

ANNO 2008/2009

Seduta LIV: mercoledì 22 aprile 2009 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Stanziamento di un sussidio cantonale supplementare di fr. 290'916.- per compensare la diminuzione del contributo federale a seguito dell'entrata in vigore della nuova perequazione finanziaria tra Cantoni e Confederazione per la costruzione dell'edificio-rifugio nel Comune di Frasco nell'ambito del progetto di premunizione contro le valanghe[5182](#)
 - [Messaggio del 21 ottobre 2008 n. 6135](#)
 - [Rapporto del 17 marzo 2009 n. 6135R; relatore: Luigi Canepa](#)
2. Iniziativa parlamentare del 18 settembre 2007 presentata nella forma generica da Luciano Canal e cofirmatari per l'elaborazione di una legge che permetta a tutte le persone in formazione, cioè studenti e apprendisti, nonché a tutte le persone in età AVS e anche a quelle in AI, di beneficiare del trasporto pubblico gratuito in tutto il Cantone o almeno di beneficiare di un abbonamento Arcobaleno gratuito.....[5182](#)
 - [Iniziativa parlamentare del 18 settembre 2007](#)
 - [Rapporto del 7 aprile 2009; relatore: Manuele Bertoli](#)
3. Chiusura della seduta e rinvio[5202](#)

PRESIDENZA: Norman Gobbi, Presidente

Alle ore 14:10 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 80 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Arigoni S. - Bacchetta-Cattori - Badasci - Bagutti - Belloni - Beltraminelli - Beretta Piccoli - Bergonzoli - Bertoli - Bignasca A. - Bignasca B. - Bignasca M. - Bobbià - Boneff - Bonoli - Bordogna - Brivio - Caimi - Calastri - Canal - Canepa - Carobbio - Cavalli - Celio - Chiesa - Corti - Dadò - Dafond - Del Bufalo - De Rosa - Dominé - Ducry - Ferrari - Foletti - Franscella - Frapolli - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Ghisolfi - Gianoni - Gianora - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Krüsi - Lepori - Lurati - Maggi - Malacrida - Marcozzi - Mellini - Merlini - Moccetti - Orsi - Pagani - Pantani - Paparelli - Pedrazzini - Pellanda - Pestoni - Pinoja - Poggi - Polli - Quadri - Ramsauer - Regazzi - Righinetti - Rizza - Rusconi - Salvadè - Savoia - Solcà - Viscardi - Vitta

Si sono scusati per l'assenza:

Duca Widmer - Martignoni - Orelli Vassere - Ravi

Non si sono scusati per l'assenza:

Arigoni G. - Barra - Kandemir Bordoli - Mariolini - Stojanovic - Weber

1. STANZIAMENTO DI UN SUSSIDIO CANTONALE SUPPLEMENTARE DI FR. 290'916.- PER COMPENSARE LA DIMINUZIONE DEL CONTRIBUTO FEDERALE A SEGUITO DELL'ENTRATA IN VIGORE DELLA NUOVA PEREQUAZIONE FINANZIARIA TRA CANTONI E CONFEDERAZIONE PER LA COSTRUZIONE DELL'EDIFICIO-RIFUGIO NEL COMUNE DI FRASCO NELL'AMBITO DEL PROGETTO DI PREMUNIZIONE CONTRO LE VALANGHE

Messaggio del 21 ottobre 2008 n. 6135

Conclusioni del rapporto della Commissione speciale bonifiche fondiarie: 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 54 voti favorevoli e un'astensione.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 56 voti favorevoli e un'astensione.

2. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 18 SETTEMBRE 2007 PRESENTATA NELLA FORMA GENERICA DA LUCIANO CANAL E COFIRMATARI PER L'ELABORAZIONE DI UNA LEGGE CHE PERMETTA A TUTTE LE PERSONE IN FORMAZIONE, CIOÈ STUDENTI E APPRENDISTI, NONCHÉ A TUTTE LE PERSONE IN ETÀ AVS E ANCHE A QUELLE IN AI, DI BENEFICIARE DEL TRASPORTO PUBBLICO GRATUITO IN TUTTO IL CANTONE O ALMENO DI BENEFICIARE DI UN ABBONAMENTO ARCOBALENO GRATUITO

Rapporto del 7 aprile 2009

Conclusioni del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze: richiesta al Parlamento di respingere l'iniziativa invitando il Consiglio di Stato a voler seguire con attenzione l'evoluzione delle tariffe in questo settore, non esitando ad aumentare il sostegno ai trasporti pubblici in accordo con Confederazione e Comuni, con l'obiettivo di indurre sempre più persone a spostarsi con questi mezzi e non con il veicolo privato.

È aperta la discussione.

CANAL L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - È diventata ormai una consuetudine, a livello cantonale e comunale, gonfiare le cifre quando si presentano gli

effetti finanziari di una proposta. Forse per mancanza di coraggio non si dice subito di no, ma si conviene sulla sua bontà contestandone però l'aspetto finanziario, giudicato eccessivamente oneroso. È un modo di procedere scorretto, che riguarda anche l'oggetto che stiamo esaminando. Contesto innanzitutto l'effetto finanziario di 34 milioni di franchi che comporterebbe l'adozione della mia iniziativa. Di questi, oltre 22 milioni riguardano gli anziani e i disabili, che non utilizzano ovviamente i mezzi pubblici negli orari di punta bensì nelle fasce orarie in cui questi mezzi circolano semivuoti (metà mattina e metà pomeriggio). I costi del resto non variano a seconda del numero dei passeggeri.

Il rapporto commissionale, in contrasto con la mia iniziativa, rileva che l'agevolazione proposta non appare necessaria per i molti anziani che godono di un buon reddito. Per fortuna, aggiungo io, ci sono parecchi anziani benestanti fra i quali molti dispongono di una propria vettura che permette loro di rimanere indipendenti fino a tarda età. Questi utenti non avranno nessuna incidenza sui costi non avendo la necessità di utilizzare abitualmente i mezzi pubblici, se non saltuariamente.

Mi reco sovente per ragioni familiari a Valencia, splendida città spagnola, dove da decenni l'utilizzo del mezzo pubblico è gratuito per gli anziani. Non è nemmeno necessario mostrare una tessera, basta lo sguardo del conducente. Ciò non avviene solamente in Spagna, ma anche in altre città europee dove il trasporto pubblico per gli anziani è gratuito o fortemente agevolato.

Il rapporto commissionale sostiene che da un punto di vista ambientale il trasporto pubblico merita senza dubbio un massiccio sostegno finanziario che attualmente è garantito dal sistema di abbonamento Arcobaleno. Contesto questa affermazione perché considero quest'azione insufficiente per la protezione dell'ambiente.

Il rapporto dubita anche dell'effetto educativo della proposta. Non è forse educativo abituare i giovani all'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici? Non è forse utile abituarli a spostarsi in autobus piuttosto che in motorino? Vogliamo aumentare il numero dei futuri automobilisti che si recano al lavoro con la propria vettura all'insegna di "un conducente per vettura"?

Applicare le facilitazioni proposte agli anziani e ai giovani in formazione costituirebbe per il Ticino un segno concreto di aiuto sociale, che potrebbe risultare esemplare anche per gli altri Cantoni. L'iniziativa proposta presenta infatti un marcato carattere sociale. Con mia grande sorpresa e disappunto constato che il rapporto che invita a respingere l'iniziativa è stato redatto da colui che attualmente rappresenta l'emblema del socialismo ticinese. Ci siamo invertiti i ruoli, collega Bertoli? Ricordo infine il carattere generico dell'iniziativa che lascia spazio a possibili correttivi. Nessuna controproposta è però sinora stata avanzata.

Fortunatamente il 23 aprile 2007 il Sindacato indipendente studenti e apprendisti (SISA) ha presentato un'iniziativa intitolata *Trasporti pubblici per giovani in formazione*, attualmente al vaglio della Commissione delle petizioni e dei ricorsi. Auguro ai promotori di questa petizione il successo che non ha avuto la mia iniziativa, invitando nel contempo il Parlamento a respingere il rapporto commissionale.

FRANSELLA C., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Il gruppo PPD non sostiene quest'iniziativa generica che chiede il trasporto pubblico gratuito nell'intero Cantone per tutte le persone in formazione (studenti e apprendisti) e per tutte le persone al beneficio di una rendita AVS e AI, pur condividendo talune riflessioni che l'accompagnano. Contrariamente a quanto sostenuto dal collega Canal riteniamo che l'iniziativa sia estremamente onerosa dal profilo finanziario e poco efficace dal profilo educativo e sociale.

La Commissione della gestione e delle finanze, nel suo rapporto, ha stimato in maniera approssimativa che gli effetti finanziari dell'iniziativa si aggirano attorno ai 34 milioni di franchi. La stima è limitata però all'abbonamento Arcobaleno per due zone e tiene conto unicamente di una parte dei beneficiari AVS e AI.

Un calcolo più completo effettuato dalla Sezione della mobilità, dall'Istituto delle assicurazioni sociali (IAS) e dalla Sezione amministrativa ha evidenziato che qualora si dovesse concedere a tutti i ticinesi beneficiari AVS (64 mila) e a tutti i beneficiari AI (24 mila) un abbonamento gratuito per due zone, il costo totale a carico del Cantone raggiungerebbe la cifra ragguardevole di 84 milioni di franchi. Con l'offerta di un abbonamento generale tale costo raggiungerebbe addirittura i 195 milioni di franchi. Appare dunque subito chiara la ragione che ci spinge a non entrare nel merito dell'iniziativa proposta: si tratta di cifre oggettivamente incompatibili con l'attuale realtà finanziaria cantonale e che inoltre non presentano un equo rapporto costi-benefici. Non va dimenticato che in questi anni l'ente pubblico si è molto adoperato nel settore dei trasporti pubblici, non lesinando sforzi per cercare di migliorare l'offerta. Nel 2008 ad esempio ha speso per questo servizio pubblico 46 milioni di franchi, che si aggiungono al contributo della Confederazione per i servizi regionali e alla quota a carico dei Comuni per il traffico regionale e per i trasporti urbani.

