnazione dei lavori. Non possiamo penalizzare una valle che ha bisogno di vivere e di poter tornare, per quanto possibile, a far parte a pieno titolo del Locarnese, soprattutto dal profilo turistico. Nell'ultimo decennio la strada è stata rimessa a nuovo, rispettando anche le esigenze locali. Hanno dunque vinto la concretezza e il pragmatismo di fronte ai faraonici progetti che negli anni Settanta avevano illuso una popolazione che aveva sperato invano di poter disporre di una superstrada per recarsi al lavoro. Si era molto investito infatti in progetti ambiziosi rimasti chiusi nei cassetti del Dipartimento e che, mi auguro, non vedranno mai la luce.

Si è per contro proceduto concretamente ad eseguire degli interventi mirati e finalizzati a creare sicurezza. Questo intervento si inserisce coerentemente con la linea intrapresa negli ultimi anni per far sì che nel tratto che va da Intragna a Camedo (10 km) si possa transitare in perfetta sicurezza. L'intervento proposto si prefigge almeno due obiettivi. Il primo è legato alle aggregazioni. Le Centovalli sono infatti impegnate nel discorso aggregativo il cui obiettivo principale è quello di creare delle possibilità abitative che permettano alla gente di tornare ad abitare nei paesi delle Centovalli (Borgnone, Palagnedra, Camedo, Corcapolo) raggiungendo poi da qui il posto di lavoro mediante un pendolarismo sopportabile. Siano dunque benvenuti questi interventi. Il secondo obiettivo è quello di valorizzare il territorio. Questa strada infatti è molto frequentata anche da turisti che considerano questo territorio interessante e piacevole: ci auguriamo che possa essere ancor più arricchito anche dall'istituzione del parco nazionale. Non dimentichiamo inoltre che questa strada collega la Svizzera all'Italia: va quindi considerato anche il flusso importante di frontalieri che la percorre due volte al giorno.

Rimane ora da valutare il problema dell'imbuto che si crea nella zona della Val d'Ingiustizia; difficoltà ben evidenziate dal rapporto del collega Arn. Ci sono due possibilità per risolverlo. La prima prevede la creazione di un viadotto. Tuttavia l'esame di impatto ambientale mette in discussione tale opera. La seconda possibilità ricalca coerentemente quanto realizzato prima di Corcapolo, con una strada che si snoda a curve, rifacendo il ponte nella posizione attuale ma più largo e in curva. Personalmente propendo per la seconda soluzione che salvaguarda maggiormente il paesaggio. In ogni caso occorrerà eseguire degli allargamenti di questo tratto stradale che è un vero e proprio imbuto.

Termino con l'auspicio già ben sottolineato dal relatore e dal collega Bobbià di insistere con forza a Berna affinché questa strada non venga declassata perdendo il diritto ai sussidi. Poter beneficiare degli aiuti indispensabili della Confederazione è un diritto sacrosanto.

Infatti questa arteria, anche se non è più denominata strada internazionale, resta pur sempre d'interesse nazionale, essendo un indispensabile collegamento con l'Italia. Ricordiamo infatti che le Centovalli sono un'alternativa e un grande aiuto alla strada del Gottardo. Quando questo collegamento fu chiuso, molti raggiungevano la Svizzera tedesca e romanda attraverso le Centovalli. Questa constatazione è un ulteriore motivo perché siano considerati correttamente l'importanza e il significato internazionale del collegamento.

BIGNASCA A. - Mi riallaccio all'intervento del collega Bobbià che chiede l'impegno della Confederazione per questa realizzazione. Il problema è che il Parlamento federale, salvo qualche sorpresa, la settimana prossima voterà 22 miliardi per vent'anni o 25 miliardi per venticinque anni, circa 1 miliardo all'anno dunque, per opere stradali negli agglomerati, per il completamento delle reti autostradali, per l'eliminazione di tratti che sono di ostacolo al fluire del traffico, eccetera. Il nostro Cantone arrischia di fare la figura della figlia povera. Infatti su un importo di 25 miliardi, anche se non tutti sono ancora attribuiti, vi sono per il Ticino 67 milioni per la Stabio-Arcisate. A tal proposito vedremo se saranno ben spesi visto che, secondo le ultime notizie giunteci dall'Italia, la realizzazione della Mendrisio-Varese si allontana nel tempo. Ci sono inoltre 200 milioni per l'agglomerato Lugano sud-Melide, dove, come sapete, c'è la galleria del San Salvatore che se non interveniamo arrischia la chiusura. Quindi su 25 miliardi, 22 se rimaniamo in un'ottica più prudente, in Ticino non otterremo nemmeno 270 milioni. Ditemi voi cosa ne pensate vista la situazione stradale e di traffico che ci ritroviamo. Personalmente ritengo che il Consiglio di Stato debba muoversi con decisione nei confronti di Berna se non vogliamo arrischiare di ritrovarci con il cerino in mano perché "passata la festa gabbato lo santo".

PIAZZINI G. - Mi ricollego al discorso del collega Bignasca. La CATEF, che presiedo, sottolinea l'importanza di rimanere agganciati a un programma nazionale di realizzazioni stradali per non arrischiare di marciare sul posto. Noi siamo ancora convinti che la Pedemontana è una strada forestale mentre invece è un'autostrada. Siamo sempre convinti che la vicina Repubblica non sappia far niente mentre stanno invece raddoppiando la Milano-Chiasso e la Milano-Torino è già in funzione. Loro tra poco correranno a 200 km/h con le ferrovie e gli ambienti immobiliari stanno cambiando impostazione, allargando il mercato immobiliare alle periferie. Stiamo all'erta perché i signori d'oltralpe si stanno spartendo la torta. L'Altopiano è una potenza: noi dobbiamo invece, con solerzia, cercare di ottenere quanto è possibile.

**BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO** - La mia risposta toccherà due aspetti: il primo è naturalmente quello legato allo stanziamento del credito per la quarta tappa della strada delle Centovalli; il secondo si ricollega invece all'intervento del deputato Caimi che ci interroga sull'importanza del vettore aereo nell'ambito della mobilità del nostro Cantone.

Inizio dallo stanziamento del credito di 5 milioni di franchi. Il rapporto commissionale redatto da Thomas Arn pone l'accento sul finanziamento. Devo sottolineare, per correttezza nei confronti della Confederazione, che le prime tre tappe di questa strada sono state sovvenzionate da Berna ai sensi dell'Ordinanza sulle strade principali con dei tassi, previsti dalla stessa ordinanza, che variavano tra il 58 e il 69%. La tratta in oggetto, come già abbiamo scritto nel messaggio, non beneficerà probabilmente di alcun contributo federale anche se faremo tutto il possibile per ottenerlo. Il Consiglio di Stato deve tuttavia comunicarvi che per questa tappa la situazione è assai complicata: e ciò non perché il Ticino abbia perso la sua capacità negoziale, ma perché la nuova perequazione finanziaria prevede il passaggio di proprietà, di competenza e di finanziamento della rete stradale alla Confederazione a partire dal 1° gennaio 2008. Concretamente, la Confederazione, in vista della nuova perequazione finanziaria che prevede a partire dal 1° gennaio 2008 dei contributi globali e non più dei contributi legati all'opera, ha ridotto i suoi impegni per limitare al massimo le opere che godono di un regime transitorio; inoltre cerca di liquidare la maggior parte degli oggetti entro il 31 dicembre 2007. Tutti i Cantoni, lo sottolineo, si trovano in una situazione analoga alla nostra. In Ticino vi è un oggetto che verrà sovvenzionato secondo l'attuale diritto anche dopo il 1° gennaio 2008: è la galleria Vedeggio-Cassarate. L'altra opera che ha ottenuto una decisione positiva di contributi che vanno oltre tale data è l'adeguamento dei livelli di sicurezza nella galleria Mappo-Moretina che dovrebbe essere liquidata possibilmente entro il 31 dicembre 2007. A parte dunque qualche opera straordinaria, la Confederazione adotterà a partire dal 1° gennaio 2008 il nuovo regime di contributi globali cercando nel frattempo di liquidare tutte le opere in corso. La Confederazione ha più volte affermato, durante gli incontri regolari con il Cantone, che non avrebbe assunto ulteriori impegni prima dell'entrata in vigore della nuova perequazione finanziaria. Resta il fatto che a parere nostro e della Commissione le opere stradali nelle Centovalli sono necessarie. Vista dunque la ferma volontà del Cantone di realizzarle nella forma sancita e, auspichiamo, con la concessione del credito da parte del Parlamento, verrà comunque inviata a Berna una richiesta di contributo nella forma usuale corredata da tutte le motivazioni e le spiegazioni del caso, tra le quali quelle citate oggi da voi e, in particolare, nel rapporto commissionale. Un suo esito positivo resta comunque alquanto improbabile anche se si farà tutto il possibile per modificare questa impostazione. È da notare che effettivamente l'attuale strada principale delle Centovalli è stata considerata nella rete integrativa delle strade di importanza nazionale nel quadro del piano settoriale approvato dal Consiglio federale. Ciò però non darà più diritto a delle sovvenzioni legate all'opera: al contrario saranno introdotti dei contributi globali che verranno calcolati proporzionalmente in base alla lunghezza della rete integrativa cantonale rispetto alla rete integrativa nazionale totale.

Aggiungo un'ultima annotazione. Si sente spesso dire che i Cantoni, nel caso concreto il Ticino, si basano sui sussidi che riceveranno per determinare l'importanza o l'urgenza dei lavori. Questo caso credo dimostra proprio il contrario. Il Cantone non si basa necessariamente solo sulle sovvenzioni per stabilire la necessità o la priorità di un'opera o di una realizzazione. Per ulteriori ragguagli in merito a questo aspetto, vi rimando al messaggio.

Passo ora in rassegna i differenti interventi.

È vero che le trattative avvengono spesso così come le ha descritte Edo Bobbià. In un primo momento i nostri funzionari si incontrano con i funzionari della Confederazione, in particolare con il direttore, il vice direttore e gli ispettori dell'Ufficio federale delle strade. È altrettanto vero però che l'allestimento del piano di finanziamento avviene raramente in presenza del Consigliere federale Moritz Leuenberger, salvo, nel caso concreto, durante le conferenze dei direttori cantonali delle strade. La fase finale delle trattative avviene sempre alla presenza del Consigliere di Stato. Per quanto riguarda i contributi della Confederazione il Ticino può ritenersi tutto sommato abbastanza soddisfatto. Ciò che abbiamo ricevuto negli ultimi anni e che riceveremo forse ancora in futuro è sicuramente degno di nota.

Come sapete, il nostro Cantone dispone di una rete stradale importante, di notevole lunghezza; siamo inoltre, per la nostra posizione geografica, un Cantone di transito. Questi fattori fanno sì che siamo trattati correttamente dalla Confederazione, in maniera proporzionata tenuto conto dell'importanza della nostra rete stradale.

Non so se queste mie parole riusciranno a tranquillizzare Edo Bobbià, ma credo che il lavoro svolto finora negli ambiti negoziali sia dai funzionari sia dal Consiglio di Stato sia stato efficace e coscienzioso.

A Fausto Beretta-Piccoli non devo rispondere perché la sua opposizione ha una motivazione ben precisa.

Giorgio Pellanda si è mostrato favorevole al messaggio come del resto credo anche gli altri intervenuti.

Mi soffermo invece sugli interventi di Attilio Bignasca e di Gianluigi Piazzini. Non mi permetto di mettere in discussione il messaggio riguardante i miliardi che verranno votati nei prossimi anni: Attilio Bignasca, essendo parlamentare federale, conosce la materia molto meglio di me. Per quanto ci riguarda posso però dire che le opere che prevediamo di realizzare in futuro – penso in particolare alla galleria Veduggio-Cassarate (già compresa), alla circonvallazione Agno-Bioggio e all'inserimento nella rete delle strade nazionali della A2, A13 e della Stabio est-Gaggiolo – ci permettono di essere relativamente tranquilli riguardo alla loro realizzazione. Ricordo anche ad Attilio Bignasca che è vero che nei Cantoni Vallese e Grigioni si lavora molto, ma si lavora molto anche in Ticino. Lo dimostra il fatto che spesso da questo Parlamento giungono critiche sui lavori in corso sulle nostre strade (nazionali e cantonali) quasi a dire che si lavorerebbe troppo. La verità sta nel mezzo: si lavora perché è necessario e perché abbiamo la possibilità di farlo attraverso i mezzi che ci offre la Confederazione. Non drammatizziamo dunque più di tanto la situazione. Sono, lo ripeto, abbastanza tranquillo e vi assicuro che i funzionari della Divisione delle costruzioni, in particolare l'ing. Pettinari e l'ing. Celpi, sono costantemente in contatto con i funzionari della Confederazione. Da parte mia sono pure costantemente in contatto con il direttore dell'Ufficio federale delle strade signor Dieterle e con il Consigliere federale Moritz Leuenberger.

Il deputato Piazzini sottolinea l'importanza di rimanere agganciati ad un programma nazionale e di portare a casa tutto il possibile: naturalmente se ciò fosse necessario.

Ricordo brevemente alcune tra le importanti realizzazioni finanziate dalla Confederazione negli ultimi anni: i ripari fonici di Chiasso, il progetto Generoso, i ripari fonici di Melide e Bissone e la galleria Veduggio-Cassarate. Inoltre il Consiglio federale ha inserito nella rete delle strade nazionali la A2, la A13 e la Stabio-Gaggiolo. Spetterà poi al Parlamento decidere in proposito nel 2007-2008, anche se questo inserimento è senz'altro significativo. Tuttavia questa decisione è un segnale ben preciso della Confederazione. Sono le opere principali che beneficiano di un trattamento non di favore perché la legge lo prevede, ma di sussidiamento della Confederazione che vanno dal 92% a percentuali

comunque importanti che superano il 50%; ricordo che per la galleria Vedeggio-Cassarate oscilliamo tra il 57 e il 60%. Queste sono opere recenti; tra quelle più lontane nel tempo basterebbe ricordare la galleria Mappo-Morettina, dove i 525 milioni di franchi sono stati in gran parte sussidiati dalla Confederazione. Aggiungo, anche se non tutti in questa sala sono del mio stesso parere, che sono tra quelli che credono nell'importanza della realizzazione del centro di controllo alla Monteforno. Si tratta di un investimento di parecchie decine di milioni di franchi, finanziato integralmente dalla Confederazione. Ritengo dunque sbagliato gettare colpe sulla Confederazione in questo specifico settore. È giusto invece, come avete fatto, richiamare l'Amministrazione cantonale e il Consiglio di Stato a un'attenzione sempre costante.

Passo ora al tema della mobilità aerea sollevato dal deputato Caimi. Premetto che il Consiglio di Stato nelle sue Linee direttive considera la mobilità aerea importante, essenziale e complementare rispetto alla mobilità stradale e ferroviaria. Credo di poter affermare senza sbagliarmi che negli ultimi anni, con l'entrata del Cantone nella società anonima Lugano Airport che gestisce l'aeroporto e con la sottoscrizione della relativa quota di azioni, il peso politico, e non solo, assegnato dal Consiglio di Stato all'aeroporto di Lugano-Agno sia notevolmente accresciuto. Ho l'impressione che ieri sia sorto un malinteso (senza colpa o responsabilità di nessuno) riguardo alle affermazioni della collega Masoni che ha ripreso degli stralci di impostazione del Consiglio di Stato condivise da tutti. Le è però sfuggita, probabilmente a causa della sua assenza durante gli ultimi mesi, e forse non poteva nemmeno conoscerla, una lettera che il Consiglio di Stato ha inviato al Consigliere agli Stati Filippo Lombardi che si è attivato in maniera importante per l'ottenimento di garanzie o promesse da parte della Confederazione in merito al finanziamento. Per evitare di incorrere in possibili malintesi vi leggo la lettera che lo stesso Consiglio di Stato ha inviato il 21 marzo 2006 a Filippo Lombardi in risposta a una sua sollecitazione proveniente da Berna. La cito: *«Con riferimento alla sua comunicazione del 20 febbraio 2006 le rispondiamo riprendendo quanto già espresso a proposito della politica economica cantonale in materia di mobilità aerea. Concordiamo sul fatto che il mantenimento di un regolare collegamento aereo Lugano-Berna sarebbe auspicabile, rappresentante una precisa esigenza confermata anche dal rapporto sulla politica aeronautica svizzera che risale al 2004 che attesta come questo collegamento possa essere oggetto di un sostegno finanziario federale [sostegno finanziario federale che viene dato solo o esclusivamente perché questo collegamento ha un'importanza nazionale come servizio pubblico]. D'altra parte però l'attuale sostegno finanziario del Cantone all'aeroporto regionale di Lugano-Agno corrisponde a quanto deciso nell'autunno 2005 dal Governo e dal Gran Consiglio con l'approvazione del credito di quasi 2 milioni di franchi e con la chiara indicazione che questa partecipazione è limitata alla società di gestione dello scalo e non si estende alla copertura di eventuali disavanzi di esercizio o alla partecipazione con un contributo pecuniario ad una compagnia aerea.»*

Ciò spiega, in modo chiaro, l'intervento di ieri di Marina Masoni. Continua il Governo: *«A nostro avviso ciò dovrebbe comunque permettere l'attivazione del promesso sostegno finanziario federale copertura del disavanzo d'esercizio al collegamento aereo Lugano-Agno-Berna».*

In sintesi noi credevamo e crediamo ancora che quanto facevamo, facciamo e faremo per l'aeroporto dovrebbe essere sufficiente per permettere alla Confederazione di attivarsi con un sostegno finanziario a favore del collegamento. Scriviamo inoltre: *«Il sostegno del Cantone è infatti di principio finalizzato al rafforzamento delle misure strategiche atte a favorire le condizioni quadro entro le quali l'aeroporto luganese possa continuare a sviluppare o almeno mantenere le proprie attività».*

Per concludere riteniamo che *«al fine di meglio valutare la sua richiesta sarebbe però interessante avere se possibile un'ipotesi concreta del sostegno cantonale prospettato quantificato con un limite finanziario fisso e con una durata stabilita. Sarebbe pure utile sapere se e in che misura la città di Lugano è a sua volta disposta a partecipare finanziariamente al sostegno della linea Lugano-Berna»*.

Le ragioni per cui vi ho letto questa lettera sono tre: è una presa di posizione importante, chiarisce l'intervento della collega Marina Masoni, e permette di concludere in modo chiaro che il Cantone è aperto a esaminare un'ipotesi di finanziamento nella misura in cui da parte di Berna e ovviamente della città di Lugano arrivano dei segnali precisi e determinanti. Se Berna ci chiedesse 1 milione di franchi risponderemmo di no. Sappiamo però che la Confederazione sarebbe disposta a mettere un importo fino a fr. 400'000.- a condizione che la città metta un importo pari a fr. 100'000.-/fr. 150'000.- e che il Cantone si dichiari disposto a entrare nel merito. Tenuto conto di quanto già abbiamo fatto e anche del fatto che non siamo i proprietari dell'aeroporto, la nostra posizione è quindi marginale rispetto alla città di Lugano.

Mi auguro che questo mio intervento permetta di capire la posizione del Consiglio di Stato che è attendista e non di chiusura.

ARN T., RELATORE - Sono dispiaciuto per la reazione negativa del collega Beretta-Piccoli. Gli posso assicurare che ho esaminato questo problema con la massima buona fede. Come è emerso dalla discussione, ci sono elementi finanziari interessanti che dovrebbero prevalere su qualsiasi altra considerazione.

Come ha ricordato il collega Pellanda il Dipartimento ha scelto di eseguire il progetto che ricalca e rinnova la strada attuale, perché si inserisce correttamente nel paesaggio e garantisce la sicurezza.

Dopo questo intervento rimarranno irrisolti ancora due problemi: il primo riguarda la zona della valle Ingiustria dove si prevede di intervenire nei prossimi anni; il secondo riguarda invece la frana di Ruinacci che rappresenta un pericolo latente anche se per il momento è sotto controllo. Sappiamo però che le bizze della natura non si possono prevedere; tuttavia, qualora dovesse sorgere qualche difficoltà, occorrerà intervenire con urgenza per garantire la sicurezza.

Ciò premesso il tema principale è quello del sussidiamento federale. Mi sono permesso di sollevare questo aspetto nel rapporto perché in certe frasi del messaggio mi è sembrato di leggere una certa rinuncia e rassegnazione da parte del Consiglio di Stato mentre invece è necessario combattere.

Il Governo deve muoversi con prontezza altrimenti vi è il rischio di restare penalizzati. Il Consigliere di Stato ha citato, già nel mese di aprile, il Piano settoriale del traffico che non solo sancisce la competenza federale sulla rete autostradale principale, ma inserisce nella rete complementare i collegamenti con la frontiera nel Gambarogno, a Brissago, nelle Centovalli e anche i passi alpini del Lucomagno e della Novena. A mio parere la discussione sul finanziamento di questa rete stradale complementare non è terminata, e forse nemmeno iniziata, perché questo documento è nuovo; inoltre dovrebbe apparire chiaro che esso dovrebbe venir trattato in maniera distinta o comunque privilegiata dal contributo globale citato prima dal Consigliere di Stato. Il problema delle Centovalli è dunque il "casus belli" che nasconde, in verità, il problema di principio del finanziamento della rete stradale federale complementare. Sono grato ai colleghi che sono intervenuti su questo tema importante mostrando in tal modo ai funzionari e al Consiglio di Stato la pressione politica del Parlamento. Non sveliamo d'altronde nessun segreto dicendo che

l'esame del Preventivo 2007 dovrà anche tener conto di cosa accadrà con la nuova perequazione finanziaria tra Cantone e Confederazione dove l'elemento stradale è uno degli elementi importanti che compongono il mosaico. È chiaro che riuscire a guadagnare qualche cosa su un "elemento del puzzle" sarà vantaggioso non solo per il settore stradale, ma per le intere finanze del Cantone. In questo senso invito nuovamente l'Esecutivo, ora che le cose stanno cambiando, a prendere a cuore il problema del finanziamento federale in un'ottica futura più ampia.

PIAZZINI G. - Mi fa piacere che il tema delle relazioni finanziarie tra Cantone e Confederazione sia stato sollevato, tanto più che si pone la questione di distribuire equamente 22 o 25 miliardi di franchi. Qui non si tratta di un calcolo contabile, di vedere se sono corretti o no i bollettini; si tratta invece di spiegare che i progetti che presentiamo sono coerenti e giustificabili. Bisogna avere il coraggio di presentare questi progetti, come lo ebbero nel Medioevo gli urani quando costruirono il ponte di legno del San Gottardo. Guardiamo la realtà delle cose: l'Italia ha stanziato 127 milioni di euro per la progettazione del sistema San Gottardo, (anche se non ha abbandonato l'idea di rafforzare l'asse del Sempione, del Lötschberg e del San Bernardo). Anche se i tempi di realizzazione sono lunghissimi (e io non vedrò queste opere) gli italiani sviluppano progetti e idee. Si tratta, in altre parole, di avere un progetto complessivo e dei programmi di ampio respiro e con queste idee andare a trattare.

BIGNASCA A. - La risposta del mio Consigliere di Stato mi induce a due riflessioni. Siamo l'unico Cantone che sacrifica una corsia autostradale per incolonnare i camion. In tutto il resto della Svizzera i camion vengono incolonnati sulla corsia di emergenza, magari allargata di 50 cm per ragioni di sicurezza. Noi invece sacrificiamo una corsia che, come è successo più volte in questi giorni, può rimanere deserta mentre sull'altra corsia il traffico è difficoltoso (l'incidente avvenuto sabato scorso a Biasca è stato provocato proprio da questa situazione).

La seconda riflessione riguarda i ripari fonici. Mi va benissimo che abbiamo fatto un monumento a Botta e che ne faremo un altro sul ponte diga di Melide. Ricordiamoci però che siamo l'ultimo Cantone a realizzare i ripari fonici. I nostri funzionari saranno soddisfatti perché così si garantiscono il lavoro fino a quando andranno in pensione: noi un po' meno, perché siamo più in ritardo del Cantone Appenzello.

Del resto mi risulta che spesso con una mano si crea, con l'altra si disfa. Così nelle stazioni della Lugano-Ponte Tresa si allungano i binari per poter avere composizioni più lunghe e rispettare le cadenze di 15 minuti. Contemporaneamente però c'è chi vuole collegare Lugano e Agno con un tram che sfrutterà la stessa linea e che proprio non ha bisogno di questi interventi.

Mi fermo qui perché altrimenti dicono che ce l'ho con il mio Consigliere di Stato.

PELLANDA G. - Ricordo, per chi volesse partecipare, che quest'anno ricorre il centenario della strada delle Centovalli. Sabato prossimo si terranno i festeggiamenti al museo di Intragna; nel pomeriggio ci sarà un incontro sul tema della viabilità in generale alla presenza di personalità importanti. Il giorno seguente ci sarà una trasferta in valle Vigizzo.

**BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO** - Intervengo brevemente anche per ringraziare Thomas Arn. Ho riletto il messaggio che, effettivamente, per desiderio di chiarezza e per impedire di farsi false illusioni può aver dato l'impressione che il Consiglio di Stato si sia ormai rassegnato. Vi assicuro però che non è così. Grazie anche ai vostri inviti faremo il possibile per ottenere da Berna tutto quanto si potrà ottenere. È giusto che il Parlamento confermi la sua pressione. Da parte nostra continueremo ad occuparci seriamente della questione del finanziamento.

Anch'io, come Attilio Bignasca, so che è un vero peccato sacrificare una corsia autostradale per parcheggiare i camion. Ma questa ubicazione l'ha indicata Berna, poiché non esistono altri siti in pianura prima del tunnel del Gottardo. Noi non possiamo fare altro che eseguire ciò che Berna ci dice. Alternative o corsie d'emergenza usufruibili non ve ne sono, anche se i miei collaboratori e la Polizia forse hanno trovato una soluzione per liberare almeno parzialmente questa corsia.

Va anche detto che da una parte non vogliamo i mezzi pesanti in autostrada, perché rappresentano un pericolo e l'autostrada non è fatta per parcheggiare i TIR; d'altro canto però siamo anche l'unico Cantone, una parte perlomeno, a non volere un centro autostradale come quello previsto nell'area della Monteforno. Tutti gli altri Cantoni si contendono un centro di questo genere perché porta posti di lavoro e altre attività redditizie. Purtroppo saremo obbligati a parcheggiarli sull'autostrada fino a quando non disporremo di un'area dove lasciare questi automezzi.

Per quel che concerne i ripari fonici e il tram sulla Lugano-Ponte Tresa non conosco né le pressioni né le discussioni che si fanno a Berna. Io mi fido sui fatti concreti che dicono che da Ponte Tresa fino a Lugano ci sarà il trenino Lugano-Ponte Tresa e nulla più. Gli elementi concreti sono esattamente quelli che trattiamo giornalmente. Termino citando le parole pronunciate da Marina Masoni a chiusura del suo intervento che mi sembra vadano nella stessa direzione di quanto ho detto prima: *«il Cantone però non mancherà né di sostenere politicamente l'eventuale richiesta all'autorità federale per il finanziamento del collegamento Lugano-Berna, richiesta che dovrebbe essere formulata dalla direzione aeroportuale o dalla città di Lugano, né di seguire molto attentamente l'iter – in collaborazione con la Deputazione ticinese a Berna – per valutare se ci siano degli elementi che impongono maggiore flessibilità nella scelta che abbiamo fatto»*.

Citando questo intervento spero di essere riuscito a modificare almeno in parte il quadro emerso questa mattina leggendo i giornali e che ha originato, in maniera legittima, un'interpellanza piuttosto dura e decisa da parte di Paolo Sanvido, consigliere comunale della città di Lugano.

**BERETTA-PICCOLI F.** - Per evitare qualsiasi malinteso il partito del lavoro si astiene dal voto pur mantenendo la sua posizione. Bisogna saper separare l'attività privata da quella parlamentare. Vi faccio un esempio: il collega Bobbià, segretario della Società svizzera degli impresari costruttori (Sezione Ticino), non ha mai parlato di imprese di costruzioni. La stessa posizione l'assumeremo anche in un messaggio che seguirà dove Mauro Dell'Ambrogio, direttore della SUPSI, firma un messaggio dove si parla della SUPSI.

*La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.*

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 68 voti favorevoli e 3 astensioni.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 63 voti favorevoli e 4 astensioni.*

## **5. CREAZIONE DI QUATTRO UNITÀ AMMINISTRATIVE AUTONOME PILOTA**

Messaggio del 31 maggio 2006 no. 5800

*Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al rapporto medesimo.*

*Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione della gestione e delle finanze: non adesione all'entrata in materia e conseguente rigetto del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.*

*È aperta la discussione di entrata in materia.*

**LOMBARDI S.** - Mi auguro che la discussione attorno a questo messaggio e al rapporto di maggioranza raccolga almeno una parte dell'interesse suscitato dal messaggio relativo alla strada delle Centovalli.

Colgo con discrezione un'apparente scarso interesse del Governo vedendolo rappresentato solo dal suo presidente. È vero che il presidente rappresenta tutti, ma mi aspettavo una maggiore rappresentanza. Si vede spesso il banco del Governo completo quando si discute il Preventivo; anche il tema che stiamo per discutere è di uguale importanza.

Intervengo per portare il sostegno del gruppo PLR al rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio in esame affinché, dopo lunghe discussioni, si possano creare con una sperimentazione pilota quattro servizi dell'Amministrazione cantonale con statuto di Unità amministrativa autonoma (UAA).

Nell'ottobre dell'anno scorso il Gran Consiglio, con l'appoggio del mio gruppo, aveva appoggiato e votato l'avvio di questa operazione.

In quell'occasione il gruppo PLR e la Commissione della gestione e delle finanze avevano ritenuto di dare maggiore forza e significato alla riforma, assegnando al Gran Consiglio la competenza di definire, su proposta del Consiglio di Stato, i progetti pilota su cui iniziare la sperimentazione.

La riforma interessa quattro settori ben definiti dell'Amministrazione. Gruppi di lavoro hanno analizzato il problema e le caratteristiche proprie di questi settori, verificato la fattibilità dell'operazione, simulato ciò che potrà accadere. Trattasi dei seguenti servizi:

- Controllo cantonale delle finanze
- Organizzazione sociopsichiatrica cantonale
- Archivio di Stato e Biblioteca cantonale di Bellinzona
- Centro sistemi informativi (CSI)

Sono tutti centri di cui il Governo e il Parlamento si sono occupati sotto varie forme.

Approvando questi quattro progetti si inizia di fatto un percorso di riforma amministrativa molto importante, settoriale e non più complessivo come prevedeva invece A2000.

Qualcuno afferma che queste prime quattro Unità amministrative autonome nascono dalla scarsa concretezza di Amministrazione 2000. Altri, come gli esponenti del mio gruppo e della maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze, meno prosaicamente ritengono invece utile accontentarsi di questa piccola modifica applicando il principio secondo cui "l'ottimo è nemico del meglio". In realtà si tratta di sperimentare la formula delle UAA, ben sapendo che esistono altre possibilità di riforme e che sono state concesse alcune deroghe.

Lo scopo delle deroghe concesse alle UAA è di incentivare una gestione maggiormente responsabile, più efficiente ed efficace.

Le deroghe, che si devono qualificare come prudenti, riguardano:

1. La gestione del personale. È un punto fondamentale su cui si sofferma a lungo il rapporto di minoranza. Anche il gruppo PLR lo considera un grande problema senza però per questo fermare la riforma, come invece propone il rapporto di minoranza che preferisce rinviare a tempi migliori la sperimentazione, in attesa di quella sorta di Araba fenice che è da tanti anni la riforma della LORD.
2. Le UAA potranno costituire delle "riserve" di cui poter disporre negli anni successivi se produrranno meno spese o più ricavi in un determinato esercizio. Si tratta di uno stimolo importante, più che meritocratico, per una gestione veramente economica di una qualsiasi attività. Conosciamo tutti purtroppo, o per fortuna secondo alcuni, il sistema attuale per cui chi non spende quanto preventivato è di fatto il primo a venir punito nel preventivo successivo.

La riforma di cui ci occupiamo si ispira evidentemente ai noti modelli del New public management (NPM), sperimentati inizialmente in Gran Bretagna, Svezia, Olanda, Australia e Nuova Zelanda e, a partire dagli anni '90, anche dalla Confederazione, da alcuni Cantoni e da numerosi Comuni.

Per comprendere e anche apprezzare che cosa s'intende con la NPM, la cui realizzazione va oltre il concetto classico di riorganizzazione amministrativa e implica una riforma radicale delle modalità operative dell'Amministrazione statale, occorre rievocare i suoi principali obiettivi:

1. prestazioni maggiormente orientate all'utenza (cittadino), grazie anche all'utilizzazione di nuove tecnologie.
2. Attività orientate all'efficacia (qualità) delle prestazioni statali, all'efficienza nella gestione del bilancio (flussi di lavoro razionali e consapevolezza dei costi).
3. Concessione di maggiori autonomie gestionali ed aziendali alle Unità amministrative. Per fare ciò l'autorità politica deve saper delegare compiti, competenze e responsabilità, deleghe che per ragioni varie è stato difficile attuare fino ad oggi. Gli strumenti per realizzare queste deleghe, spesso rievocati sia nel messaggio che nel rapporto di maggioranza, sono notoriamente il mandato di prestazione e il finanziamento con contributo globale.
4. Trasparenza dei costi e delle prestazioni.
5. Predisposizione di adeguati strumenti di controllo e di verifica gestionale, base essenziale per le decisioni politiche e di gestione delle Unità amministrative autonome.

Il mio gruppo approva quindi questa sperimentazione tanto attesa da coloro che si aspettano dallo Stato almeno parte dell'efficienza che i cittadini devono quotidianamente mantenere nelle loro attività private e professionali. Vi assicuro che una volta giunta la decisione del Consiglio di Stato sulle modalità operative della fase sperimentale, seguiremo con grande attenzione l'esperimento e in particolare l'esito della valutazione

neutrale (che attende anche il collega Gerry Beretta Piccoli) sui risultati ottenuti, effettuata dalla SUPSI.

Il Consiglio di Stato dovrà impegnarsi particolarmente in questo cantiere, e non deludere le aspettative che in esso riponiamo, con la speranza che questo nuovo modello organizzativo permetta di costituire effettivamente le nuove UAA.

Vi invito dunque a votare il rapporto di maggioranza e l'allegato decreto legislativo.

BONOLI I. - A poco meno di un anno di distanza dall'approvazione delle modifiche legislative che ci consentono oggi la creazione di Unità amministrative autonome (UAA), il Consiglio di Stato propone un messaggio con il quale chiede al Gran Consiglio la possibilità di creare quattro di queste UAA.

Ricordo che parecchi anni fa il nostro gruppo si era schierato contro una riforma globale dell'Amministrazione cantonale, preferendo proprio la sperimentazione in alcuni specifici settori dell'amministrazione. Sulla base poi dei risultati ottenuti si voleva estendere l'esperimento a quei settori che meglio si prestano ad una gestione per obiettivi. Il Parlamento aveva però accettato il modo di procedere del Governo; l'approccio attraverso dei progetti pilota è diventato uno dei progetti centrali di "Amministrazione 2000". Nel messaggio<sup>2</sup> del 16 ottobre 2001, accettato dal Gran Consiglio solo nel 2005, il Consiglio di Stato scriveva che la necessità di giungere a creare strutture amministrative autonome era provocata dall'esistenza di importanti rigidità gestionali, dall'evoluzione delle condizioni di mercato che potenzialmente potevano minacciare l'esistenza a medio-lungo termine di diverse unità amministrative cantonali e dalla possibilità di sviluppare attività per accrescerne la redditività e migliorare l'utilizzo delle infrastrutture.

Questa autonomia, continuava il messaggio, necessita di un orientamento della strategia di gestione del settore pubblico, focalizzando la gestione sugli obiettivi e abbandonando una gestione orientata essenzialmente ai processi burocratici. Spetta al Governo e al Parlamento il compito di definire gli obiettivi mentre alle unità amministrative quello di realizzarli. Sempre nello stesso messaggio il Governo indicava i principi della gestione delle unità amministrative:

- la separazione della gestione politico-strategica dalla gestione operativa, tramite strumenti quali il mandato di prestazione, il budget globale e il controlling;
- la gestione secondo le risorse integrata con la gestione secondo gli obiettivi e i risultati;
- la trasformazione delle unità amministrative in centri di servizio;
- l'introduzione della nozione di concorrenza.

Per trasporre questi principi nella pratica, il Governo proponeva alcuni progetti pilota, come del resto già aveva auspicato la Commissione speciale "Amministrazione 2000" nel suo secondo rapporto. È quanto il Consiglio di Stato propone nel messaggio che stiamo discutendo.

Va detto per inciso che il Consiglio di Stato nel messaggio del 2001 non intendeva coinvolgere il Gran Consiglio sulla scelta delle UAA da sottoporre ai progetti pilota. Su proposta della Commissione, il Gran Consiglio ha però modificato l'art. 13 del messaggio – diventato art. 12 nel rapporto – per cui deve ora decidere le proposte del Consiglio di Stato. Il Parlamento allora aveva soppresso anche il termine di tre mesi che il Governo si era dato, termine che del resto oggi sarebbe comunque già ampiamente superato.

---

<sup>2</sup> Messaggio no. 5167: *Progetto di modifiche legislative necessarie allo sviluppo di progetti pilota di Unità amministrative autonome gestite tramite mandato di prestazione e budget globale nell'ambito del "Progetto Autonomia" di "Amministrazione 2000"*, 16.10.2001.

È forse esagerato, come leggiamo nel rapporto di maggioranza, affermare che «*si inizia qui un percorso di riforma amministrativa settore per settore e non più, come proposto da "Amministrazione 2000", attraverso un processo globale di riforma*»; tuttavia si può pensare a un approccio diverso alla soluzione del problema di come gestire lo Stato. Questo fatto implica ovviamente alcune restrizioni alla libertà di manovra delle UAA che sia il messaggio sia il rapporto di maggioranza mettono bene in evidenza. La Commissione della gestione e delle finanze aveva peraltro già rilevato, in un paio di occasioni, di nutrire qualche dubbio sulla capacità di gestire queste nuove modalità di organizzazione e di finanziamento. Non crediamo però che la soluzione – salvo casi specifici – possa essere vista in una generalizzazione dell'alternativa delle unità indipendenti di diritto pubblico (le UIP, come è per esempio l'Ente ospedaliero), sulle quali lo Stato finirebbe per avere un controllo relativo. Il messaggio aggiunge giustamente però che la soluzione del problema non può nemmeno risiedere nell'immobilismo e nel blocco di ogni nuova sperimentazione. Aggiunge inoltre che la dimensione sperimentale può stimolare l'insieme dell'Amministrazione cantonale, riproponendo e in parte recuperando una strada difesa dalla minoranza in occasione del dibattito su "Amministrazione 2000".

Accanto ai dubbi sulla capacità di gestire il nuovo sistema, il punto debole della proposta è probabilmente la mancata e contemporanea riforma della LORD, tesi del resto su cui è centrato il rapporto di minoranza. Possiamo credere al Consiglio di Stato quando afferma che «*si può prevedere l'applicazione dei nuovi principi GRU (gruppo risorse umane) 2000 in priorità ai progetti pilota*»? A questa domanda si può rispondere con un'altra domanda: quali alternative ci sono? Se non ci sono vere alternative e concordiamo sulla validità di questa sperimentazione, si tratta di sapere, come sottolinea il rapporto di maggioranza, quale grado di autonomia si può affidare alle UAA.

Se ci ispiriamo al modello applicato a livello federale si può pensare che, dopo qualche difficoltà iniziale, la sperimentazione possa funzionare. Perlomeno il Governo si è dotato di una procedura per la stesura di un contratto di prestazione e degli obiettivi da perseguire. La contabilità analitica è già ampiamente diffusa presso l'Amministrazione, per cui i rapporti interni ed esterni dell'UAA possono essere cifrati e controllati. L'iter di questi rapporti è ripreso e ben spiegato nel rapporto commissionale di maggioranza sulla modifica di legge del settembre 2005, per cui non li riprendo in questa sede. Non a caso i primi quattro settori per i quali è prevista l'introduzione del modulo godono già di una certa indipendenza operativa; essi si prestano molto bene al concetto di UAA.

Il rapporto mette poi in guardia sul pericolo latente di aumentare la domanda di prestazioni e il loro costo. A tale proposito saranno indispensabili i rilevamenti e le verifiche che verranno attuati con regolarità, nonché l'esame dei risultati alla fine del periodo di sperimentazione.

Siamo coscienti che il modello proposto è una soluzione incompleta alla necessità di cambiamento del metodo globale di gestione dell'ente pubblico. I paletti posti dal Consiglio di Stato, dovutamente sottolineati dal Parlamento, sono però tali da impedire derive importanti tali da pregiudicare l'opportunità del metodo o di un'eventuale suo perfezionamento. Aggiungiamo anche che lo scopo dell'operazione non deve essere solo quello di migliorare la gestione e il servizio all'utenza, ma anche quello di garantire dei costi inferiori a parità di prestazioni. Con queste considerazioni porto l'adesione del gruppo popolare democratico al rapporto di maggioranza chiedendo che il Parlamento venga tenuto costantemente al corrente dell'evoluzione dei progetti.

PEDRAZZINI L., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI - Il deputato Lombardi non deve preoccuparsi: il fatto che sia presente soltanto il Presidente del Consiglio di Stato non significa che il Governo non abbia orecchie per ascoltare questo dibattito che mi pare peraltro orientato ad accogliere le proposte in esame. L'assenza di un correlatore non significa mancanza di attenzione verso questo tema. Siamo tutti consapevoli che in Ticino queste UAA non suscitano unanimi consensi. Quando sono stato designato responsabile e delegato al progetto di aziendalizzazione di "Amministrazione 2000" pensavo di trovare una maggiore disponibilità nelle forze politiche del Paese. Ho preso atto però che questo consenso non esiste; occorre perciò procedere con prudenza. Forse il consenso non esiste perché abbiamo sbagliato l'acronimo: UAA mi sembra evocare piuttosto il grido di guerra di una banda di indiani che attacca una diligenza piuttosto che il segno di una ritrovata efficienza. Si ha il timore, espresso molto chiaramente dalle organizzazioni sindacali, che attraverso questa aziendalizzazione il Governo possa contrabbandare soluzioni che altrimenti non passerebbero. D'altro canto il Ticino qualche volta ha oggettivamente pagato caro l'aziendalizzazione dei servizi federali che non hanno più avuto grande sensibilità per i problemi delle regioni periferiche (pensate ad esempio alle ex regie federali). È inevitabile quindi che vi siano un certo scetticismo e una certa prudenza, espressi anche dalla Commissione della gestione e delle finanze. Il messaggio del resto non è recentissimo ed è rimasto qualche anno in Gestione, mancando le premesse necessarie per condurlo a buon fine e senza che il Governo chiedesse di evaderlo. Infine è stato adottato un modello di UAA ulteriormente imbavagliato e irrigidito da alcune norme e preoccupazioni.

Come responsabile del progetto mi sono chiesto se valesse la pena, nonostante tutto, presentarlo: rispondo positivamente, pur senza pormi troppe illusioni. Vale la pena approvarlo nei termini indicati, rispettando le condizioni poste dalla Commissione della gestione e delle finanze, allestendo un sistema di monitoraggio costante per poter presentare al Parlamento i risultati anche perché questa condizione permetterà in futuro di superare eventuali resistenze che oggi avvertiamo di fronte a questo progetto. Occorre portarlo avanti senza farsi illusioni. Non credo che "aziendalizzeremo" la maggior parte dei servizi: il discorso UAA rimarrà limitato a pochi ambiti dove una certa indipendenza può essere giustificata. Non dovrà quindi diventare un modello valido per ogni ambito dell'Amministrazione. D'altro canto il fatto che non ci siano le UAA non deve diventare un alibi per evitare di migliorare costantemente l'organizzazione e il funzionamento dell'Amministrazione. Non credo insomma, dopo qualche anno di esperienza in Governo, che il pedaggio da pagare per migliorare l'Amministrazione sia quello di passare attraverso le UAA. Vi cito un esempio su tutti, quello della Sezione della circolazione di Camorino dove si è riusciti a migliorare notevolmente l'organizzazione, i flussi di lavoro e la razionalizzazione senza passare attraverso il modello delle UAA. Il discorso del relatore di minoranza è coerente con quello che ci aveva già detto lo scorso anno in occasione dell'approvazione della legge. Sta di fatto però che certi condizionamenti sono voluti dal mondo politico: il Governo ne deve prendere atto facendoli propri per varare questa sperimentazione che reputiamo giustificata e opportuna. Capisco chi ancora oggi richiede una politica del personale più flessibile e l'autonomia dell'Amministrazione. Ho già avuto modo di dire in occasione del precedente dibattito che se noi avessimo impostato il discorso delle UAA diversamente oggi non saremmo nemmeno qui a esaminare il messaggio. La validità di questo progetto può essere verificata solamente se viene sperimentata: solamente allora potremo trovare consensi e fiducia nel modello proposto.

FOLETTI M., RELATORE DI MINORANZA - Il progetto che stiamo esaminando è importante. Esso rappresenta il primo passo che il Consiglio di Stato e il Parlamento si accingono a compiere per modernizzare l'Amministrazione cantonale. È un progetto che non solleva però grande interesse nel Parlamento, forse perché ne discutiamo per la seconda volta o perché crea più dubbi che certezze.

Il fatto che almeno questa volta ci sia stato un intervento a nome del gruppo del partito liberale radicale dimostra però che oggi vi è una maggiore sensibilità in merito anche se il partito socialista che ha taciuto nell'ottobre del 2005 continua a tacere ancora oggi. Non so come interpretare questo silenzio visto che i colleghi socialisti sono sempre molto attivi quando si tratta di discutere di personale dello Stato, di modifiche della LORD o di modifiche delle condizioni di lavoro per i dipendenti cantonali.

Il Consigliere di Stato Pedrazzini ha spiegato l'importanza di questa modernizzazione dell'Amministrazione indipendentemente dalla mancanza di adeguamento della LORD. Anche i colleghi Lombardi e Bonoli hanno ribadito l'importanza della revisione dei sistemi di gestione del personale per un'Azienda autonoma. Non voglio ripetere ciò che ho già detto lo scorso anno e che potete trovare nella *Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*. Posso soltanto dire che se ero perplesso allora oggi lo sono ancora di più.

Leggendo il rapporto di maggioranza mi sono accorto che proporre questi progetti senza un serio strumento di verifica degli obiettivi e di controllo, senza uno strumento legislativo che regolamenti l'assunzione del personale, non permetterà alla riforma di ottenere i risultati voluti, né alle UAA di migliorare le odierne prestazioni dell'Amministrazione. Per contro rendere autonome queste quattro unità amministrative avrebbe come unico risultato la precarizzazione del personale. Lo dice bene anche il rapporto di maggioranza firmato da Mario Ferrari e Mauro dell'Ambrogio: *«Si è prescritto che le assunzioni presso le unità fuori dal contingente approvato dal Parlamento con i preventivi possono avvenire soltanto a titolo avventizio senza le garanzie dello statuto di funzionario»*. Si dice inoltre che se le UAA dovessero funzionare bene, assumere nuovi mandati e ottenere un certo autofinanziamento, dovrebbero comunque far capo all'acquisto di prestazioni esterne piuttosto che ad assunzioni dirette. Credo che stiamo imboccando la strada della precarizzazione del personale dello Stato.

Non si vuole dunque permettere alle UAA di crescere e di creare posti di lavoro grazie ai propri servizi, alle proprie competenze professionali e alla propria buona gestione. Con i limiti che sono stati posti dal Parlamento l'unica cosa che potranno fare le UAA sarà quella di assumere avventizi o affidare, usando un termine che non mi piace, lavoro in "outsourcing" perché loro non potranno assumere personale, non potranno crescere e non potranno sviluppare i propri settori di competenza. Mi chiedo se valga la pena iniziare una sperimentazione su basi di questo genere. Forse vale la pena intraprendere un discorso più difficile ma sicuramente più utile per trovare una soluzione e dotare queste unità di uno statuto del personale che permetta loro di crescere, di valorizzare il personale, di potenziare adeguatamente questi settori dell'Amministrazione.

Oggi ci apprestiamo a votare una soluzione che va comunque condotta perché non la si può fermare e bisogna sperimentare, ben sapendo che siamo l'unico Cantone che applica "l'autonomizzazione" delle Unità amministrative con queste premesse. Non l'ha fatto la Confederazione, non l'hanno fatto gli altri Cantoni: oggi inauguriamo una strada tutta nuova, tutta ticinese, che tuttavia, fondandosi su presupposti sbagliati, è destinata al fallimento. Se queste sono le premesse credo sia meglio continuare con un'Amministrazione gestita come lo è attualmente senza farci troppe illusioni di autonomia, di gestione per obiettivi, di spirito aziendale all'interno di queste unità. Per questa ragione

confermo il nostro *no* a questo tipo di sperimentazioni, il cui risultato è a nostro parere già segnato.

FERRARI M., RELATORE DI MAGGIORANZA - Sono stati i socialisti, collega Foletti, a togliere dai cassetti questo messaggio e io stesso sono stato relatore del rapporto commissionale nell'ottobre 2005. Siamo dunque presenti anche se magari avremmo desiderato una riforma più incisiva che desse maggiore autonomia a queste unità amministrative. Purtroppo le reticenze in Commissione e le vostre resistenze hanno reso la riforma meno incisiva di quanto avremmo voluto. Si inizia con quattro progetti pilota; oggi bisogna decidere se accettarli. Non sto a ripetere quanto hanno detto i colleghi Lombardi e Bonoli che hanno riassunto bene il significato della riforma. La posizione della Lega appare strana. Il collega Foletti chiede l'abolizione della Legge sull'ordinamento degli impiegati dello Stato e dei docenti (LORD) [RL 2.5.4.1] lanciandosi nello stesso tempo contro il precariato. Se egli ritiene che vi sia precarizzazione dovrebbe essere contento visto che da anni chiede l'abolizione della LORD. Non capisco la sua posizione. Da una parte chiede l'abolizione della LORD e quindi le garanzie che essa offre; dall'altra per combattere la precarizzazione, contesta le piccole riforme previste all'interno delle UAA. Occorre chiedersi se è possibile compiere queste riforme con la LORD e le sue garanzie. Ne sono convinto poiché la riforma di una Unità amministrativa autonoma si basa essenzialmente su tre elementi:

- le riforme di natura organizzativa che le UAA possono realizzare al loro interno; (le singole UAA hanno la capacità di autoriformarsi nella loro organizzazione);
- le riforme di carattere culturale. Infatti anche se nessuno l'ha detto si possono fare riforme di carattere culturale anche con la LORD: cultura del servizio, cultura professionale, cultura aziendale, senso di appartenenza all'unità amministrativa. Sono tutti elementi importanti per configurare una realtà aziendale;
- le riforme che riguardano le relazioni tra l'azienda e il cittadino.

Io credo che sia possibile realizzare tutte queste riforme anche con delle garanzie di impiego.

Vi è un secondo elemento importante su cui vale la pena porre l'accento.

Queste riforme, se incontreranno queste premesse di ordine organizzativo e culturale e la capacità di instaurare un nuovo rapporto con i cittadini, permetteranno di eliminare, almeno parzialmente, alcuni mali ancora presenti nell'Amministrazione cantonale, come il dipartimentalismo e il clientelismo

Un altro elemento importante da considerare è che attraverso queste sperimentazioni, dopo aver introdotto il contratto di prestazione presso l'EOC, l'USI, la SUPSI e le Aziende di trasporto, il 1° gennaio 2006 sono stati siglati numerosissimi contratti di prestazione nel settore dell'aiuto domiciliare, in tutte le case per anziani e in tutti gli istituti sociali e per invalidi. Dovremo imparare a utilizzare questo strumento in queste quattro realtà; a sua volta il Consiglio di Stato dovrà acquisire una maggiore capacità di utilizzare questo strumento con maggiore frequenza. Il Governo dovrà dunque approfondire le conoscenze in questo settore, capire quanto costano le prestazioni e sapere che cosa chiedere a questi servizi. È un esercizio molto interessante. Pochi in realtà si interessano della riforma amministrativa: occorre conoscere le proprie realtà, i propri dipendenti, i propri uffici, i propri servizi in modo da poter costruire dei contratti di prestazione adeguati e funzionali.

Il terzo elemento su cui è importante insistere è che questi contratti non devono eccedere nella burocratizzazione. Ci deve essere sempre un rapporto sensato tra l'investimento di natura burocratica e amministrativa e l'obiettivo che si vuole raggiungere. Questi strumenti non vanno però neppure enfatizzati; se utilizzati con buon senso ci permettono di raggiungere dei risultati adeguati.

Rispondo infine al collega Foletti: sono convinto che se lo vogliamo possiamo avviare questa riforma anche senza la LORD o una revisione della stessa. Può darsi che una revisione della LORD permetterebbe di raggiungere altri obiettivi, ma non credo che la riforma amministrativa proposta sia inutile. Se siamo d'accordo possiamo iniziare quattro esperienze interessanti. Sarà la SUPSI a valutare i risultati ottenuti che spero potranno essere positivi, contrariamente alle previsioni del relatore di minoranza. Se vogliamo modernizzare lo Stato dobbiamo appoggiare questa nuova realtà. Ci apprestiamo a compiere dei piccoli passi, forse anche molto piccoli; è tuttavia importante che l'Amministrazione cominci ad assumersi dei piccoli rischi. In caso contrario la nostra Amministrazione non rimane che un ventre molle burocratico a cui tutti attingono cercando di trovare piccole o grandi comodità personali o di partito lasciando lo Stato al traino delle riforme, sempre in ritardo su quanto si muove nella società.

BERETTA PICCOLI F. - Il partito del lavoro non condivide i due rapporti commissionali. Non accetta il termine di "risorsa umana" con cui si definisce il personale perché questa definizione mostra un'assenza di cultura del personale. Quando si tornerà a parlare di persone che lavorano entreranno anche noi nel merito della riforma.

BORDOGNA C. - Sono contrario alla proposta perché una sperimentazione va fatta in modo serio. Una volta scelto il servizio da trasformare in UAA si può iniziare la sperimentazione però solamente dopo aver messo i posti a pubblico concorso. In caso contrario, collega Mario Ferrari, rimaniamo nella situazione attuale in cui ciascuno mette a posto i suoi. Di autonomo non c'è proprio nulla.

Non credo in questa sperimentazione. Essa peggiora una situazione già degradata; per questo respingo la proposta.

*La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.*

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 53 voti favorevoli, 19 contrari e 4 astensioni.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 52 voti favorevoli, 19 contrari e 4 astensioni.*

**6. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 23 GENNAIO 2006 PRESENTATA NELLA FORMA ELABORATA DA ALESSANDRO TORRIANI PER LA MODIFICA DELL'ART. 143 LETT. D) DELLA LEGGE SULL'ESERCIZIO DEI DIRITTI POLITICI (LEDP)**

Messaggio del 23 maggio 2006 no. 5798

*Conclusioni del rapporto della Commissione speciale Costituzione e diritti politici: invito al Parlamento ad accogliere l'iniziativa, seppur nella formula del controprogetto proposto dal Consiglio di Stato e annesso al rapporto medesimo.*

*Messa ai voti senza discussione, l'entrata in materia è accolta con 65 voti favorevoli.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge annesso al rapporto commissionale sono accolti con 69 voti favorevoli.*

**7. RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 994'000.- PER LA REALIZZAZIONE DI UN NUOVO PROGRAMMA INFORMATICO DI SPOGLIO DELLE ELEZIONI CANTONALI E COMUNALI COMPRENDE UN SISTEMA DI LETTURA OTTICA DELLE SCHEDE ELETTORALI (PROGETTI VOTEL E SCOSEC)**

Messaggio del 18 luglio 2006 no. 5817

*Conclusioni del rapporto della Commissione speciale Costituzione e diritti politici: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.*

*È aperta la discussione di entrata in materia.*

BRIVIO N. - Porto l'adesione del gruppo liberale radicale al messaggio e a questo importante progetto. Esprimo un plauso a tutto il Centro sistemi informativi (CSI) e alla Cancelleria per il grande lavoro svolto. Infatti si è dovuto creare in fretta e furia un sistema di spoglio tutto ticinese, non esistendo a livello nazionale dei sistemi idonei al nostro sistema elettorale. È quindi doveroso segnalare la professionalità dei nostri servizi che hanno agito spinti anche da una particolare urgenza dovuta al fatto che l'anno prossimo vi saranno le elezioni cantonali che presenteranno una novità. La modifica della legge elettorale consentirà infatti di dare delle preferenze pari al numero dei seggi in gioco; si potranno assegnare 90 preferenze per il Gran Consiglio e 5 preferenze per il Consiglio di Stato.

È facilmente immaginabile che i tempi di spoglio si allungheranno. Senza dei doverosi correttivi l'attesa dei risultati durerebbe dei giorni. Ecco spiegata allora la necessità di adottare questo nuovo sistema. Ho avuto il piacere di assistere alla giornata di prova del 13 luglio scorso dove si è effettuata in miniatura una piccola elezione per Commissione Costituzione e diritti politici, di cui faccio parte, ha dunque appoggiato questo progetto senza timore. Sui possibili rischi parlerà il relatore.

GHISLETTA D., RELATORE - Già conoscete quanto è stato scritto nel messaggio e nel rapporto, avete appena ascoltato le opinioni del collega Brivio; non mi resta che segnalarvi un aspetto fin qui poco spiegato.

Ricordo che nel 2002 abbiamo bocciato un messaggio che chiedeva un credito di fr. 1'100'000.- perché le modifiche di legge in corso non permettevano di giungere ad una soluzione che tenesse conto della nuova realtà elettorale che si sarebbe presentata nel 2007 (elezioni cantonali) e nel 2008 (elezioni comunali). È stata certamente una buona scelta. I servizi dello Stato hanno lavorato in modo molto efficiente dando prova di un'ottima collaborazione anche con la Commissione che è stata coinvolta in tutte le fasi di elaborazione, compresa anche una prova concreta. Si è così giunti ad una soluzione che è largamente condivisa.

Vorrei solamente descrivervi, sulla base di un documento appena consegnatomi, le modalità di spoglio delle schede delle elezioni cantonali con la ripresa elettronica dei dati. Vi segnalo che i servizi dello Stato garantiscono quattro punti:

1. apertura dell'urna elettorale e immissione dei dati nel verbale. È questa la fase in cui potrebbero esservi dei brogli o degli errori;
2. apertura delle schede e preparazione dei mazzi di schede. È una fase molto importante a cui devono assistere persone competenti che possono decidere se annullare o validare le schede prima di inserirle nelle macchine per la scansione delle stesse;
3. ripiegamento della scheda;
4. ripiegatura della scheda dopo l'elaborazione meccanica.

Dobbiamo renderci conto che la macchina supera l'uomo poiché non si stanca e non sbaglia offrendo così maggiori garanzie di sicurezza. Questo sistema ci offre inoltre la garanzia di un minor tempo di attesa dei risultati, una maggiore precisione e minori interventi per errori o brogli. Vi invito dunque ad accogliere la proposta.

*La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.*

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 53 voti favorevoli e un'astensione.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 55 voti favorevoli e un'astensione.*

**8. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 10 APRILE 2006 PRESENTATA NELLA FORMA GENERICA DA EROS NICOLA MELLINI PER IL GRUPPO UDC PER LA MODIFICA DELLA COSTITUZIONE CANTONALE AFFINCHÉ, NEL CASO DI INIZIATIVE POPOLARI LEGISLATIVE O COSTITUZIONALI, LA RICEVIBILITÀ DELLE STESSE VENGA DECISA DAL GRAN CONSIGLIO PRIMA DELLA RACCOLTA DELLE FIRME**

Rapporto del 31 agosto 2006

*Conclusioni del rapporto della Commissione speciale Costituzione e diritti politici: reiezione dell'iniziativa.*

*È aperta la discussione.*

MELLINI E. N. - Il mio intervento sarà breve poiché la discussione in seno alla Commissione mi ha già convinto che il Gran Consiglio non accetterà le conclusioni dell'iniziativa. È una presa di posizione inevitabile, visto il parere del Parlamento nei confronti dell'iniziativa "28 inceneritori bastano".

Per questo ci si chiede se detto giochetto sarà ripetuto ogni volta che saremo chiamati a decidere su un testo scomodo. La vera motivazione del rifiuto dell'iniziativa è questa: *visto che non si può scriverla in un rapporto si riempiono le pagine di motivazioni pretestuose che voglio puntualizzare, anche se inutilmente, non fosse altro perché la verità figuri nel verbale.*

Nel rapporto commissionale il relatore Andrea Giudici dice: *«In primo luogo vi è una questione di responsabilità di chi lancia un'iniziativa popolare nel senso che deve assumersi la responsabilità della conformità alla legge e alla costituzione del testo dell'iniziativa»*. Sorge a questo punto una domanda: perché quando gli iniziativaisti commettono un errore, peraltro ancora da comprovare visto che è in atto il ricorso al Tribunale federale, vengono puniti i firmatari dichiarando irricevibile l'iniziativa, mentre quando la responsabilità del presunto errore è del Governo (ricordo il caso Metanord) si puniscono nuovamente i firmatari del referendum? In altre parole, perché il cittadino deve sempre rimetterci? Continua poi il rapporto: *«Il Gran Consiglio per potere dichiarare irricevibile un'iniziativa popolare dovrebbe far effettuare una perizia e lo Stato dovrebbe quindi ogni volta addossarsi costi che dovrebbero essere assunti dagli stessi iniziativaisti»*. Non è forse stata richiesta la perizia nel caso dell'inceneritore? La modifica non cambierebbe nulla in questo senso. Se il tema è chiaro e limpido, il Gran Consiglio dichiara la sua ricevibilità senza bisogno di richiedere perizie, esattamente come fa tuttora. Se il tema è di difficile comprensione, il Parlamento potrebbe richiedere una perizia esattamente come avviene oggi, con la differenza che questa decisione è presa prima che si scomodino 7'000 o 10'000 cittadini a firmare l'iniziativa. Il fatto poi che una perizia negativa spieghi esattamente le ragioni dell'irricevibilità, permette di poter modificare il testo di conseguenza, senza bisogno di ricorrere alle verifiche, limitando i costi sia che ciò avvenga prima o dopo la raccolta delle firme. Il collega Giudici continua dicendo: *«Vi sarebbe poi il pericolo di un lancio indiscriminato di iniziative popolari come già avviene oggi a livello di petizioni»*. Io non ne vedo assolutamente il nesso.

Credete davvero che il lancio di un'iniziativa venga frenato dall'obbligo di verificare che il testo sia conforme alla legge? Non lo credo. L'unico freno che si pone al lancio di un'iniziativa è la ragionevole prospettiva di raggiungere o meno il numero di firme necessario, indipendentemente dal contenuto del suo testo. Non regge neppure il paragone con lo strumento delle petizioni, il cui incontrollato proliferare dipende unicamente dal fatto che esse non hanno un numero minimo di sottoscrizioni da raggiungere. Altrettanto arzigogolata e nebulosa è l'affermazione secondo cui *«l'accertamento da parte dell'autorità politica della ricevibilità potrebbe anche influenzare la riuscita dell'iniziativa a livello di raccolta delle firme»*. Si vuol forse affermare che la sicurezza di un testo ricevibile faciliterebbe la raccolta delle firme? A parte l'assurdità di questa affermazione che dimostra come chi l'ha fatta non ha mai trascorso il suo tempo dietro una bancarella per raccogliere firme, mi chiedo che cos'ha l'autorità politica contro l'esercizio dei diritti politici e contro la riuscita di un'iniziativa.

Permettetemi di concludere citando una frase del rapporto che, a fronte della dichiarazione d'irricevibilità presa dal Gran Consiglio nei confronti dell'iniziativa "28 inceneritori bastano", suona decisamente come una presa in giro: *«Vi è inoltre il pericolo che il Gran Consiglio possa dichiarare irricevibile un'iniziativa popolare soltanto per fini politici e non per aspetti giuridici»*. Nella fattispecie non si sono considerati gli aspetti giuridici, bensì i cavilli giuridici. I fini politici invece, quelli sono onnipresenti.

CELIO F. - La proposta del collega Mellini, pur senza necessariamente condividere le sue valutazioni riguardo ai referendum in discussione, mi pare dettata dal semplice buon senso. Verificare se un'iniziativa sia proponibile o meno prima di avviare la raccolta delle firme mi sembra corretto nei confronti dei promotori dell'iniziativa, nei confronti dei cittadini che eventualmente volessero firmarla e, non da ultimo, anche nei confronti dello stesso Parlamento. Appoggio dunque l'iniziativa presentata dal collega.

SAVOIA S. - Ho riflettuto ulteriormente in seguito all'allocuzione forbita di Mellini. Nonostante abbia firmato il rapporto di maggioranza, scusandomi, cambio idea.

TORRIANI A. - Ho firmato il rapporto e mantengo la mia posizione. Quando un'iniziativa viene sottoposta al Gran Consiglio viene comunque esaminata da un giurista. In seguito sarà l'autorità superiore, il Tribunale, a decidere sull'irricevibilità o meno dell'iniziativa proposta.

GHISLETTA D. - Condivido le conclusioni del rapporto di maggioranza a cui aggiungo un elemento importante. Colui che propone un'iniziativa deve essere serio ed elaborare un testo che sia ricevibile. L'appello va fatto affinché non si lancino iniziative irricevibili. La ricevibilità di un'iniziativa va affrontata dopo la raccolta delle firme: se un'iniziativa è "taroccata" il nostro sistema democratico e giuridico si pronuncerà in merito. Sono stufo di sentire affermazioni del tipo *«15'000 firme gettate nel cestino, non si è tenuto conto della volontà popolare»*. Sono parole che non c'entrano nulla con una democrazia che funziona e che deve funzionare grazie alla serietà di attivisti che non siano venditori di tappeti.

BIGNASCA A. - La situazione denunciata da Mellini appare giustificata se pensiamo al recente caso della Metanord. È troppo facile dire che il Consiglio di Stato si è sbagliato. Per evitare che si ripetano casi come questo è forse il caso di rimandare l'oggetto in Commissione affinché si possa elaborare una procedura democratica che eviti di mettere allo sbaraglio, un'altra volta, il Parlamento e il Consiglio di Stato. A mio parere non è un problema di serietà di chi raccoglie le firme. Chi decide di lanciare una raccolta di firme lo fa dopo una decisione del Parlamento su un messaggio del Consiglio di Stato. È un tema importante su cui vale la pena riflettere. Valutiamo se all'interno del Parlamento e della Commissione si può trovare una soluzione più rispettosa dei diritti popolari.

*Ai sensi dell'art. 75 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, è aperta la discussione sulla proposta di rinvio formulata da Attilio Bignasca.*

GIUDICI A. - Ritengo che disponiamo di elementi sufficienti per decidere ora. La Commissione ha respinto all'unanimità questa iniziativa, chiaramente emotiva, scaturita in seguito al lancio dell'iniziativa sui rifiuti. Non spetta al Parlamento giudicare la costituzionalità di un'iniziativa, ma bensì agli iniziativaisti, come ha sottolineato giustamente il collega Dario Ghisletta. Mi oppongo dunque al rinvio.

*La discussione sulla proposta di rinvio formulata da Attilio Bignasca è dichiarata chiusa.*

*Messa ai voti, la proposta di rinvio è respinta con 47 voti favorevoli, 16 contrari e un'astensione.*

GIUDICI A., RELATORE - Abbiamo trattato ed esaminato tutti gli argomenti. Il rapporto è sintetico: tuttavia il tema in esame non si presta a molte interpretazioni. L'aspetto principale è che spetta agli iniziativaisti, al momento del lancio di un'iniziativa, esaminare la costituzionalità o meno del suo testo avvalendosi della consulenza di un giurista. Non spetta al Parlamento né allo Stato eseguire questo esame. Nessun Cantone svizzero adotta la richiesta degli iniziativaisti. Personalmente ritengo che le cose devono rimanere come stanno.

*La discussione è dichiarata chiusa.*

*Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione speciale Costituzione e diritti politici sono accolte con 45 voti favorevoli, 14 contrari e 4 astensioni. L'iniziativa è pertanto respinta.*

## **9. NATURALIZZAZIONI**

Rapporto del 12 giugno 2006

Rapporto del 4 settembre 2006

*Conclusioni dei rapporti della Commissione delle petizioni e dei ricorsi: concessione della cittadinanza ticinese ai postulanti menzionati.*

*Messe ai voti, le conclusioni del rapporto del 12 giugno 2006 sono accolte con 49 voti favorevoli, 10 contrari e 3 astensioni.*

*Messe ai voti, le conclusioni del rapporto del 4 settembre 2006 sono accolte con 47 voti favorevoli, 10 contrari e 3 astensioni.*

## **10. MOZIONE DEL 28 NOVEMBRE 2005 PRESENTATA DA RAOUL GHISLETTA E COFIRMATARI "PER UNA TASSA DI CIRCOLAZIONE EQUA E SOSTENIBILE DEI RIMORCHI/SEMIRIMORCHI"**

Messaggio del 16 maggio 2006 no. 5792

*Conclusioni del rapporto di maggioranza della Commissione della gestione e delle finanze: si invita il Parlamento a respingere la mozione.*

*Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione della gestione e delle finanze: si invita il Parlamento ad accogliere la mozione.*

*È aperta la discussione.*

**GHISLETTA R., RELATORE DI MINORANZA** - La mozione che chiede una tassa di circolazione equa e sostenibile per rimorchi e semirimorchi pone il problema di una tassazione più equa non solamente di questi mezzi ma di tutto il traffico pesante. Dispiace che ogniqualvolta si parla di una tassazione più equa la maggioranza di destra vi si oppone, soprattutto quando si toccano certi interessi. In questo caso è l'interesse di varie centinaia di ditte che beneficiano di un sistema di tassazione iniquo per i veicoli pesanti. I rimorchi e i semirimorchi sono tassati al 19% della media svizzera mentre complessivamente (auto, moto e veicoli pesanti) le imposte sulla circolazione in Ticino rappresentano il 100 % della media svizzera. Per definire l'ammontare dell'imposizione, in Ticino le motrici e gli autocarri sono tassati in base alla loro potenza, mentre nella stragrande maggioranza dei Cantoni si usa il criterio del carico utile o del peso totale. È un sistema che riflette meglio il principio della causalità e che permette di commisurare con maggiore precisione i problemi e i costi causati dai veicoli pesanti quali l'ingombro, i danni

alle strade, le emissioni e l'inquinamento. Il sistema di imposta di circolazione dei veicoli pesanti e dei rimorchi in Ticino non regge né dal profilo logico né da quello fiscale. Purtroppo il Governo non se ne è accorto. Inoltre, il sistema di imposta di circolazione per i rimorchi e i semirimorchi lede il principio della parità di trattamento poiché si applica la stessa imposta a rimorchi grandi, medi e piccoli. Nonostante la volontà di cambiamento espressa dal Dipartimento delle istituzioni il Consiglio di Stato si è mostrato succube delle pressioni della lobby degli autotrasportatori e ha bloccato l'elaborazione di una riforma dell'imposta di circolazione in gestazione che era razionale, equa e in linea con quasi tutti gli altri Cantoni.

Con questa decisione il Consiglio di Stato e la maggioranza commissionale privano il Cantone di una maggiore entrata di un paio di milioni di franchi che farebbe certamente bene alle finanze cantonali.

Ricordo che tutti ritengono necessario investire per migliorare e potenziare le strade. Tutti concordano nel definire importanti gli investimenti. Bisogna però assicurare la copertura di questi investimenti; né ci si può accontentare di assicurare la sola gestione corrente.

Vi invito dunque ad approvare la mozione richiamando il vostro senso di responsabilità e di giustizia. La mozione darà al Consiglio di Stato il compito di riformare in modo equo e razionale l'imposta di circolazione per i veicoli pesanti e i rimorchi, incassando in maniera indolore un paio di milioni di franchi per le casse cantonali.

PEDRAZZINI L., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DELLE ISTITUZIONI - Ringrazio la Commissione della gestione e delle finanze e la sua maggioranza che raccomandano di respingere questa mozione. Riconosco, deputato Raoul Ghisletta, che la sua mozione tocca un problema importante la cui soluzione attuale suscita perplessità. In effetti, la tassazione dei rimorchi e dei semirimorchi nel nostro Cantone raggiunge il 10% della media svizzera; inoltre sappiamo che esiste anche un'emigrazione, seppur moderata, di rimorchi e semirimorchi verso il Ticino da parte di ditte confederate che beneficiano di questa situazione. Occorre però leggere il problema nel suo complesso: ricordiamo, in particolare, che la tassazione delle motrici, che conosce solo in Svizzera il sistema basato sulla potenza, comporta in Ticino una tassazione superiore alla media svizzera.

Se dovessimo quindi adeguare in questo momento le tassazioni sui rimorchi e semirimorchi non potremmo evitare di aprire anche il capitolo della tassazione sulle motrici ritornando probabilmente a un livello inferiore. Noi chiediamo però soprattutto di valutare il fatto che stiamo studiando nuovi scenari di tassazione in questo settore: in futuro occorrerà chinarsi anche sul problema della tassazione degli autoveicoli pesanti, integrando anche il tema, che voi conoscete molto bene, degli ecoincentivi.

Possiamo chiederci se è ingiustificato e scandaloso mantenere questa situazione, fintanto che non avremo ipotizzato il cambiamento dell'intero sistema. Personalmente non credo che siamo in questa situazione, né credo di essere ostaggio della lobby degli autotrasportatori.

Questa categoria economica, che pur svolge un servizio importante per la nostra economia offrendo nel contempo alcuni posti di lavoro, è già svantaggiata dal fatto di operare dal Ticino verso il resto della Svizzera. Pensiamo anche alle ditte che operano nell'intero Paese. Esse devono sottostare alla tassa sul traffico pesante e ad un maggior chilometraggio; risultano svantaggiate anche dalle condizioni di trasporto dovendo attraversare l'asse del San Gottardo non sempre agevole da percorrere e spesso causa di ritardi che generano conseguenze sulla gestione di queste ditte.

Per questo non ritengo scandaloso prolungare questa situazione fino a quando non avremo affrontato in maniera esaustiva e complessiva il problema della tassazione mediante ecoincentivi valutando dapprima anche la tassazione degli autoveicoli. Sono queste le motivazioni per cui in questo momento non ci sentiamo di andare a ritoccare soltanto la tassa sui rimorchi e i semirimorchi. Questo problema, lo ripeto, suscita delle perplessità se affrontato singolarmente; se ricondotto in un quadro più generale legittima il fatto di mantenere, per qualche tempo ancora, questa situazione. È ovvio che presto o tardi dovremo comunque porre mano a questo aspetto. Convegno infatti che le perplessità ci sono e che sarebbe probabilmente più giusto optare per il sistema conosciuto dagli altri Cantoni dove viene tassato il carico utile.

RIGHINETTI T., RELATORE DI MAGGIORANZA - La mozione di Raoul Ghisletta è stata inoltrata dopo la discussione avvenuta in Commissione della gestione sul messaggio no. 5678 con il quale il Consiglio di Stato chiedeva l'aumento delle tasse di circolazione. Nel rapporto commissionale ho scritto una verità, del resto vissuta in prima persona anche con gli altri colleghi: *«poche proposte sono state silurate quasi ancor prima di essere discusse»*. La Commissione della gestione e delle finanze aveva invitato il Consiglio di Stato a ritirare il messaggio, invito però che l'Esecutivo ha rifiutato. Incaricato di preparare un rapporto negativo tengo ancora la bozza nel cassetto. Non l'ho "cestinata" perché nel Preventivo 2007 si torna sull'argomento e sembra sia in arrivo un nuovo messaggio. Non è mia intenzione esprimermi in questo momento, non avendo ancora visto e considerato la nuova richiesta del Governo e i suoi contenuti: si parla dell'introduzione dei coefficienti di ecorisparmio. È comunque molto probabile che l'aumento di tasse che dovrebbero portare all'erario circa 5 milioni di franchi non trovi tutti concordi. Qualcuno anzi ha già messo le mani avanti preannunciando, secondo un ormai collaudato modo di agire, un referendum il cui esito positivo è dato per scontato sia per la raccolta delle firme sia per l'eventuale risultato delle urne. Personalmente, come ho già avuto modo di dire in Commissione, sono pronto a redigere un rapporto contrario all'aumento delle tasse di circolazione.

Raoul Ghisletta ha giustamente osservato che le tasse sui rimorchi in Ticino, come ha confermato lo stesso Presidente del Governo, sono decisamente più basse rispetto alla media svizzera, addirittura inferiori dell'80%. Il collega, calcolatrice alla mano, ha immaginato di portare la percentuale al 50% rispetto alla media svizzera conteggiando un maggiore incasso di fr. 1'266'000.-, ipotizzando altre percentuali maggiori, fino al 90%, con una maggiore entrata di 2.9 milioni di franchi. Si tratta di cifre non indifferenti che meritano di essere esaminate. Il Consiglio di Stato nel suo messaggio sulla mozione Ghisletta riconosce che la differenza è grande e che il Ticino non differenzia i vari tipi di rimorchi. Un piccolo rimorchio per uso personale paga come i grandi rimorchi e semirimorchi per il trasporto professionale. Per contro in Ticino il livello di tassazione di motrici e autocarri è al di sopra della media svizzera. È evidente che prima o poi occorrerà affrontare questo problema nel suo complesso. Esso infatti non tiene adeguatamente conto degli inconvenienti causati alle strutture stradali, delle emissioni e dell'ingombro. Il Consiglio di Stato ricorda pure che al momento dell'allestimento del messaggio no. 5678 per aumentare le tasse di circolazione, si era scelto di non intervenire in questo settore dei trasporti, già sotto pressione per la tassa sul traffico pesante commisurato alle prestazioni. L'Esecutivo conclude che per dare seguito positivo alla mozione sarebbe equo e necessario rivedere l'intero sistema di tassazione delle varie categorie.

La Commissione ha esaminato il problema decidendo di aderire alle argomentazioni avanzate dal Governo. Qualcuno in Gestione ha avanzato la proposta di domandare al

Consiglio di Stato un ulteriore approfondimento del tema oggetto della proposta di Ghisletta. Ci è sembrato però poco opportuno, se non addirittura poco serio, chiedere al Governo di approfondire la questione della tassa sui rimorchi pochi giorni dopo averlo invitato a ritirare il messaggio sulle nuove tasse di circolazione. D'altra parte i calcoli proposti dal collega Ghisletta, dal profilo matematico, non fanno una grinza: tuttavia sono del tutto teorici. Appare evidente che se dovessimo adeguare le tariffe dei rimorchi alla media svizzera, l'attrattività del Ticino per gli autotrasportatori che oggi immatricolano i loro rimorchi nel nostro Cantone cadrebbe. Il previsto maggiore introito si trasformerebbe verosimilmente in una perdita di entrate. La maggioranza commissionale chiede quindi al Parlamento di approvare il messaggio del Consiglio di Stato che boccia la mozione presentata da Raoul Ghisletta.

GHISLETTA R., RELATORE DI MINORANZA - Questo tema merita indubbiamente un approfondimento globale. Anche la mia mozione va letta nell'ottica di rivedere l'insieme della tassazione dei veicoli pesanti.

Prendo atto che da parte del Governo vi è la volontà di riformare il sistema di tassazione tenendo conto degli ecoincentivi, della questione ecologica ma anche della situazione della finanze cantonali. Non dimentichiamo che occorre ancora raggiungere la copertura finanziaria degli investimenti.

L'obiettivo di sollevare il problema mi pare sia stato raggiunto. Mi sembra pertanto opportuno ritirare la mozione invitando il Consiglio di Stato a presentare in tempi ragionevoli una riforma complessiva di questa imposta di circolazione.

*La discussione è dichiarata chiusa.*

*Si prende atto della decisione di Raoul Ghisletta di ritirare la mozione.*

## **11. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO**

*Alle ore 16.45 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.*

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Bruno Lepori  
Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder