

ANNO 2007/2008

Seduta XII: martedì 18 settembre 2007 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Presentazione di atti parlamentari
2. Richiesta di un credito di 72 milioni di franchi quale contributo per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa (FMV) nell'ambito del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)
 - Messaggio del 13 marzo 2007 no. 5902
 - Rapporto del 4 settembre 2007 no. 5902 R; relatore: Paolo Beltraminelli
3. Risposta a interpellanza
4. Chiusura della seduta e rinvio

PRESIDENZA: Monica Duca Widmer, Presidente

Alle ore 14:20 la Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 86 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

Arigoni - Bacchetta-Cattori - Badasci - Bagutti - Barra - Beltraminelli - Bergonzoli - Bertoli - Bignasca A. - Bignasca B. - Bignasca M. - Bobbià - Boneff - Bonoli - Bordogna - Brivio - Caimi - Calastri - Canal - Canepa - Canonica - Carobbio - Cavalli - Celio - Chiesa - Colombo - Corti - Dadò - Dafond - David - De Rosa - Duca Widmer - Ducry - Ferrari - Franscella - Frapolli - Galusero - Garobbio - Garzoli - Ghisletta D. - Ghisletta R. - Gianoni - Gianora - Giudici - Gobbi N. - Gobbi R. - Guidicelli - Gysin - Jelmini - Kandemir Bordoli - Krüsi - Lepori - Lurati - Maggi - Malacrida - Marcozzi - Mariolini - Martignoni - Merlini - Moccetti - Orelli Vassere - Orsi - Pagani - Pantani - Paparelli - Pedrazzini - Pellanda - Pestoni - Pinoja - Poggi - Polli - Quadri - Ramsauer - Ravi - Regazzi - Righinetti - Rizza - Rusconi - Salvadè - Savoia - Solcà - Stojanovic - Viscardi - Vitta - Weber - Wicht

Si sono scusati per l'assenza:

Dominé - Foletti

Non si sono scusati per l'assenza:

Beretta Piccoli - Del Bufalo

1. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma elaborata da Luciano Canal e cofirmatari per la modifica del decreto legislativo concernente i giorni festivi del Cantone del 10 luglio 1934 (cui fa riferimento l'art. 25 della legge cantonale sul lavoro)

del 18 settembre 2007

Con l'iniziativa si chiede di rendere festivo il giorno di Venerdì Santo e contemporaneamente di rendere feriale il giorno di San Pietro e Paolo. In tal modo il numero dei giorni festivi nell'arco di un anno rimarrà invariato a 15.

Adottando questa iniziativa, il testo del decreto legislativo verrebbe così modificato:

Articolo 1

Oltre alle domeniche sono designati come giorni festivi ufficiali i seguenti:

1. Capo d'anno; 2. Epifania; 3. San Giuseppe; 4. Venerdì Santo; 5. Lunedì di Pasqua; 6. Primo maggio; 7. Ascensione; 8. Lunedì di Pentecoste; 9. Corpus Domini; 10. Primo agosto (anniversario fondazione della Confederazione); 11. Assunzione; 12. Ognissanti; 13. Immacolata; 14. Natale; 15. Santo Stefano.

Motivazione

Alla base della proposta di rendere festiva la giornata di Venerdì Santo vi sono due motivi: uno religioso e l'altro pratico. Considerando quest'ultimo motivo constatiamo che detta giornata è già festiva per l'Amministrazione cantonale così come per quelle comunali; anche le diverse banche sono chiuse e le scuole, cantonali e comunali, fruiscono di un giorno di vacanza. In pratica rimangono operativi solamente i negozi e le aziende private. Il periodo pasquale, allungato di una giornata, rende possibile una vacanza che attualmente si riduce a soli tre giorni.

Il motivo religioso può essere, per una certa cerchia, predominante; infatti per la religione evangelica, ma non solo, il Venerdì Santo supera per importanza la domenica di Pasqua. Di fatto in tutta la Svizzera il Venerdì Santo è festivo; il nostro Cantone è l'unica eccezione. Il nostro Cantone è conosciuto come un Cantone "festaiolo" superando tutti gli altri Cantoni per il numero di feste. Si rende quindi opportuno eliminare una giornata festiva che dal punto di vista religioso è la meno importante: la festività di San Pietro e Paolo, per l'appunto. Le parrocchie che hanno l'usanza di celebrare questa giornata con riti religiosi e processioni possono continuare a farlo di sera.

Luciano Canal

Badasci - Bignasca B. - Bignasca M. -

Boneff - Canonica - Celio - Quadri

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

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma generica da Luca Pagani e Raffaele De Rosa per una trattenuta alla fonte del premio dell'assicurazione malattia obbligatoria quale primo passo per contenere l'esplosione del numero di assicurati morosi

del 18 settembre 2007

Il fenomeno degli assicurati in mora con i pagamenti ha assunto una dimensione estremamente preoccupante che, in assenza di correttivi, è destinata ad aggravarsi ulteriormente. La tematica è molto complessa e si potrebbe essere tentati di desistere dal proporre misure volte ad attenuare la gravità della situazione.

I provvedimenti prospettati dal Consiglio di Stato con il messaggio del 5 giugno 2006 permettono unicamente di garantire le indispensabili cure medico-sanitarie, senza tuttavia fornire indicazioni su come contenere la continua crescita degli assicurati sospesi e su come permettere a chi già si trova in questa situazione di uscirne.

Lo studio recentemente allestito dall'Ufficio dell'assicurazione malattia, su richiesta di questo Parlamento, in merito agli assicurati con sospensione del riconoscimento delle prestazioni LAMal (stato: luglio 2007) giunge a conclusioni interessanti che permettono di formarsi un'idea più precisa, seppur ancora parziale, del fenomeno.

Citiamo in particolare il passaggio *«oltre al livello socioeconomico basso (...) vi sono anche fattori rapportabili alla cattiva gestione degli affari correnti della vita [tra cui: il pagamento degli oneri LAMal]»*.

Ne deduciamo che la crescita esponenziale dei morosi non è solo determinata da persone realmente indigenti, ma anche da assicurati che sarebbero oggettivamente in grado di pagare il premio, ma che non lo fanno per cattiva gestione delle proprie finanze o per dare priorità ad altre spese.

Pur tenuto conto della complessità della materia, riteniamo inaccettabile che i costi sanitari di queste persone vadano a carico della collettività e, soprattutto di coloro che, con notevole sforzo, pagano regolarmente l'assicurazione obbligatoria.

In questo senso, siamo dell'avviso che – nella misura in cui il Cantone è chiamato ad assumere oneri di chi potrebbe pagare l'assicurazione malattia obbligatoria ma non lo fa – vada prevista una misura puntuale (non generalizzata) ed efficace per evitare che questi oneri siano posti a carico della collettività, contenendo nel contempo l'esplosione del fenomeno.

Sulla base di queste considerazioni, in attesa di adeguate soluzioni a livello federale, riteniamo opportuno proporre una modifica legislativa cantonale allo scopo di introdurre un sistema di trattenuta alla fonte del premio dell'assicurazione malattia obbligatoria, qualora vengano soddisfatte le seguenti condizioni:

1. l'assicurato è sospeso ai sensi dell'art. 64a LAMal in seguito a mancato pagamento dei premi dell'assicurazione malattia, delle partecipazioni, delle spese esecutive o degli interessi di mora;
2. il Cantone viene chiamato alla cassa per sostenere i costi medico-sanitari dell'assicurato sospeso;
3. è accertata una capacità economico-finanziaria dell'assicurato moroso effettivamente sufficiente per fare fronte al pagamento del premio.

Nella sostanza, in presenza delle condizioni menzionate alle superiori cifre 1 e 2, il competente ufficio cantonale procede ad un esame della concreta situazione dell'assicurato e, accertata una sufficiente disponibilità economica, ordina – con decisione formale e suscettibile di ricorso – ai debitori di quest'ultimo (datore di lavoro, assicuratori sociali, erogatori di prestazioni) di trattenere dai loro pagamenti il premio dell'assicurazione malattia obbligatoria e di versarlo direttamente alla rispettiva cassa, sul modello di quanto già avviene per i beneficiari di prestazioni complementari e della prassi già in vigore in altri Paesi europei.

Ricordiamo del resto che il sistema di trattenuta alla fonte è già contemplato nel nostro sistema giuridico, ad esempio nel diritto di famiglia in caso di mancato versamento dei contributi di mantenimento per i figli o per il coniuge (artt. 132 e 291 CC).

Il provvedimento qui enunciato potrebbe essere disciplinato nella legge cantonale di applicazione della legge federale sull'assicurazione malattia (LCAMal).

Rileviamo infine come oltre il 20% dei casi di mora perduri da almeno cinque anni e come siano state evidenziate situazioni di persone che non hanno avanzato istanza di riduzione di premio, pur avendone diritto, oppure che non hanno compilato la dichiarazione fiscale e per questo sono state tassate d'ufficio per importi elevati.

Riteniamo di conseguenza che simili casi vadano segnalati ai Comuni per un'opportuna consulenza, in particolare tramite gli sportelli Laps, rispettivamente alle competenti autorità tutorie per l'eventuale nomina di un curatore in caso di difficoltà generalizzate nella gestione degli affari correnti della vita.

Luca Pagani
Raffaele De Rosa

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

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma generica da Franco Celio e cofirmatari per abbinare le votazioni cantonali a quelle federali

del 18 settembre 2007

Nel nostro Paese, il sistema della democrazia semidiretta fa sì che i cittadini siano chiamati alle urne per decidere su iniziative popolari e referendum con una frequenza altrove sconosciuta. Questo vanto del nostro sistema politico ha, però, il "rovescio della medaglia" nel fatto che la partecipazione al voto è quasi sempre ridotta, tanto che raramente supera il 50% degli aventi diritto.

L'assenteismo ha sicuramente molteplici cause. Si può tuttavia ritenere con ragionevole certezza che una di esse risieda proprio nella frequenza della chiamata alle urne. Le attuali disposizioni legali in materia stabiliscono infatti che la votazione abbia luogo entro sessanta giorni dall'avvenuta verifica della riuscita del referendum. Ciò ha come conseguenza il fatto che, non di rado, una votazione cantonale avvenga a poca distanza di

tempo da una federale. Un esempio in questo senso è quello della votazione cantonale sulla Variante 95, che (in ossequio alla legge vigente) si terrà il prossimo 30 settembre, appena tre settimane prima delle elezioni federali (che a loro volta richiederanno probabilmente, per l'elezione dei deputati al Consiglio degli Stati, due turni, pure a distanza di sole tre settimane). È dunque verosimile che la "quasi-coincidenza" faccia sì che i due appuntamenti elettorali ravvicinati si influenzino reciprocamente nel senso di provocare (in un caso o nell'altro, o forse in entrambi) una partecipazione al ribasso, il che (oltre a causare spese facilmente evitabili) non è certo nell'interesse della democrazia.

Considerato che le votazioni su temi federali avvengono regolarmente, salvo casi eccezionali, quattro volte all'anno, a scadenze praticamente fisse, i sottoscritti deputati propongono di modificare la legge cantonale in materia, nel senso che la data della votazione a seguito di un referendum su temi cantonali sia fissata in coincidenza con la votazione federale immediatamente successiva all'avvenuta verifica della riuscita del referendum medesimo, ritenuto un minimo di tre settimane e un massimo di sei mesi. Nel caso di iniziative popolari, la data della votazione è fissata in coincidenza con la votazione federale immediatamente successiva alla deliberazione in merito da parte del Gran Consiglio (pure ritenuto un minimo di tre settimane e un massimo di sei mesi).

Franco Celio

Bacchetta-Cattori - Bobbià - Brivio - David - Ferrari -
Franscella - Galusero - Garzoli - Ghisletta D. - Gianora -
Giudici - Krüsi - Marcozzi - Moccetti - Orsi - Pagani -
Pellanda - Polli - Righinetti - Viscardi - Weber

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

INIZIATIVA PARLAMENTARE

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

del 18 settembre 2007

Con questa iniziativa si intende dare un aiuto concreto ai giovani in formazione non solamente per una questione finanziaria, ma anche per abituarli a usufruire, per i loro spostamenti, dei mezzi di trasporto pubblici; un'abitudine che potrebbe perdurare negli anni impedendo loro di diventare schiavi della vettura.

Questa iniziativa si estende pure alle persone in età AVS e non dovrebbe essere di peso per i trasporti pubblici poiché usufruirebbero dei mezzi di trasporto preferibilmente a metà

mattino o nel pomeriggio, evitando quindi le ore di punta durante le quali i bus sono molto affollati. In diverse città estere le persone anziane hanno libero accesso ai mezzi pubblici, senza dover presentare un abbonamento gratuito o una tessera che li esoneri dal pagamento; una semplice occhiata del controllore è sufficiente per verificare, sulla fiducia, l'età dell'utente.

Senza pretendere tanto, una reale agevolazione per gli anziani è più che giustificata.

Anche le persone in AI dovrebbero poter ricevere l'agevolazione proposta; queste, pur ricevendo un'indennità, sovente si trovano in difficoltà a causa di ristrettezze finanziarie e non possono usufruire dei mezzi di trasporto pubblici come vorrebbero. Il numero relativamente esiguo di queste persone non influirà negativamente sulle entrate dei mezzi di trasporto pubblici.

Adottando quanto proposto con questa iniziativa, il nostro Cantone potrà vantarsi di essere socialmente all'avanguardia e fungerà da esempio anche in fatto di protezione dell'ambiente per quanto concerne i giovani in formazione.

Luciano Canal

Arigoni - Badasci - Bignasca M. - Boneff - Caimi -
Canonica - Carobbio - Celio - Chiesa - Colombo -
Dadò - Ducry - Frapolli - Gysin - Maggi - Pantani -
Pestoni - Pinoja - Poggi - Quadri - Ramsauer -
Ravi - Rusconi - Salvadè - Savoia

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

MOZIONE

Per un servizio amministrativo e bibliotecario dignitoso nelle scuole cantonali

del 18 settembre 2007

Con la presente mozione chiediamo al Consiglio di Stato di dotare tutte le scuole cantonali di almeno:

- un'unità amministrativa a tempo pieno per coadiuvare la direzione scolastica, rispondere all'utenza (telefono, sportello) e assicurare il disbrigo di pratiche amministrative;
- un bibliotecario qualificato a tempo pieno per gestire la biblioteca scolastica, renderla accessibile a tutti gli allievi e apprendisti, collaborare con i docenti durante l'orario scolastico.

Attualmente, infatti, per motivi di risparmio che si trascinano da anni, numerose scuole dispongono di una copertura solo al 50% di questi servizi, ciò che va a scapito della

qualità del servizio scolastico: da un lato la sottodotazione di personale fa ricadere su altri organismi, come la direzione scolastica, dei compiti che non le competono, dall'altro determina un servizio bibliotecario insufficiente per gli allievi e per gli apprendisti.

Per gruppo PS:

Raoul Ghisletta

Arigoni - Bertoli - Carobbio - Cavalli -

Corti - Ferrari - Garobbio - Ghisletta D. -

Kandemir Bordoli - Lepori - Lurati - Malacrida -

Marcozzi - Orelli Vassere - Stojanovic

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

MOZIONE

Protezione dei minori e soluzioni adeguate

del 18 settembre 2007

Da diversi anni anche nel Cantone Ticino assistiamo all'aumento di casi di urgenza di giovani in crisi che necessitano al più presto di un collocamento in centri educativi minorili che possano rispondere a situazioni di emergenza e dare una pronta risposta a questi bisogni.

Abbiamo anche appreso dalla stampa che la maggior parte degli operatori del settore, ma anche il Magistrato dei minorenni, ritiene che le attuali soluzioni non siano più sufficienti a fare fronte in modo adeguato ed efficace alla problematica dei giovani in crisi e che necessitano di protezione.

A detta degli operatori, per gli adolescenti, sono in aumento le richieste in urgenza legate a situazioni di maltrattamento psicologico, fisico e, a volte, di abuso sessuale. Va anche detto che l'emergenza posta da alcuni adolescenti è composita (si va dai comportamenti oppositivi e trasgressivi a scuola, all'uso più o meno intenso di sostanze).

Gli attuali Centri educativi minorili (foyer) cercano già di rispondere a questo tipo di problematiche, anche se a causa dell'acutizzarsi di alcuni problemi, sembra essere cambiata sia la situazione sia l'iter che in passato veniva seguito in casi simili. Se una volta il ragazzo in difficoltà era da prima collocato in un foyer e poi, solo in casi estremi, alla Clinica psichiatrica cantonale (CPC), ora i giovani arrivano al foyer direttamente dalla CPC e questa anomalia viene denunciata da più parti. Infatti la CPC è divenuta la sola struttura che oggi gestisce l'urgenza educativa e sociale, pur non essendo idonea.

Il ricovero di minorenni presso la Clinica psichiatrica cantonale è un serio problema che preoccupa molto gli addetti ai lavori. Secondo gli operatori del settore, oggi si delega alla clinica la gestione di persone e situazioni problematiche in mancanza o in attesa di altro.

Tra il 2001 e il 2005 sono stati infatti ospedalizzati alla CPC esattamente cento minorenni alla loro prima ammissione. Giovani che spesso rimangono in clinica solo qualche giorno, quindi ospedalizzazioni brevi che segnalano come il ricovero in CPC venga utilizzato quale

momentanea misura di contenimento in situazioni di crisi acuta e di ingestibilità temporanea.

Pur riconoscendo le difficoltà di chi deve gestire questi momenti di crisi, dobbiamo anche riconoscere che la CPC non è un luogo adatto all'accoglienza di minorenni che non presentano disturbi di tipo psichiatrico. Anzi, il ricovero in una clinica di tipo psichiatrico può essere controproducente e diseducativo per dei minorenni che si porteranno appresso lo stigma di essere stati dei pazienti dell'ospedale psichiatrico, con tutte le conseguenze che ciò comporta.

Anche dal rapporto del Focus group *Bisogni dei minorenni problematici in Ticino e misure a loro favore* redatto da un gruppo di esperti socio-educativi ticinesi si evidenzia la necessità di:

- estendere da quindici a diciotto anni la fascia d'età dei minorenni ospitati presso il Centro di pronta accoglienza od osservazione (PAO);
- creare una nuova struttura di contenimento (PAO-C) per minorenni di dodici-diciotto anni per i casi di crisi acuta che richiedono un intervento urgente;
- potenziare e riorganizzare i servizi esistenti per i minorenni in difficoltà a livello ambulatoriale, diurno e residenziale.

Siamo evidentemente coscienti del fatto che il disagio giovanile è un problema complesso per il quale non esistono soluzioni facili. I continui cambiamenti nella nostra società e l'incertezza che ne deriva non contribuiscono sicuramente alla risoluzione del problema. Riteniamo che la situazione di disagio in cui vivono oggi gli adolescenti e i giovani in crisi andrebbe approfondita con l'obiettivo di mettere in campo tutti gli sforzi possibili per prevenire e intervenire precocemente proprio per evitare l'aggravarsi di situazioni.

A fronte però di situazioni sempre più complesse e visti i pareri espressi dagli operatori, chiediamo al Consiglio di Stato di procedere sollecitamente ad un'indagine approfondita che verifichi le attuali risposte delle istituzioni ai giovani in forte rottura con la famiglia e la società e di intraprendere le misure necessarie a colmare le eventuali lacune.

Viste in particolare le problematiche riguardanti i ricoveri di minorenni alla CPC, chiediamo al Consiglio di Stato di studiare l'attivazione di una struttura di contenimento per poter lavorare su situazioni di crisi urgenti che coinvolgono il minore e il suo ambiente familiare. Vanno evidentemente prese tutte le misure necessarie, affinché questa nuova struttura sia un luogo di accoglienza momentanea e si ponga l'obiettivo di costruire un progetto individuale che permetta una stabilizzazione della situazione e il reinserimento del minore nella rete sociale e familiare. Le regole e le modalità di accesso a una tale struttura devono, fin dall'inizio, essere chiare e ben definite per evitare che un luogo pensato per l'accoglienza e la gestione di crisi acute possa invece diventare luogo di espulsione e di emarginazione di ogni forma di disagio e di situazioni che si faticano a gestire.

Per il gruppo socialista:

Raoul Ghisletta

Arigoni - Bertoli - Carobbio - Cavalli - Corti - Ferrari - Ghisletta D. -

Kandemir Bordoli - Lepori - Lurati - Malacrida - Marcozzi

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

MOZIONE

Valorizzazione del paesaggio ticinese

del 18 settembre 2007

Con l'inoltro della presente mozione intendiamo affrontare un tema importante quale quello della gestione e della valorizzazione del territorio e del paesaggio ticinese.

Ma cosa si intende con il termine di paesaggio?

Nel gergo popolare passato con questo termine si intendeva una veduta piacevole o spettacolare di un luogo, dal carattere naturale o agricolo, o un bel panorama che gratificava chi lo osservava.

Nel corso della storia dell'uomo il termine paesaggio ha subito notevoli variazioni, a seconda dei contesti storici e geografici, come pure a seconda delle sensibilità e degli interessi dei singoli.

La Convenzione europea sul paesaggio, adottata anche dalla Svizzera nel 2000, definisce che "paesaggio" designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni.

Il paesaggio: un bene comune e una risorsa per il nostro Cantone

Per lungo tempo il territorio è stato considerato come un bene di consumo disponibile in abbondanza. Nel corso degli ultimi decenni, il paesaggio ha conosciuto una trasformazione che non ha eguali in altri periodi storici per ampiezza e rapidità. Infatti, i bisogni della popolazione hanno generato i bisogni sempre più estesi anche di una risorsa limitata e non rinnovabile, quale è il suolo.

Non sempre le trasformazioni si sono svolte nel rispetto del preesistente e, in alcuni casi, hanno generato un paesaggio disordinato e casuale. Questi cambiamenti hanno anche condotto ad un impoverimento, vuoi per la perdita di originalità, vuoi per una progressiva banalizzazione.

Il paesaggio, sempre più, ha le caratteristiche di un bene pubblico, e come tale va considerato e trattato.

L'evoluzione del paesaggio ticinese

Se fino alla fine dell'Ottocento l'influsso dell'uomo sul paesaggio si limitava ai tagli boschivi e alla formazione del paesaggio agricolo tradizionale, nel corso dell'ultimo secolo la componente antropica si è fatta viepiù sempre più marcata.

Con le correzioni fluviali e le bonifiche dell'inizio del '900 si è cominciato a utilizzare i fondovalle del Cantone. Parallelamente, con la realizzazione delle più importanti infrastrutture di trasporto (rete ferroviaria, stradale e autostradale) si è compiuta la trasformazione definitiva da società rurale a società urbana. A partire dal 1969 si sono formati gli agglomerati, e la pressione sui fondovalle è diventata sempre più importante e il paesaggio è mutato di conseguenza.

Se prendiamo quale esempio sintomatico il periodo tra il 1985 e il 1997, notiamo come le superfici agricole del piano, unitamente ai pascoli alpini, agli alpeggi e ai maggenghi, abbiamo subito un'erosione pari al 21%, mentre le superfici insediative sono aumentate del 14%.

La nuova politica integrata del paesaggio

Quello presente è sicuramente il momento più favorevole per l'impostazione della nuova politica integrata del paesaggio. Infatti, la revisione del Piano direttore, da una parte, e la revisione della legislazione cantonale in materia di pianificazione, dall'altra, consentono di situare al meglio questa politica in un quadro di riferimento nuovo, caratterizzato dalla presenza degli strumenti seguenti:

- Piano direttore cantonale (PD)
- Piani di utilizzazione cantonale (PUC), in particolare PUC-PEI
- Progetti di paesaggio comprensoriale (PPC)

Progettare il paesaggio su scala locale

Oggigiorno nel nostro Cantone sono già operativi progetti di paesaggio che vengono realizzati su scala regionale-locale. In questi progetti, il Cantone svolge un ruolo di consulenza e di sostegno ai promotori, che devono essere persone appartenenti alle comunità locali interessate.

Oltre al sostegno tecnico e metodologico, il Cantone può pure sostenere finanziariamente questi progetti, sia direttamente, sia tramite la Confederazione. La necessità di un sostegno di carattere finanziario è senz'altro data, visto che un simile approccio alla gestione del paesaggio riveste un'importanza notevole per tutto il territorio cantonale.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, con la presente mozione ci permettiamo di formulare all'indirizzo del Consiglio di Stato le seguenti proposte:

1. istituzione di un credito (con relativo regolamento) da destinare quale aiuto finanziario ai Comuni e ai privati per la realizzazione di interventi per la conservazione e la valorizzazione del paesaggio, riguardanti elementi del patrimonio costruito tradizionale non coperti dalla legislazione vigente (LBC, LCN), quali tetti in piode, paesaggi terrazzati, carraie, acciottolati, mulini, nevere, eccetera;
2. istituzione di un credito da destinare a gruppi di Comuni ticinesi per l'elaborazione di progetti di paesaggio comprensoriale.

Roland David
Badasci - Celio - Dadò - Lepori -
Maggi - Marcozzi - Savoia

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

2. RICHIESTA DI UN CREDITO DI 72 MILIONI DI FRANCHI QUALE CONTRIBUTO PER LA COSTRUZIONE DEL NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO LUGANO (CHIASO-COMO)-MENDRISIO-VARESE-GALLARATE-AEROPORTO DI MALPENSA (FMV) NELL'AMBITO DEL SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE TICINO-LOMBARDIA (TILO)

Messaggio del 13 marzo 2007 no. 5902

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.

ORSI L., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Il relatore del gruppo PLR Mauro Dell'Ambrogio disse due anni or sono, in occasione della discussione concernente la richiesta di credito quale partecipazione alle spese per il progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso-Como)-Mendrisio-Varese-Gallarate-Malpensa, che «*il gruppo liberale è pronto a votare questo credito se il Governo ci assicura che il progetto non corre il rischio di restare inutilizzato*». La sensazione del mio gruppo è rimasta immutata, anche se in questo caso, visto che il credito di progettazione è già stato concesso, il problema non è dato da un suo eventuale mancato uso, ma semmai dall'eventuale mancata realizzazione del progetto.

Siccome la discussione di merito ha già avuto luogo proprio in occasione dell'approvazione del credito di progettazione, in questa sede non ripeteremo il dibattito concernente i vantaggi e gli svantaggi che la realizzazione di questa importante opera infrastrutturale potrà portare al nostro Cantone e alla Regione Insubrica. Ad ogni modo, la necessità di potenziare il trasporto integrato, volto ad alleggerire i tratti autostradali di maggior carico, è una delle principali motivazioni per le quali il progetto va sostenuto. Il gruppo liberale è persuaso dell'importanza del progetto, che ha valenza regionale e transfrontaliera, non solo e non tanto, come spesso si dice, perché collegherà il Ticino con l'importante scalo internazionale della Malpensa, ma soprattutto perché permetterà il completamento della struttura di Metro-Ticino (S-Bahn) nell'ambito del progetto TILO (Ticino-Lombardia), faciliterà i collegamenti con il Varesotto, e soprattutto migliorerà il transito in uno dei percorsi attualmente più sfavorevoli per l'utenza ferroviaria, ovvero il collegamento con la Romandia, tanto che si prevede una riduzione di due ore nella percorrenza della tratta Lugano-Losanna. In più, il relatore Paolo Beltraminelli rileva un altro fattore importante che genererà un interessante indotto dal punto di vista turistico ed economico soprattutto per il Sottoceneri, ovvero il miglioramento del collegamento con il polo fieristico di Milano, uno dei più grandi a livello internazionale.

Inoltre, teniamo a sottolineare – e ciò testimonia il lavoro del Consigliere di Stato, del Consiglio di Stato e degli alti funzionari – il successo ottenuto a livello nazionale per l'ottenimento del credito speciale, in base alla legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche [legge sul fondo infrastrutturale, LFIT; RS 7825.13]. Il nostro Cantone, quello di Ginevra e quello di Zurigo hanno organizzato un gioco di squadra, così, nonostante le numerose richieste provenienti

da ogni parte del Paese, il Ticino è riuscito ad ottenere la partecipazione della Confederazione a questo importante progetto.

Pertanto, il gruppo liberale condivide anche la posizione critica del relatore e del rapporto della Commissione della gestione e delle finanze in quanto esige, da parte del Consiglio di Stato, un attento controllo sui costi, sul rispetto della tempistica e sulle credenziali della controparte italiana. Per questo motivo diamo l'adesione al messaggio, che invitiamo a sostenere.

Vi è stato distribuito il testo di un emendamento, che ho presentato a ulteriore garanzia per quanto ci è concesso nei limiti della nostra funzione di controllo nella speranza di non dover avvalercene, anche in virtù delle delucidazioni che sia il relatore Paolo Beltraminelli sia il Consigliere di Stato sapranno fornirci.

RIZZA M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Intervengo per confermare l'adesione del gruppo PPD al messaggio in esame, che, seppur convinta, non è disgiunta dalla condivisione delle preoccupazioni e delle considerazioni critiche espresse nel rapporto.

I motivi per cui sosteniamo il messaggio sono quelli riportati nel rapporto medesimo. In primo luogo, il collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa costituisce un elemento fondamentale nella strategia cantonale di gestione della mobilità. E questo sia in un'ottica locale, poiché l'opera è il perno attorno al quale ruota l'intero sistema di trasporto pubblico del Mendrisiotto, sia in un'ottica cantonale e transfrontaliera, in quanto l'infrastruttura costituisce un elemento essenziale del servizio ferroviario regionale e transfrontaliero Ticino-Lombardia, che permetterà di mettere in rete, con collegamenti rapidi, gli agglomerati del Cantone con il polo di Varese e la Malpensa, sgravando le autostrade e le principali strade di collegamento oggi ormai sature. Senza dimenticare, in un'ottica nazionale, la sensibile riduzione dei tempi che esso consentirà di ottenere nel collegamento del nostro Cantone, tramite l'allacciamento diretto alla linea del Sempione, con la Romandia.

In secondo luogo, il nuovo collegamento ferroviario, garantendo i citati collegamenti con l'agglomerato di Varese e l'utenza della Malpensa, permette di migliorare considerevolmente l'accessibilità al nostro Cantone, accrescendone la competitività anche dal punto di vista delle opportunità economiche.

Inoltre, l'opera costituisce un elemento centrale della strategia cantonale e regionale per il risanamento dell'aria, previsto nei relativi piani di risanamento, offrendo un'alternativa efficace a una direttrice importante oggi servita solo dalla strada.

Infine, siccome l'opera è stata inserita nel Fondo infrastrutturale federale, il contributo federale del 50% sull'investimento totale in territorio svizzero potrà essere riconosciuto solo se i lavori di realizzazione inizieranno entro la fine del 2008. Il Cantone, onde permettere il rispetto dei tempi legati alla procedura di approvazione dei piani, deve dunque stanziare la sua quota parte del credito di costruzione ancora nel corso del corrente anno.

Del resto, va rilevato che l'opera è espressamente prevista nel Rapporto sugli indirizzi, nelle Linee direttive 2004-2007, nel Piano finanziario e nel Piano direttore cantonale (PD), precisamente nella scheda di coordinamento no. 12.29, adottata dal Gran Consiglio tre anni or sono. Ma soprattutto, abbiamo ribadito la volontà politica di realizzarla adottando, il 26 giugno di quest'anno, gli Obiettivi pianificatori cantonali del PD, in particolare il numero

19¹. Come riferiscono il messaggio e il rapporto, vi è un ampio sostegno locale, il tracciato è condiviso e le pianificazioni comunali interessate sono coerenti. Ma soprattutto, le autorità, rispettivamente gli enti ferroviari svizzeri e italiani, hanno raggiunto un livello di collaborazione che raramente si è riscontrato su altri progetti. Rassicuranti sono anche le recenti esternazioni di conferma da parte dei ministri italiani interessati (infrastrutture e affari esteri).

Detto questo, anche il nostro gruppo condivide le preoccupazioni e le osservazioni critiche espresse nel rapporto, con riferimento sia all'attuale grado di approfondimento del progetto, che, essendo di massima, comporta una possibile variazione di costi previsti dell'ordine del 20% (anche se, stando al rapporto, sarebbe già sul tavolo dei competenti servizi il progetto di pubblicazione) sia al coordinamento della realizzazione dei rispettivi interventi su territorio svizzero e italiano, anche se non dubitiamo e attendiamo conferma in tal senso da parte del Direttore del Dipartimento che sarà impegno dell'autorità federale ma anche di quella cantonale vegliare affinché i lavori e i crediti siano liberati solo in presenza di tutte le necessarie garanzie per quanto riguarda l'attuazione degli interventi di competenza italiana; e soprattutto agli oneri che la realizzazione e la gestione dell'infrastruttura comporteranno. E se occorre prendere atto che la ripartizione dei costi d'investimento su territorio svizzero fra Confederazione e Cantone – già decisa definitivamente dalle Camere federali e oggettivamente sbilanciata, tenuto conto della valenza internazionale dell'opera – non può più essere rimessa in discussione, anche il nostro gruppo ritiene che il Consiglio di Stato debba mettere in atto tutte le necessarie iniziative affinché per lo meno la copertura dei costi di esercizio sia adeguata, ponendo a carico dell'ente nazionale una maggior quota rispetto a quella ora prevista.

Per il resto, attendiamo con interesse dal Direttore del Dipartimento le opportune informazioni in merito all'attuale posizione dell'ente ferroviario statale italiano nei confronti della società TILO SA, alla quale il messaggio – come il nostro gruppo – auspica sia assegnato il mandato di esercizio e di gestione della linea a lavori ultimati. Per noi è ovvio che, in tal caso, l'eventuale quota non coperta dall'ente ferroviario italiano dovrà essere assunta dall'autorità italiana, in particolare dalla Regione Lombardia.

In definitiva, con le precisazioni e richieste d'informazione all'intenzione del Direttore del Dipartimento, il nostro gruppo, pur consapevole dell'onere finanziario che questo progetto comporta ma convinto che costituisca un atto di coraggio foriero di grandi opportunità, vi invita ad approvare il credito in oggetto.

GHISLETTA R., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - La Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità ha pubblicato, lo scorso giugno, un opuscolo intitolato *Una mobilità sostenibile per la Città-Ticino*. Vi si legge che, dal 1995 al 2005, il traffico sulla strada Stabio-Gaggiolo è aumentato del 40% e su quella cantonale Novazzano-Brusata addirittura dell'80%: sono percentuali notevoli considerando che, complessivamente, l'aumento del traffico in Ticino, in media, non ha raggiunto il 20%. Sulla Stabio-Gaggiolo, nel 1989 circolavano circa 7'000 veicoli al giorno, nel 2006, 16'000. In questa zona del Mendrisiotto, l'aumento è stato determinato dallo sviluppo della zona industriale di Stabio e dell'area di San Martino, dove sono impiegate migliaia di lavoratori provenienti dalla Provincia di Varese. L'edificazione e la crescita della popolazione avvengono sia al di qua sia al di là della frontiera: a questo sviluppo economico non ha fatto seguito un'evoluzione

¹ Messaggio no. 5843: *Adozione degli Obiettivi pianificatori cantonali del Piano direttore*, 29.06.2006.

delle infrastrutture, in particolare per quanto concerne il trasporto pubblico, determinando la crescita del trasporto privato su gomma.

Dobbiamo, quindi, appoggiare con entusiasmo la richiesta di credito di 72 milioni di franchi quale contributo per la costruzione della nuova ferrovia che unirà il Mendrisiotto a Varese e alla Malpensa. La Confederazione subsidia il 50% dei costi dell'opera per la parte svizzera – circa 7 km sui 18 totali. In Svizzera si investiranno 137 milioni di franchi – compresa la ristrutturazione della stazione di Mendrisio –, in Italia 204 milioni di euro, per un totale di quasi mezzo miliardo di franchi di investimento nella regione.

Questo renderà possibile, a partire dal dicembre 2011, la circolazione di un treno ogni trenta minuti tra il Ticino, Como, Varese, Gallarate e la Malpensa. Inoltre, se oggi sono necessarie 5 ore e 20 minuti per recarsi in Romandia dal Ticino, in futuro ce ne vorranno due di meno. Per un bacino di utenza di quasi mezzo milione di persone si tratta di un'offerta sicuramente attrattiva e più razionale dell'attuale incolonnamento sulle strade. Per l'