Recentemente il Parlamento ha inoltre approvato il messaggio per la creazione di un fondo per la formazione professionale che finanzia anche le spese di trasferta delle persone in formazione dall'azienda alle scuole professionali e ai corsi interaziendali. Da parte sua il Cantone, unitamente ai Comuni, partecipa al finanziamento dell'abbonamento Arcobaleno.

Infine, a partire dal 2010, verrà introdotta la Comunità tariffale integrale che estenderà i principi che reggono il sistema dell'attuale abbonamento Arcobaleno a tutti i titoli di trasporto, diventando in questo modo più conveniente per l'utente. Siamo quindi di fronte a uno sforzo non indifferente che sta portando a risultati accettabili, anche se non ancora completamente soddisfacenti, soprattutto per le fasce di popolazione citate nell'iniziativa. Le tariffe devono diventare ancora più concorrenziali, la varietà nell'offerta deve ampliarsi maggiormente e il concetto di mobilità integrata privato-pubblico, come sta avvenendo attualmente a Lugano, deve essere sviluppato con più convinzione per rendere sempre più attrattivo il trasporto pubblico.

Si può realizzare questa politica utilizzando al meglio le risorse disponibili evitando di scegliere una gratuità a innaffiatoio che potrebbe anche comportare situazioni inique in campo sociale. Se si accogliesse l'iniziativa infatti beneficerebbero del servizio gratuito anche coloro che finanziariamente non avrebbero bisogno di alcun aiuto statale; per contro alcune famiglie finanziariamente fragili che forse avrebbero bisogno di queste agevolazioni nel trasporto pubblico potrebbero vedersi diminuire altre prestazioni e facilitazioni già esistenti a causa di un uso distorto delle risorse pubbliche in questo settore. Tali preoccupazioni sono emerse anche all'interno di associazioni di categoria, quale ad esempio l'Associazione anziani e pensionati OCST che ho il piacere di coordinare.

Mettere a disposizione in maniera completamente gratuita il servizio del trasporto pubblico può anche apparire diseducativo. Si rischia infatti di rendere scontato un servizio che, in realtà, si rivela essere molto oneroso. Inoltre si rischia di diminuire il suo uso: è infatti dimostrato che la gratuità ha un impatto a breve termine, mentre a lungo termine essa non si rivela un mezzo efficace per incrementare il servizio. Inoltre la strategia della gratuità non permette i necessari miglioramenti dell'offerta e può essere rimessa in discussione in poco tempo in caso di difficoltà economiche.

Il pagamento o la partecipazione finanziaria dell'utente ha invece il vantaggio di definire al meglio l'offerta in rapporto alla domanda e di verificare l'uso dei mezzi pubblici permettendo in questo modo ulteriori sviluppi nel settore oltre che favorire una maggiore responsabilizzazione del cittadino.

Il gruppo PPD invita quindi il Consiglio di Stato a mantenere il giusto sostegno al miglioramento dell'offerta dei trasporti pubblici, conservando un equo rapporto costi-benefici e riservando nel contempo un occhio di riguardo nei confronti delle fasce più deboli della popolazione verso cui occorre prevedere sconti supplementari. D'altra parte, per le ragioni sopra descritte, invitiamo il Parlamento a respingere l'iniziativa presentata dal deputato Canal, come suggerito anche dal rapporto commissionale.

PESTONI G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - L'iniziativa ha contenuti molto positivi. Do quindi il nostro sostegno alle conclusioni del rapporto commissionale aggiungendo alcune importanti precisazioni.

L'iniziativa tocca un tema estremamente importante con i suoi aspetti sociali, finanziari e relazionali, ambientali, educativi e pianificatori. Non dimentichiamo che il traffico è uno dei principali responsabili dell'inquinamento atmosferico e genera costi che ammontano a miliardi di franchi. Cito alcuni dati ufficiali della Confederazione riguardanti il traffico e l'inquinamento atmosferico:

- 3'700 morti premature all'anno;
- 15'600 giorni di ospedalizzazione per malattie del sistema circolatorio e cardio circolatorio;
- 39'000 casi di bronchite acuta nei bambini;
- 1'000 casi di bronchite negli adulti;
- 1.7 milioni di giorni di limitazione delle normali attività;
- 4.2 miliardi di franchi di costi per la salute e perdita dei giorni lavorativi.

Il traffico privato è una delle componenti importanti di questi danni finanziari e alla salute.

A questi costi ne vanno aggiunti altri (che non vengono generalmente conteggiati nel traffico privato) riguardanti:

- la costruzione e la manutenzione di strade;
- la costruzione di altre infrastrutture (semafori, posteggi);
- gli oneri derivanti dal controllo del traffico;
- gli oneri derivanti dalle cure mediche e ospedaliere causate dagli incidenti;
- gli oneri per le assicurazioni sociali (AI, assicurazione infortuni.).

Risulta con evidenza il dovere della collettività a impegnarsi per ridurre il traffico individuale in favore di un ulteriore sviluppo del traffico collettivo.

Mi permetto di rivolgere una critica al Governo e al Dipartimento per il loro scarso interesse su questo tema, perlomeno a giudicare dal ritmo di evasione degli atti parlamentari. Ne cito due rimasti tuttora inevasi: l'interrogazione Ghisletta sull'offerta di trasporto pubblico e sulle tariffe del 23 dicembre 2008 e la mozione Pestoni-Arigoni del 22 ottobre 2007 rimasta, suppongo, nei cassetti del Dipartimento del territorio anche se la legge prevede un termine di evasione di sei mesi (art. 101 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato [LGC/CdS; RL 2.4.1.1]).

La mozione citata formulava tre proposte cumulative da sviluppare contemporaneamente:

- il potenziamento dei trasporti pubblici;
- la gratuità degli stessi;
- la limitazione del traffico motorizzato negli agglomerati.

Ricordo inoltre, come è stato del resto sottolineato anche nel dibattito di ieri, che attualmente i costi dei trasporti pubblici sono molto elevati, anche se l'introduzione dell'abbonamento Arcobaleno ha portato a un miglioramento complessivo. Vi cito alcuni esempi:

- abbonamento Arcobaleno annuo Bellinzona-Locarno (4 zone): 630 franchi per i giovani e 1'773 franchi per gli adulti;
- abbonamento Arcobaleno annuo Bellinzona-Lugano (5 zone): 826 franchi per i giovani e 2'322 franchi per gli adulti
- biglietto 2. classe Bellinzona-Lugano: 23.60 franchi
Bellinzona-Chiasso: 38 franchi
Bellinzona-Como: 56 franchi; e cioè ben 18 franchi per un chilometro supplementare tra Chiasso e Como.

Esistono pertanto diversi problemi: di costi, ambientali, educativi (utilizzare il trasporto pubblico dovrebbe essere la regola e non l'eccezione), pianificatori e di rispetto del territorio. Occorre, a mio avviso, che la collettività sappia mostrare maggiore attenzione in questo settore. Invito dunque il Consiglio di Stato a impegnarsi con costanza in questo settore e a evadere senza ulteriori ritardi gli atti parlamentari che ho ricordato in precedenza.

La mozione Canal propone di esentare dai costi del trasporto pubblico i giovani in formazione e i beneficiari AI e AVS. A nostro giudizio però essa pone la questione in termini troppo parziali. Se forse poteva essere accolta per i giovani in formazione (apprendisti e studenti), non si capisce invece la ragione di limitare l'esenzione ai beneficiari AI o AVS quando sappiamo che ci sono lavoratori che guadagnano assai meno dei pensionati. Occorre introdurre principi più chiari e non soluzioni che assomigliano a elemosine più che a diritti.

Concludo dando la nostra adesione alle conclusioni del rapporto commissionale, invitando il Governo a non dimenticare le raccomandazioni contenute nel rapporto e a evadere la già ricordata mozione Pestoni-Arigoni.

BOBBIÀ E., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Il gruppo liberale radicale aderisce al rapporto della Commissione della gestione e delle finanze del 4 aprile 2009, redatto dal collega Manuele Bertoli, di cui condivide le argomentazioni, frutto della discussione commissionale.

Certo si può discutere sul carattere sociale, ambientale ed educativo del provvedimento auspicato. Noi partiamo però dal presupposto che per convincere progressivamente giovani e anziani a usare i mezzi pubblici l'informazione sia più importante della gratuità. Offrendo i titoli di trasporto gratuiti si sceglie la via più facile, più palese che efficace e senza troppe pretese piuttosto che insistere sulla valorizzazione dei mezzi pubblici, mirando a un progressivo ma definitivo cambiamento di abitudini e di cultura. Come ben scrive il relatore, si tratta chiaramente di un provvedimento a innaffiatoio. Non ci risulta del resto che altri Cantoni svizzeri o altre nazioni europee abbiano introdotto un provvedimento di questo genere.

Lo scorso anno il Cantone ha speso ben 46 milioni di franchi a sostegno del trasporto pubblico compiendo anche grandi passi per invogliare la popolazione a usare questo tipo di trasporto. Non è poca cosa se vi aggiungiamo i contributi federali e, in taluni casi, comunali. È quindi fuorviante far credere che il Cantone non faccia bene la sua parte. Occorre prendere atto di questa situazione.

Se esaminiamo l'aspetto finanziario della proposta, notiamo che, rispetto ad oggi, deriverebbe un costo supplementare, a carico del Cantone, attorno ai 34 milioni di franchi. In una situazione economica come quella attuale prevedere un ulteriore onere e, per di più, a beneficio di persone che per il loro reddito non ne avrebbero affatto bisogno, suona come una palese ingiustizia sociale. Il gruppo PLR ritiene inoltre che la richiesta formulata non sia prioritaria rispetto ad altre che toccano persone il cui reale bisogno è comprovato. Per queste ragioni, riteniamo che l'iniziativa Canal vada respinta in quanto esageratamente esosa, poco educativa e incerta dal punto di vista ambientale poiché si limita a una soluzione di facciata, certamente accattivante e forse politicamente pagante, ma di dubbia efficacia.

I deputati del PLR si appellano ai colleghi affinché non sperperino soldi pubblici, ma proponano soluzioni di maggiore efficacia. Sono infatti assai rari i provvedimenti di gratuità a 360 gradi e senza limiti che hanno successo, proprio perché espressioni di scarsa considerazione dei soldi pubblici e di un'oculata e razionale gestione delle risorse, il cui valore appare solo se razionalmente impiegate. In conclusione ribadisco il sostegno del PLR al rapporto della Commissione della gestione e delle finanze.

PANTANI R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Per gli utenti le tariffe del trasporto pubblico dovrebbero mostrare un rapporto servizio/prezzo favorevole. Le tariffe citate dal collega Pestoni, oltre che apparire tutt'altro che favorevoli all'utenza ci inducono a una riflessione: è meglio trasportare cinquecento persone a cinque franchi l'una oppure cento persone a venti franchi? I costi per il trasporto pubblico sono fissi nella misura del 90%. Se un vettore viaggia pieno o vuoto la variazione di costo si riferisce al consumo di elettricità, gas o benzina e si situa attorno al 10%: è questo il punto su cui occorre intervenire. D'altra parte non si capisce perché un trasporto pubblico debba fare i conti analitici come fosse un'azienda che deve trarre un profitto. Sappiamo bene infatti che nel trasporto pubblico non esiste profitto.

Nel nostro Cantone si affrontano e si risolvono molte questioni ma si rifiutano proposte di misure favorevoli al cittadino. Visto che sono nell'età della pensione, sarebbe interessante per me potermi spostare da Chiasso verso gli altri centri del Cantone a prezzi veramente vantaggiosi. Vi pare normale che io debba spendere 18 franchi per percorrere i 3.5 chilometri che separano Chiasso da Como?

Mi meraviglia molto l'atteggiamento negativo del gruppo socialista verso l'iniziativa del collega Canal. Quando una proposta di questo genere giunge dai banchi socialisti la si ritiene sana, seria, favorevole all'ambiente e alla popolazione; quando invece proviene dal nostro gruppo viene respinta. Mi dispiace ancora di più quando è il presidente del partito socialista a redigere un rapporto contrario a una proposta interessante e sociale come questa.

SAVOIA S., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - Porto il sostegno dei Verdi all'iniziativa del collega Canal. In primo luogo mi pare che l'iniziativa non sia tanto un modo di distribuire delle risorse economiche a categorie di persone sfavorite quanto un possibile strumento di politica della mobilità. Non si tratta di aiutare persone che sono più o meno in difficoltà, ma piuttosto di vedere se la concessione della gratuità del trasporto pubblico sia una buona idea: secondo noi lo è.

Si parla oggi di sperpero di milioni di franchi nel trasporto pubblico. Vorrei chiedere al Consigliere di Stato quanto pensiamo di investire nella manutenzione dei cigli stradali nell'ambito delle misure di sostegno all'economia: parecchi soldi, penso.

Perché pensiamo che il trasporto pubblico gratuito tout court, non solo dunque per qualche categoria, possa essere una buona idea?

Le scelte di mobilità sono caratterizzate, oltre che dai costi dell'utilizzo dei diversi mezzi di trasporto (i cosiddetti costi interni) da ingenti costi esterni, ossia quei costi che invece di essere ripartiti sull'utente ricadono sull'intera collettività. È il caso dei costi associati all'inquinamento atmosferico, all'inquinamento acustico, alla congestione del traffico, ai costi economici e sanitari degli incidenti stradali e, infine, all'emissione di gas serra responsabili del surriscaldamento del pianeta. Il trasporto pubblico è caratterizzato da costi esterni molto inferiori a quelli di altre modalità di mobilità, prima fra tutti l'automobile privata.

Il trasporto pubblico quindi non è utile solo ai suoi utenti, ma anche a chi non lo usa; incrementare l'uso dei mezzi pubblici è un dovere nei confronti di tutta la società. Per questa ragione investire soldi nel trasporto pubblico non significa fare un regalo a una determinata categoria di popolazione, cioè gli utenti del trasporto pubblico, ma investire nel futuro della società in generale. Non si tratta quindi di un uso distorto di risorse pubbliche, come ha affermato il collega del PPD.

Questa riflessione ne fa sorgere un'altra: chi ha detto che il modello europeo di gestione dei trasporti pubblici sia il migliore dal punto di vista sociale e ambientale? Offrire il trasporto pubblico gratuito a tutti, abolendo semplicemente il titolo di trasporto, avrebbe un effetto importante nel favorire la scelta del mezzo pubblico. Non mettiamoci le fette di salame sugli occhi: è ovvio che se i mezzi pubblici fossero gratuiti la gente li userebbe di più. È una considerazione talmente evidente che mi chiedo a quale studio bisognerebbe fare riferimento per dimostrarlo. Perché dunque definirla un'idea poco praticabile? Perché non praticarla perlomeno per determinate fasce della popolazione, come suggerisce il collega Canal? La riduzione delle entrate per gli operatori dei trasporti pubblici sarebbe tutto sommato contenuta, mentre l'uso dei mezzi pubblici non potrebbe che crescere.

Non convince l'argomentazione presentata in chiusura del rapporto dal relatore, ripresa in seguito in aula da alcuni colleghi, secondo cui l'introduzione del biglietto gratuito per i mezzi pubblici ne svaluterebbe il valore agli occhi dell'utenza: è una visione monetaristica della vita secondo cui quello che non pago non ha valore. Io, per esempio, non pago l'amore dei miei figli, né ho bisogno di monetizzare questo aspetto. Gli esempi di introduzione del servizio pubblico gratuito in altri Paesi europei (Olanda, Belgio, Italia) hanno condotto a un netto aumento dell'utenza a breve e a medio termine, mentre a lungo termine non abbiamo informazioni perché l'idea è relativamente recente. Ciò vale in particolare per le categorie di nuovi utenti, ad esempio i giovani. Siccome il vantaggio per la società è generale, non vale neppure il discorso che in questo modo si aiutano le classi disagiate. Ogni utente tolto dal traffico veicolare privato e trasportato da un mezzo pubblico rappresenta un guadagno netto per la società. Che la gratuità del servizio possa incentivarne l'uso è confermato anche da una recente notizia giunta dalla città di Bellinzona dove si pensa di promuovere la nuova linea circolare di trasporto urbano grazie a un periodo di tre mesi di gratuità del trasporto. Personalmente sostengo con entusiasmo questa iniziativa che serve a educare gli utenti all'uso del mezzo pubblico: mi complimento con il Municipio di Bellinzona. Permettetemi di citare qualche cifra a supporto della proposta di trasporto pubblico senza biglietto. Cito dati contenuti in un rapporto preparato da un gruppo di amici della terra della regione Piemonte intitolato *I costi esterni dei trasporti nell'area metropolitana di Torino*, dove si parla di costi esterni per

passaggero/chilometro, ossia i costi ambientali e sociali causati da un passeggero per ogni chilometro che percorre. Usiamo questa misura perché permette di tener conto del fatto che un pullman inquina molto di più di un'automobile, trasportando nel contempo più persone. Nel rapporto in questione, riferito all'area metropolitana torinese, i costi esterni ammontano a 12.9 centesimi di euro per le automobili, di cui circa la metà sono dovuti alla congestione del traffico e un altro quarto è dovuto agli incidenti. Nel caso di autobus e pullman i costi si riducono del 75%; nel caso del tram gli stessi si riducono da dodici a un centesimo di euro. Contando per numero di passeggeri trasportati da tram e bus si ottiene un costo complessivo di tre centesimi di euro. Si tratta di costi che si riscontrano in tutto il resto d'Europa e del mondo; non vi è quindi ragione di credere che da noi le cose siano diverse. Sono certo che anche il Dipartimento del territorio dispone di calcoli simili che potranno confermare questa ipotesi.

Parliamo ora invece di biglietti. Nella regione urbana di Torino si ricavano circa 78 milioni di euro dalla vendita di titoli di trasporto che equivalgono a uno spostamento di circa 800 milioni di passeggeri/chilometro dall'automobile al trasporto pubblico, cioè il 24.5 % del totale dei passeggeri/chilometro trasportati da mezzi collettivi. In altre parole eliminando il costo del biglietto il numero di passeggeri aumenta del 25% (che rappresenta uno scenario realistico), la mossa politica risulterebbe pagante e conveniente. L'ipotesi sempre più considerata, non solo qui da noi ma anche altrove, di introdurre il trasporto pubblico fare-free, ossia senza titolo di trasporto, porta vantaggi alla comunità che superano di gran lunga il denaro investito. Se possiamo capire che un passo generalizzato nei confronti di tutta la comunità sia politicamente di difficile realizzazione, perché non tentare allora un esperimento concreto, per esempio con determinate categorie di persone come i giovani o gli anziani come propone il collega Canal?

Il dibattito per l'abolizione delle tariffe per il trasporto pubblico cittadino è vivo in molti Paesi, ad esempio in Australia. Perfino gli Stati Uniti che, come sapete, non sono per niente all'avanguardia dal punto di vista dei trasporti pubblici, stanno considerando questa soluzione. Vi sono soluzioni di questo genere attuate in Olanda, Belgio e in Italia, mentre da noi il discorso è quasi assente. Il motivo di questa scelta politica è semplice: le aziende dei trasporti pubblici non pagano i costi sociali della mobilità. A ben guardare non li paga nemmeno chi finanzia gli eventuali disavanzi di bilancio strutturali di queste aziende. I costi sanitari dell'inquinamento sono coperti dal sistema sanitario; nessuno per il momento paga i danni dell'effetto serra, mentre i costi di congestione del traffico sono una tassa implicita su tutti i cittadini che si muovono.

Come trovare allora i fondi per finanziare questa iniziativa? Nel messaggio del Consiglio di Stato troviamo una stima del costo per rendere gratuito il trasporto pubblico, perlomeno per determinate categorie di persone. Non entro nel merito delle cifre perché non ho i mezzi per verificare se le stime siano corrette o meno. Mi sembra una somma enorme che si potrebbe reperire attraverso il prelievo sugli utenti del traffico privato i cui costi, come dicevo prima, si riversano sulla società intera. Sarebbe quindi giusto che chi usa l'auto fosse chiamato a cofinanziare un trasporto pubblico gratuito, la cui messa in opera avrebbe vantaggi per tutti, compresi gli automobilisti.

Per questo motivo, a titolo dimostrativo e con la promessa di depositare quanto prima un atto parlamentare analogo a questo ma più mirato, magari in collaborazione con il collega della Lega, voteremo no al rapporto commissionale, ritenendo che la gratuità dei mezzi pubblici sia un elemento di forte incentivo per favorire il loro uso e il loro sviluppo.

ARIGONI S. - Si è detto che la proposta presentata si rivelerebbe troppo onerosa per il Cantone. Se consideriamo però che i mezzi pubblici devono comunque circolare, ne deriverebbe per il Cantone un mancato guadagno più che un onere supplementare.

Quanto invece alla disparità di trattamento testé citata, esistono già altre situazioni in cui i beneficiari AVS o i giovani possono godere di particolari vantaggi (cinema, abbonamenti a giornali, ecc.) indipendentemente dalla loro situazione finanziaria.

Per queste ragioni, oltre a quelle esposte dal collega Savoia, respingerò il rapporto commissionale e sosterrò la proposta del collega Canal.

LEPORI C. - Voglio fare una riflessione sulla necessità di incrementare l'uso dei mezzi pubblici. A mio parere è possibile farlo unicamente impegnandosi a diminuire in ugual misura l'uso dei mezzi privati per i motivi che ha ben illustrato il collega Savoia. Solo in questa maniera ha un senso incrementare l'uso dei mezzi pubblici. In altre parole, andrebbe forse cambiato il modal spleet, aumentando la percentuale di persone che usano il mezzo pubblico e diminuendo quella delle persone che usano il mezzo privato. In questo scenario l'introduzione di trasporti pubblici gratuiti potrebbe aver senso, come ha proposto per esempio il collega Savoia, se questi costi venissero addossati su chi usa il mezzo privato. Occorre d'altro canto anche stabilire quale tipo di trasporto vogliamo incentivare per lottare contro il trasporto privato. In una realtà urbana potrebbe essere ragionevole porsi il problema di rendere gratuito l'uso dei mezzi pubblici, come sta avvenendo attualmente a Zugo, Glarona e in altre città svizzere. La città infatti rappresenta un'entità dove chi ci vive deve potersi muovere facilmente. Non esiste però in generale un diritto assoluto alla mobilità. Dal punto di vista ambientale chi rimane a casa è sicuramente più corretto e danneggia meno l'ambiente non solo di chi si sposta in automobile, ma anche di chi si sposta con i mezzi pubblici. In una società e in una cultura dove la mobilità è considerata un fattore positivo, seppure comporti costi ambientali non indifferenti, è giusto distinguere tra i costi generati dal traffico privato e quelli generati dal traffico pubblico. I costi generati da quest'ultimo sono evidentemente minori di quelli del traffico privato, ma un loro azzeramento appare poco sostenibile.

GHISLETTA R. - La proposta avanzata dal collega Canal non menziona nessun suggerimento sul fronte delle entrate. Si può discutere di una possibile fiscalizzazione della mobilità, come si può ipotizzare la distribuzione gratuita della verdura perché fa bene alla salute o l'accesso gratuito al cinema e ai giornali perché accresce la cultura. Rimane però da definire come riuscire a finanziare tutte queste attività. Non dimentichiamo che i colleghi della Lega sono tra coloro che sostengono la necessità di ridurre le imposte dirette, che paghiamo proporzionalmente alla nostra capacità finanziaria, a profitto di non si sa che cosa se non addirittura di un indebitamento dello Stato.

Se vogliamo poter continuare a garantire gli importanti investimenti intrapresi nel settore pubblico dobbiamo anche essere in grado di sopperire alla diminuzione delle entrate. L'iniziativa è debole proprio su questo punto: non accenna minimamente, neppure in maniera generica, al possibile finanziamento della proposta avanzata. Chi propone questo tipo di iniziativa che – occorre ammetterlo – è simpatica e accattivante, deve però anche essere in grado di spiegarci dove reperire i mezzi che verranno a mancare. L'iniziativa però a questo riguardo tace. Anche le belle idee illustrateci a nome dei Verdi dal collega Savoia non riguardano propriamente l'oggetto dell'atto parlamentare. L'iniziativa non fa alcun accenno alla possibilità di aumentare l'imposta di circolazione per poter destinare

queste risorse alla diminuzione dei prezzi dei biglietti o addirittura rendere gratuiti i trasporti pubblici per gli anziani. Bisogna rendersi conto che un atto parlamentare dovrebbe concernere un oggetto preciso e definito e non un contenuto immaginabile o desiderabile. Ciò che taluni vorrebbero non corrisponde a ciò che sta scritto nell'iniziativa del collega Canal.

BELTRAMINELLI P. - Parlo come deputato ma anche come presidente di un'azienda di trasporto pubblico. In primo luogo è bene che questi argomenti siano affrontati perché solo in questa maniera si può acquisire una certa sensibilità in materia. In secondo luogo mi pare che in questo dibattito nessuno abbia accennato al finanziamento da parte della Confederazione.

Occorre dire che in tema di trasporti pubblici il Cantone Ticino sta mostrando una sensibilità decisamente superiore a quella del Consiglio federale. Sappiamo infatti che la Confederazione sta tentando in ogni modo di sottrarsi progressivamente al compito di sovvenzionare i trasporti pubblici lasciando l'onere ai Cantoni e, di conseguenza, anche ai Comuni. Abbiamo appena operato modifiche di legge che comportano per i Comuni un impegno finanziario maggiore a favore del trasporto pubblico per finanziare un'offerta che sta diventando sempre migliore. La configurazione geografica particolare del nostro Cantone obbliga a percorrere parecchi chilometri per riuscire a offrire a tutti i cittadini mezzi pubblici efficaci. Solo la città di Lugano, grazie a una maggiore concentrazione di abitanti nel suo agglomerato, sembra risentire meno di questa difficoltà.

È però compito dell'ente pubblico riuscire a servire anche chi non ha la fortuna di abitare in un grosso agglomerato, sebbene questa politica può comportare delle spese ingenti. È uno sforzo notevole che siamo chiamati a compiere, unendo tutte le varie forze in campo. Prima di parlare di gratuità è dunque indispensabile parlare di offerta e, in particolare, di offerta migliore. Occorre ad esempio permettere a tutti i cittadini di accedere con i mezzi pubblici al posto di lavoro, ciò che non è così evidente; occorre anche migliorare l'offerta nella fascia oraria serale, attualmente ancora molto carente. Se vogliamo spendere facciamolo, ma allo scopo di migliorare l'offerta esistente piuttosto che per introdurre una gratuità che avrà conseguenze negative. È infatti dimostrato che la gratuità genera un aumento limitato del numero degli utenti; per contro verranno a mancare tutte le entrate.

Cito un esempio. La città di Lugano ha aderito con entusiasmo alla proposta di mobilità aziendale del Cantone, concedendo ai collaboratori che desiderano usare i mezzi di trasporto pubblici un sussidio del 40% per l'acquisto di un abbonamento. Non disponiamo ancora dei dati definitivi perché l'esperimento copre l'intero anno in corso; tuttavia non si è visto per ora un aumento significativo di nuovi abbonati, a dimostrazione di come il passaggio dal trasporto privato a quello pubblico sia un processo lungo e complesso.

Tocco infine il punto che riguarda le Ferrovie federali svizzere. Il trasporto ferroviario, in particolare l'offerta Tilo, rappresenta l'asse portante dei trasporti pubblici interregionali del nostro Cantone. Gli utenti ticinesi, in particolare coloro che risiedono nel Mendrisiotto, si saranno però accorti di usufruire di una rete ferroviaria vicina al collasso. L'offerta è peggiorata; spesso gli utenti si vedono costretti a percorrere il tragitto restando in piedi. Un miglioramento in questo senso appare senza dubbio necessario. Una corretta definizione e calibratura dell'offerta invoglierà progressivamente la gente a usare con piacere il trasporto pubblico anche se non dovesse risultare interamente gratuito.

È certamente auspicabile poter offrire, come già si fa attualmente e in maniera ancora più mirata, il trasporto pubblico a prezzi favorevoli a giovani, anziani e altre categorie di

persone. Offrirlo gratuitamente non comporta necessariamente la certezza di un incremento dell'uso dei mezzi pubblici con un rapporto fra costi e benefici interessante.

BIGNASCA A. - Mi sembra opportuno intervenire nel dibattito portando ulteriori argomenti a favore dell'iniziativa perché alcuni dei molti aspetti che toccano il tema del trasporto pubblico oggi sono stati appena accennati.

Il collega Beltraminelli ha ricordato giustamente che aumentare la qualità dell'offerta costa: nessuno per il momento chiede questa politica. Impegniamoci innanzitutto a non lasciar circolare i mezzi pubblici semivuoti. Beltraminelli ha accennato anche al ruolo della Confederazione. Non dimentichiamo che nel resto della Svizzera le ferrovie offrono un servizio ben migliore del nostro quanto a orari e tipo di carrozze. Da noi, con la sola eccezione di Tilo, si viaggia su carrozze degne del traffico merci se non talvolta addirittura peggio.

L'iniziativa specifica che i beneficiari delle facilitazioni richieste non usano i mezzi pubblici durante gli orari di punta. Il mezzo pubblico ha lo stesso costo sia che viaggi pieno, semivuoto o con un unico passeggero a bordo. Mi piacerebbe sapere quanto costa alle diverse aziende di trasporto la manutenzione delle biglietterie automatiche. Se teniamo conto delle sostituzioni, dei vandalismi e altro raggiungiamo il 5% del costo globale dei trasporti, fatto che ci induce a qualche riflessione. Non voglio pretendere di rendere gratuito tutto il trasporto pubblico. Tentiamo però di concretizzare qualche miglioramento, magari anche limitato nel tempo, perlomeno per talune categorie di persone. Le valutazioni del Dipartimento del territorio sui costi della distribuzione gratuita degli abbonamenti mi sembrano alquanto esagerate. Si pensa forse di spedire gli abbonamenti a coloro che ne fanno richiesta con lettera raccomandata? Stranamente taluni servizi costano il doppio se forniti dall'ente pubblico anziché da privati.

La difficile situazione finanziaria in cui versa il Cantone è ormai nota a tutti. Non sono però a conoscenza di aziende di trasporto che versano in difficoltà finanziarie, a parte, forse, gli impianti di risalita. Andate a vedere quanto spendono le Autolinee regionali luganesi per l'officina provvisoria, l'officina definitiva e i nuovi mezzi e vi renderete conto di come i soldi circolano.

SALVADÈ G. - Sosterrò con convinzione l'iniziativa proprio per la pochezza del rapporto commissionale. Mi meraviglio che il collega Manuele Bertoli abbia accettato di accantonare così facilmente una provocazione tanto interessante.

Nell'esecutivo della città di Lugano, assieme all'allora municipale Borradori, abbiamo spesso sostenuto una riduzione dei costi del trasporto pubblico e la sperimentazione del trasporto pubblico gratuito. Le motivazioni contrarie seguite a queste richieste sono state le stesse enunciate oggi dal collega Beltraminelli: tante perplessità condite con frasi del tipo «*..non è certo che si giunga a risultati positivi..*», «*facciamo esperimenti...*» eccetera. Tuttavia non ci è nemmeno stato concesso di sperimentare per timore di minori entrate che in realtà, come è stato detto, sono minori guadagni più che perdite visto che sono compensati dall'aumento del numero degli utenti, soprattutto in caso di riduzione dei prezzi.

Vi è inoltre un terzo punto che mi preme sottolineare cui in parte si è già accennato nel corso del dibattito. L'accettazione di questa iniziativa avrebbe potuto spingere il Consiglio di Stato, unitamente agli altri Cantoni, a interagire con Berna allo scopo di intervenire presso le FFS. Vediamo infatti migliorare progressivamente i bilanci delle FFS mentre

assistiamo allo stesso tempo a un continuo aumento delle tariffe. Chiediamoci dove vanno dunque a finire tutti i milioni realizzati dalle nostre ferrovie.

Bisognerebbe finalmente avere il coraggio di sostenere una proposta positiva come è quella presentata dal collega Canal. Il mio sostegno all'iniziativa vuole stigmatizzare la passività di coloro che si sono mostrati contrari all'iniziativa. Tutti infatti vorrebbero caldeggiare la proposta a condizione di poter stabilire chi ne pagherà i costi. Impegniamoci innanzitutto a sostenere l'idea, i soldi si possono trovare in tanti modi, in particolare intervenendo sul piano federale unitamente agli altri Cantoni. La proposta è un'opportunità concreta per tutta la Svizzera, e non solamente un'idea peregrina riservata al nostro Cantone. Basterebbe guardare che cosa succede nelle altre città svizzere mentre da parte delle FFS, che pure ci appartengono, tutto tace. Chiediamoci, lo ripeto, dove vanno a finire i milioni realizzati dalle Ferrovie.

Ribadisco dunque il mio sostegno totale e convinto all'iniziativa invitandovi a respingere il rapporto commissionale.

DUCRY J. - Ho firmato questa iniziativa nel settembre 2007 condividendo i nobili obiettivi espressi dal suo promotore che, come scrive giustamente il relatore nel suo rapporto, vanno però correttamente sostanzati. Non si può infatti finanziare il milionario che beneficia dell'AVS oppure chi supera un certo limite di notifica fiscale. L'iniziativa si mostra corretta sul piano generico: si voleva incaricare chi di dovere di attribuirle il giusto senso voluto dai firmatari. Attualmente però non appare opportuno un onere finanziario supplementare sebbene il testo dell'iniziativa non richieda una concretizzazione immediata da parte del Governo. Al di là dei costi, va detto che è comunque triste non poter aiutare le persone che ne avrebbero bisogno. Personalmente, spinto da un certo romanticismo politico e di giustizia, sarei propenso ad accogliere l'iniziativa. D'altra parte però, consapevole del momento attuale poco favorevole, sosterrò il rapporto commissionale per i motivi oggettivi esposti dal collega Bertoli. Per una volta dunque, prendendo esempio da molti colleghi, mi asterrò non sapendo scegliere tra il giusto e l'errato.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - L'iniziativa parlamentare nella forma generica presentata da Luciano Canal e altri 25 cofirmatari postula la modifica di una legge esistente per permettere di distribuire gratuitamente l'abbonamento Arcobaleno a persone in età AVS, beneficiari di prestazioni AI, studenti e apprendisti. Sinteticamente le motivazioni sono due: il sostegno finanziario di categorie di popolazione maggiormente esposte ai rischi e la promozione di una mobilità diversa da quella automobilistica. Come già è stato detto si tratta senza dubbio di un'iniziativa accattivante, con la nobile finalità di voler aiutare le persone in difficoltà. È un'iniziativa che ci conduce in qualche modo a scegliere tra una politica romantica e una politica più oggettiva e razionale. Qualche settimana fa il relatore ci ha chiesto alcune informazioni sui presumibili costi (o minori entrate a seconda dei punti di vista) che l'accettazione dell'iniziativa comporterebbe. Il 2 marzo 2009 abbiamo fornito al relatore i dati richiesti, successivamente ripresi e ampliati nel suo rapporto del 7 aprile 2009 che chiede di respingere l'iniziativa presentata dal deputato Canal. Secondo una stima effettuata dal Dipartimento i costi ipotizzabili dell'operazione si fissano attorno ai 34 milioni di franchi, limitandosi a un abbonamento Arcobaleno per due zone. A tal proposito mi preme sottolineare che la tariffa conosce in genere sei zone. Ci siamo dunque limitati a un abbonamento relativamente contenuto e circoscritto a due zone. I potenziali beneficiari

potrebbero raggiungere una cifra tutt'altro che irrilevante: 34 mila anziani, 14 mila beneficiari dell'AI e 22 mila giovani.

Se il costo preventivato di 34 milioni di franchi è approssimativo non si può dire la stessa cosa degli investimenti effettuati negli ultimi anni. Nel 2008, per esempio, abbiamo sostenuto le singole aziende di trasporto pubblico regionale e urbane con un importo pari a 46 milioni di franchi. Vale forse la pena ricordare che nel 1995 e 1996 tale importo raggiungeva appena i 5.5 milioni di franchi. Nel corso degli anni la cifra si è dunque quasi decuplicata anche grazie alla nuova legge sui trasporti pubblici. È giusto quindi evidenziare il fatto che in questi ultimi anni, in cui tanti settori hanno incontrato difficoltà a causa della delicata situazione delle finanze e della congiuntura, i trasporti pubblici hanno comunque conosciuto un incremento importante che ha prodotto risultati.

Lo Stato destina 46 milioni di franchi ai servizi di trasporto pubblico del Cantone più un milione e mezzo di franchi alla comunità tariffale Ticino e Moesano per l'abbonamento Arcobaleno. L'impegno del Cantone è quindi già attualmente molto importante e tenderà ad aumentare in funzione dell'estensione dei servizi con il prolungamento di Tilo a Castione e con l'introduzione, al termine del corrente anno, della comunità tariffale integrale per abbonamenti e biglietti singoli, carte giornaliere e carte per più corse che porterà a una semplificazione del sistema delle tariffe e a prezzi più convenienti di quelli attuali. Peraltro già attualmente l'abbonamento Arcobaleno annuale è venduto ai giovani al di sotto dei 25 anni al costo di sole sette mensilità e agli adulti al costo di nove mensilità anziché dodici, cosa che rappresenta una riduzione di costo piuttosto importante senza per questo creare alcuna disparità di trattamento.

Aggiungo inoltre che lo Stato si riserva di intervenire prestando il suo aiuto in momenti di particolare difficoltà laddove si constati un reale bisogno. Cito come esempio il caso di Bissone dove circa un anno e mezzo fa, in occasione della posa dei ripari fonici, durante tre o quattro settimane si creavano code mattutine chilometriche di automobili. Lo Stato è prontamente intervenuto inserendo convogli Tilo supplementari e finanziandoli interamente. Un altro esempio lo abbiamo con l'offerta estiva dell'abbonamento Arcobaleno. Nei mesi di luglio e agosto, grazie anche all'aiuto dei Comuni, l'abbonamento Arcobaleno è offerto agli utenti a un quarto del suo costo effettivo. Durante questi due mesi estivi, che hanno del resto anche una valenza turistica, lo Stato finanzia la metà del costo dell'abbonamento Arcobaleno, mentre una buona maggioranza di Comuni finanzia la metà del rimanente costo. È quindi importante considerare anche queste misure che, sebbene a qualcuno possano apparire inutili, sono al contrario assai utili e generano dei riscontri chiari e oggettivi. Il Dipartimento e il Consiglio di Stato ritengono quindi prioritario investire per il miglioramento delle prestazioni che del resto sono proporzionalmente già migliorate. Gli investimenti che dodici anni or sono raggiungevano i sei milioni di franchi, sono oggi decuplicati portando con sé un notevole miglioramento delle prestazioni che in futuro si prevede di migliorare ulteriormente. I dati relativi a Tilo mostrano chiaramente un notevole aumento dell'utenza.

Passo ora in rassegna i singoli interventi.

Ha ragione Paolo Beltraminelli nel dire che l'iniziativa ha il pregio di aprire la discussione sul tema dei trasporti pubblici, talvolta con posizioni anche diametralmente opposte ma tutte sostenibili.

Voglio tranquillizzare il deputato Canal assicurandogli che non abbiamo in alcun modo gonfiato le cifre. Ci siamo limitati unicamente a fornire al relatore della Commissione della gestione e delle finanze le cifre che ci ha richiesto e che, peraltro, sono state preparate con un'approssimazione per difetto.

Anche il Governo, deputato Franscella, vuole evitare una gratuità a innaffiatoio. È senza dubbio importante favorire la gratuità dove occorre (ho citato prima alcuni esempi ma ce ne sono altri) ed è altrettanto giusto che lo Stato intervenga favorendo ad esempio l'uso del trasporto Tilo quando è necessario. Il caso citato poc'anzi dell'introduzione di corse supplementari Tilo quando si sono verificati intasamenti autostradali a Bissone è un esempio di intervento necessario. La proposta dell'iniziativa Canal comporta invece il rischio di distribuire risorse a innaffiatoio, favorendo anche quelle persone che non necessitano di nessun aiuto.

Il deputato Pestoni ha accennato al problema dei costi dei trasporti in generale esponendo alcune considerazioni condivisibili. È chiaro che la mobilità, sia essa pubblica o privata, ha un costo. Essa rappresenta però una delle grandi conquiste della società attuale a cui nessuno di noi, credo, vorrebbe rinunciare indipendentemente dalla sua ideologia o area politica. Nessuno rinuncerebbe alla possibilità di muoversi in assoluta libertà come avviene ovunque. Anche in Ticino, Cantone che presenta una morfologia particolare, ci si muove oggi in maniera accettabile sebbene non ancora perfetta.

Il deputato Pestoni chiude il suo intervento sottolineando che i trasporti pubblici sarebbero eccessivamente cari e invitando il Consiglio di Stato a prestare maggiore attenzione a questo problema e alla tempistica nell'affrontare gli atti parlamentari. Per quanto riguarda i tempi di risposta devo dire che da parte nostra cerchiamo di essere il più possibile tempestivi anche se, come abbiamo ribadito in più di un'occasione, ci rendiamo conto di non sempre riuscire ad esserlo. Prendo comunque nota dei due atti parlamentari da lei citati.

Il prezzo dei trasporti pubblici invece è opinabile. I trasporti pubblici sono indubbiamente cari per l'utente occasionale, mentre per l'utente abituale, colui che fa capo a una qualsiasi forma di abbonamento, il costo diventa concorrenziale rispetto al mezzo privato; con l'introduzione della Comunità tariffale integrale tale vantaggio sarà accentuato.

Ciascuno è ovviamente libero di scegliere l'automobile per una questione di comodità o di libertà, anche se a volte la libertà è anche quella di sostare in coda. In ogni caso, dal profilo prettamente finanziario ed economico e dell'impiego del tempo, per l'utente abituale l'uso del trasporto pubblico si rivela nettamente più vantaggioso rispetto all'uso del mezzo privato.

Nemmeno io, deputato Bobbià, sono a conoscenza di azioni generalizzate di questo tipo in Svizzera. Esistono forse in Europa, ma non sono in grado di confermarlo; il deputato Canal ha citato l'esempio di Valencia. Esistono, per contro, Cantoni che adottano misure sporadiche simili a quelle che proponiamo noi. Di fatto noi cerchiamo di intervenire laddove e quando occorre con misure puntuali a favore del trasporto pubblico.

Si è accennato pure all'aspetto della disparità di trattamento che rappresenta un pericolo reale che non si può ignorare. Occorre tener presente questo aspetto, pur senza esasperarlo.

Il deputato Pantani vuole sapere perché mai alle aziende di trasporto pubblico si richiede di presentare una contabilità analitica. La ragione va ricercata nel giro d'affari milionario che amministrano per gestire un'utenza importante (il deputato Beltraminelli lo può confermare). Inoltre il Cantone finanzia con un contributo di 46 milioni di franchi le aziende di trasporto pubblico sulla base di mandati di prestazione: è dunque nell'interesse del Cantone finanziatore e, a maggior ragione, dell'azienda e dell'utente stesso conoscere in maniera precisa, circostanziata e trasparente la situazione riguardo a costi e prestazioni. In questo modo si possono identificare anche eventuali costi che in futuro potranno essere evitati. È certamente vero che un'azienda di trasporto pubblico non deve necessariamente realizzare utili. A mia conoscenza spesso è l'ente pubblico a dover intervenire per sanare il

deficit. Comuni, Cantone o Confederazione intervengono infatti a coprire ciò che nel mandato di prestazione viene definito un contributo fornito dalla mano pubblica.

Sergio Savoia si chiede se la proposta avanzata dall'iniziativa sia una buona idea. In realtà l'idea è sicuramente interessante e accattivante per tutti; a breve e medio termine potrebbe probabilmente comportare un aumento del numero degli utenti dei mezzi pubblici. Occorre però saper guardare oltre e analizzare le conseguenze che una scelta di questo tipo potrebbe comportare. Nel settore del trasporto pubblico è senza dubbio importante offrire e mantenere prezzi accessibili. Ancora più importante è però saper migliorare costantemente il servizio operando nuovi investimenti nelle infrastrutture. Tutte le aziende e anche i Cantoni scelgono questo tipo di impostazione.

Va inoltre sottolineato che il nostro Cantone intrattiene frequenti contatti con gli altri Cantoni, la Confederazione, le FFS e l'Ufficio federale dei trasporti creando in questo modo una piattaforma di lavoro comune.

Sergio Arigoni ha toccato il tema delle facilitazioni per i giovani. A tal proposito mi limito a ribadire quanto ho già detto e cioè che nel campo dei trasporti pubblici attualmente il giovane fino a 25 anni viene favorito in maniera importante.

Carlo Lepori, come Graziano Pestoni, si è dilungato sui molti problemi connessi alla mobilità e sul fatto che i mezzi di trasporto pubblici generano costi enormi evidenziando la necessità di modificare il modal split che attualmente penalizza il trasporto pubblico. L'obiettivo di modificare il modal split non comporta naturalmente la pretesa di raggiungere un rapporto percentuale del 50% tra trasporto pubblico e privato, che del resto non esiste in nessun Cantone in Svizzera, bensì quella di impegnarsi per migliorarlo a favore del trasporto pubblico con un potenziamento delle linee Tilo o di altri mezzi di trasporto pubblico.

Non posso che concordare con Raoul Ghisletta sulla necessità di potenziare le infrastrutture per il trasporto pubblico. Sia il Consiglio di Stato sia il Gran Consiglio hanno di fatto sempre avallato a larga maggioranza tutte le proposte avanzate in tal senso. Siamo tutti d'accordo sul fatto che è fondamentale investire nelle infrastrutture per migliorare l'offerta di trasporto pubblico. Ovviamente per garantire il finanziamento di talune prestazioni occorre anche poter disporre delle necessarie risorse. In questo senso posso confermare il nostro impegno di 46 milioni anche per il 2010, mentre per il futuro occorrerà valutare la situazione. Occorre operare con prudenza prestando molta attenzione alla destinazione delle risorse.

Non bisogna farsi illusioni sul fatto che la gratuità potrebbe aumentare il numero degli utenti. Ci sono studi che dimostrano che la gratuità è utile a breve termine, mentre a medio e lungo termine il numero degli utenti tende nuovamente a diminuire in maniera importante. In questo senso sono più paganti le azioni di abbassamento momentaneo dei prezzi che abbiamo intrapreso, quali ad esempio quella dell'abbonamento estivo Arcobaleno che permettono di acquisire nuovi utenti del trasporto pubblico. I dati di cui disponiamo vanno in questa direzione.

L'intervento di Paolo Beltraminelli è senz'altro condivisibile. Riallacciandomi a quanto affermava ricordo i problemi vissuti con Tilo per il nuovo orario e i problemi sorti con Cisalpino. Tilo è vittima del suo successo: a tal proposito la dirigenza Tilo e le FFS hanno assicurato l'introduzione di correttivi importanti nel nuovo orario con l'aggiunta di convogli supplementari, perlomeno durante gli orari di punta. Ho però avuto modo di constatare con stupore che nonostante le difficoltà oggettive riscontrate, documentate anche dalla stampa, dalla radio e dalla televisione i dati di gennaio e febbraio 2009 mostrano un aumento mensile del 10% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Quanto ad Attilio Bignasca ribadisco la propensione del Consiglio di Stato e, in parte, anche del Parlamento ad aumentare l'offerta. È vero che nessuno lo ha chiesto e capisco che egli non condivide questo orientamento. Siamo però in democrazia e spetterà al Parlamento ratificare o meno la scelta del Consiglio di Stato. È però chiaro che aumentando l'offerta aumenteranno di conseguenza anche i costi.

Giorgio Salvadè ha ricordato le discussioni sorte a suo tempo in seno al Municipio di Lugano – di cui facevo parte – in merito all'introduzione della gratuità del trasporto pubblico cittadino. Dopo lunghe discussioni si optò all'unanimità per una soluzione di compromesso che prevedeva la riduzione dei costi per determinate categorie di persone durante periodi stabiliti. La scelta si dimostrò pagante, a dimostrazione del fatto che quando si interviene con riduzioni mirate, ragionate e che non creano disparità di trattamento, gli effetti sono positivi.

Ricordo infine al deputato Salvadè che il Governo intrattiene costantemente stretti contatti sia con le FFS e le aziende che gestiscono il trasporto pubblico, sia con i Cantoni a noi vicini e con la Confederazione.

BERTOLI M., RELATORE - Ho chiesto espressamente alla Commissione della gestione e delle finanze di essere il relatore di questo atto parlamentare che tocca un argomento molto interessante. Politicamente avrei anche potuto farne a meno; l'ho però voluto fare perché mi permette di mettere a fuoco una serie di differenti argomenti in tema di trasporto pubblico. Mi scuso con il collega Salvadè se non sono riuscito a elaborare un rapporto di suo gradimento.

Analizziamo innanzitutto l'oggetto della discussione. Siamo chiamati a decidere sulla richiesta del deputato Canal e cofirmatari secondo cui lo Stato dovrebbe pagare gli abbonamenti Arcobaleno ad alcune categorie di persone. Immediatamente ci si scontra con il problema finanziario. A tal proposito voglio subito confutare una delle tesi proposte dagli iniziativaisti e da altri colleghi: l'iniziativa genererebbe costi minimi poiché gran parte delle persone cui si dovrebbe fornire l'abbonamento gratuito viaggerebbero nei momenti in cui i mezzi di trasporto circolano vuoti. Ciò potrebbe anche essere vero se fosse il proprietario dei mezzi di trasporto a pagare l'abbonamento Arcobaleno. Se, ad esempio, la TPL decidesse di sua iniziativa di non far pagare il titolo di trasporto alle persone anziane avrebbe un minor incasso e non dovrebbe aggiungere mezzi di trasporto supplementari, ma non raggiungerebbe comunque lo scopo voluto dall'iniziativa che chiede invece che sia lo Stato a pagare. In altre parole il sottoscritto, persona disabile, potrebbe richiedere all'ufficio statale preposto un buono pagato dallo Stato per ottenere un abbonamento che potrei anche limitarmi a tenere nel cassetto senza mai usarlo durante tutto l'anno. Lo Stato mette i soldi e l'azienda di trasporto li incassa anche se io non dovessi usare mai questo mezzo di trasporto. Siamo attenti a non confondere chi non incassa con chi è proprietario dei mezzi di trasporto. In Ticino i mezzi di trasporto (Tilo e bus) non appartengono al Cantone ma a enti autonomi che non saranno chiamati alla cassa perché sarà il Cantone a dover pagare. In tal senso disponiamo di dati abbastanza attendibili.

Il Consigliere di Stato ha ricordato giustamente che il costo non può essere calcolato sulla singola corsa: sarebbe come calcolare il costo al chilometro della mia automobile se la uso una sola volta all'anno per compiere un viaggio di 500 chilometri: mi costerebbe un'enormità. Se guardiamo i dati concernenti gli anziani notiamo che si calcolano 17 milioni per 34 mila abbonamenti per due zone. Ciò vuol dire un abbonamento annuo di circa 500 franchi per due zone e poco più di 40 franchi al mese. In quel mese, per esempio, per 40 franchi si circola liberamente ogni giorno da Bellinzona a Chiasso.

Potendo disporre di titoli di viaggio quali l'abbonamento i costi si riducono dunque in maniera importante. L'argomento finanziario riveste un certo peso perché le risorse spese in questo settore non possono ovviamente essere spese altrove. Personalmente sono tra coloro che spenderebbero volentieri maggiormente per i trasporti pubblici. Lo farei però diversamente, rendendo i titoli di trasporto più concorrenziali riducendone il prezzo, visto che molte categorie di persone, oltre quelle citate dagli iniziativaisti, hanno problemi finanziari, e aumentando nel contempo l'offerta che è una delle grandi sfide odierne.

Da sempre sono un utente forzato e convinto dei mezzi pubblici. Da utente assiduo posso assicurarvi che l'offerta è molto migliorata soprattutto in quest'ultimo decennio e che non è affatto vero che i mezzi pubblici circolano vuoti. Provateli e constaterete voi stessi che i mezzi pubblici vengono adeguatamente sfruttati.

L'argomento ambientale sfoderato a favore della proposta è senza dubbio il più accattivante e, a mio parere, anche il più condivisibile con lo spirito dell'iniziativa che rimane, lo sottolineo, un atto positivo. Occorre però capire bene il contesto in cui ci si muove. In un contesto urbano, quale per esempio è quello della città di Lugano, sarei favorevole all'introduzione di un meccanismo che porti a pagare più di quanto non lo faccia oggi chi entra in macchina in città, oppure all'introduzione di un ecopass, come esiste in alcune città europee (Milano, Londra e in alcune città scandinave), oppure introducendo un sistema di parcheggi che fissi dei prezzi che coprono realmente il costo delle infrastrutture. Sarei favorevole a che i soldi incassati fossero utilizzati a favore dell'azienda di trasporto pubblico del Comune di Lugano per permetterle di ridurre in maniera importante le tariffe o di renderle addirittura gratuite per talune categorie di persone o durante determinati periodi di tempo.

Sono convinto che tali scelte possano essere attuate senza grandi problemi finanziari spostando semplicemente le risorse dalla mobilità privata, estremamente costosa e invadente, a una mobilità più compatibile con l'ambiente come è quella del trasporto pubblico. Non è però la proposta su cui stiamo discutendo. Sono pronto a sottoscrivere eventuali proposte che vadano in questa direzione, non però quella che ci viene sottoposta oggi.

Gli iniziativaisti hanno invocato anche l'argomento educativo. La proposta di rendere gratuito il trasporto pubblico può apparire certamente allettante: tuttavia non mi sembra educativa. Non bisogna infatti dimenticare che anche la mobilità pubblica comporta un costo ambientale ed energetico non indifferente. Occorre quindi fissarne un prezzo che risulti vantaggioso per i cittadini studiando accuratamente le tariffe, cosa che del resto già stanno facendo le nostre imprese di trasporto.

Vi è infine un argomento sociale, invocato dagli iniziativaisti, che contesto decisamente. Ritengo che per risolvere problemi sociali occorra agire sul mancato reddito dovuto all'invalidità piuttosto che favorire alcune categorie di persone. Sono tra i disabili che provano fastidio a esibire la propria disabilità per chiedere favori come, ad esempio, la riduzione di prezzo: è un atto avvilito e poco sociale. Ritengo per contro più corretto pretendere che le persone disabili possano usufruire di rendite appropriate che permettano loro di pagare prezzi corretti. Ciò si rivelerebbe di gran lunga più semplice, più equo e più rispettoso delle persone, siano esse giovani o anziane. Non accetto una socialità fatta di tariffe al ribasso; voglio una socialità diversa, che riconosca alle persone ciò di cui hanno diritto per compensare il mancato reddito dovuto all'invalidità.

Il dibattito odierno ha mostrato che per il futuro ci sono buone prospettive. Le conclusioni del rapporto commissionale vanno in questa direzione, prospettando un maggiore sostegno dello Stato nel settore del trasporto pubblico allo scopo di renderlo più allettante. Personalmente oserei anche di più facendo confluire sempre maggiori risorse dalla

mobilità privata verso quella pubblica. L'importante è muoversi contemporaneamente sui due fronti, per evitare di spendere soldi inutilmente senza riuscire a raggiungere l'obiettivo prefissato. Voglio ringraziare comunque l'iniziativista per aver posto sul tappeto un problema che continuerà a farci discutere a lungo.

Vi invito quindi a sostenere il rapporto commissionale che non è ostile al trasporto pubblico a prezzi concorrenziali e accessibili, ma vuole promuovere una politica che incentiva un trasporto pubblico sostenibile dal profilo finanziario e ambientale senza le distorsioni pseudosociali e poco educative contenute nel testo dell'iniziativa.

BIGNASCA A. - Non voglio dilungarmi perché si è già detto molto. La situazione è chiara: ogni giorno vediamo transitare in Ticino autobus e autopostali vuoti al 95% se non addirittura al 99%, escluse forse le corse che trasportano gli allievi. La discussione ci ha condotti a confondere i problemi. Occorre procedere con ordine. Prima di parlare di aumento dell'offerta preoccupiamoci di riempire autobus e autopostali esistenti. Se ne potrà riparlare una volta raggiunto questo obiettivo.

Voglio chiedere inoltre al relatore che (se non erro, è anche il presidente del partito socialista) se non gli è noto che a Lugano il suo partito ha recentemente inoltrato una mozione che chiede l'introduzione del trasporto pubblico gratuito per tutti. Collega Bertoli, un po' di coerenza non guasterebbe! Qualcuno potrà ribattere che la città di Lugano è ricca. È vero, ma ciò è irrilevante.

Stiamo trattando un atto parlamentare che concede ampio margine interpretativo al Consiglio di Stato. Respingerlo a priori è sicuramente sbagliato. Quanto poi ai 46 milioni investiti sappiamo che essi sono in gran parte destinati a privati o a ditte semiprivato attraverso mandati di prestazione. Volete che mi metta io a controllarli tutti? Andate a vedere che cosa succede in valle di Muggio dove il mandato è determinato dalle esigenze del Sindaco, che è anche assuntore postale, e scoprirete come si risparmia.

SALVADÈ G. - Il proclama sociopolitico del collega Bertoli merita un commento. Capisco le sue difficoltà di lettura, ma ricordo che l'iniziativa generica lascia ampio margine di scelta al Consiglio di Stato nella sua applicazione. Non è vero che con il suo atto parlamentare il collega Canal chiedeva che l'abbonamento Arcobaleno venisse totalmente pagato: l'iniziativa chiedeva unicamente di accogliere il principio, lasciando al Consiglio di Stato il compito di presentare una proposta concreta. Si trattava di compiere un gesto coraggioso che la Commissione non ha ritenuto necessario compiere. Probabilmente non lo ha fatto perché la proposta giungeva da una certa parte. Collega Bertoli, sarebbe stato più onesto mostrare un po' di coraggio e di coerenza piuttosto che arrampicarsi sui vetri per cercare di spiegare di essere d'accordo sul principio ma non sulla proposta.

PANTANI R. - La proposta del collega Canal ha il merito di aver aperto il dibattito su un tema che continuerà ad occuparci anche in futuro. Il collega Ghisletta si è chiesto dove reperire le risorse per far fronte ai costi supplementari generati da questa proposta. Gli rispondo rifacendomi a quanto proclamano regolarmente proprio i colleghi socialisti. Spesso e volentieri infatti essi pongono l'accento sui costi della salute derivanti dal traffico cittadino, che vengono stimati attorno ai quattro miliardi di franchi in aumento esponenziale anche per l'aumento del traffico esterno. Se facciamo un piccolo calcolo vediamo che nel nostro Cantone, che conta 300 mila abitanti, potremmo risparmiare 240

milioni sui costi della salute. Se riuscissimo a eliminare il 25% di questi costi potremmo risparmiare 60 milioni che andrebbero a finanziare l'iniziativa. Se li aggiungiamo ai 46 milioni citati prima otteniamo la ragguardevole cifra di 106 milioni di franchi.

CANAL L. - Deploro la mancanza di una visione aperta e positiva del Parlamento che, evidentemente, non è ancora pronto ad aprirsi a una soluzione moderna. I numerosi interventi che si sono susseguiti mostrano però che il tema suscita interesse, cosa che ci lascia ben sperare.

GHISLETTA R. - A volte mi chiedo se non sto sognando. Pochi mesi or sono abbiamo discusso con veemenza la proposta di adattare al rincaro le imposte di circolazione. Oggi c'è chi si mostra favorevole all'aumento delle imposte per finanziare la gratuità dei mezzi pubblici. Un po' di coerenza non guasterebbe. In un contesto urbano di grande inquinamento quale può essere quello della città di Lugano si può anche pensare, collega Bignasca, a una certa gratuità dei mezzi pubblici visto che i soldi, almeno per ora, ci sono. Sul piano cantonale invece, alla luce dell'attuale situazione finanziaria, sarebbe bene riflettere prima di avanzare certe proposte.

SAVOIA S. - Non voglio addentrarmi nei calcoli effettuati dai collaboratori del Consigliere di Stato Borradori. Ritengo però che iniziare un rapporto commissionale presentando lo spauracchio di 34 milioni di costi sia una buona premessa per affossare la proposta. Allo stesso modo abbiamo recentemente arrischiato di affossare il credito per il restauro della Madonna del Sasso cui, purtroppo, mi sono opposto per questa ragione. Se limitassimo la distribuzione dell'abbonamento Arcobaleno ai soli giovani interessati che ne fanno richiesta invece di estenderla indistintamente all'intera categoria, i costi ne trarrebbero un sicuro beneficio. Le risorse finanziarie sono legate esclusivamente alla volontà politica. In questa sessione parlamentare abbiamo votato oltre trenta milioni per lo stabile amministrativo 3 e nove milioni per il Comando della Polizia. Non sono dunque le risorse a essere un problema; al contrario il problema sono le priorità e la volontà politica. Il collega Ghisletta mi accusa di disonestà intellettuale per aver individuato elementi inesistenti in questa iniziativa. Gli rispondo che l'iniziativa è generica e quindi migliorabile togliendo alcuni aspetti che lasciano perplessi per conservare quelli positivi. Come già fece qualcuno più famoso di noi, siamo pronti a festeggiare il ritorno del figliol prodigo dividendo magari un panetto di tofu invece di uccidere il vitello grasso. Accogliamo volentieri anche le posizioni più verdeggianti della Lega secondo il detto "meglio tardi che mai".

BERTOLI M., RELATORE - Ho l'impressione che ogni tanto in quest'aula sia difficoltoso capirsi o, meglio, c'è chi non vuole capire. Mi pareva di essere stato abbastanza chiaro sulla questione dei trasporti pubblici. Lo ripeto meglio. In un contesto urbano come quello della città di Lugano pensare di rendere i trasporti pubblici gratuiti o perlomeno molto a buon mercato peggiorando nel contempo le condizioni per chi entra in città con l'automobile (ad esempio aumentando il costo dei parcheggi come ha proposto recentemente la sinistra a Lugano) può essere certamente interessante. Tutt'altra cosa è invece la proposta che ci viene sottoposta oggi.

Collega Salvadè, se io ho problemi di lettura qualcun altro ha problemi di scrittura. Non è sufficiente offrire la gratuità: bisogna anche sapere come recuperare i soldi che vengono a mancare, per esempio trasferendo le risorse finanziarie spese per la mobilità privata. Personalmente non sono pronto a sottoscrivere una certa visione della socialità che lascio volentieri alla Lega. Preferirei piuttosto vedere un maggiore impegno quando si tratta di decidere sugli aiuti alle rendite basse e agli assegni di base per permettere a tutti prezzi più favorevoli non solo per i trasporti pubblici ma, soprattutto, per gli alimenti primari quali il pane e il latte.

POGGI D. - Dopo aver ascoltato il dibattito, sostengo in maniera ancora più decisa la proposta del collega Canal. Non mi convince la posizione dei colleghi socialisti espressa nel rapporto commissionale dal relatore Manuele Bertoli. Non condivido assolutamente l'equazione secondo cui gratuito è uguale a diseducativo.

Quanto alla decantata sostenibilità finanziaria basterebbe citare il noto caso della Cassa pensione dello Stato. È troppo facile invocare la sostenibilità finanziaria a corrente alternata. La coerenza, collega Ghisletta, deve valere per tutti, anche per i socialisti.

La discussione è dichiarata chiusa.

Attilio Bignasca, capogruppo della Lega, chiede il voto per appello nominale.

Ai sensi dell'art. 72 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, su richiesta del gruppo Lega, la votazione sulle conclusioni del rapporto commissionale avviene per appello nominale.

Si pronunciano in favore le signore e i signori deputati:

Bagutti - Belloni - Beltraminelli - Beretta Piccoli - Bertoli - Bobbià - Bonoli - Bordogna - Brivio - Calastri - Dafond - Del Bufalo - De Rosa - Franscella - Galusero - Garobbio - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Ghisolfi - Giudici - Gobbi R. - Guidicelli - Jelmini - Krüsi - Lepori - Lurati - Malacrida - Marcozzi - Merlini - Moccetti - Pagani - Pedrazzini - Polli - Regazzi - Righinetti - Solcà - Vitta

Si oppongono:

Arigoni S. - Badasci - Bergonzoli - Bignasca A. - Bignasca B. - Bignasca M. - Boneff - Canal - Dadò - Foletti - Frapolli - Gysin - Maggi - Pantani - Paparelli - Poggi - Quadri - Ramsauer - Salvadè - Savoia

Si astengono:

Canepa - Carobbio - Cavalli - Chiesa - Corti - Ducry - Ferrari - Mellini - Pellanda - Pinoja - Rusconi - Viscardi

Le conclusioni del rapporto commissionale sono quindi accolte con 37 voti favorevoli, 20 contrari e 12 astensioni. L'iniziativa è pertanto respinta.

3. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 16:15 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Norman Gobbi

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder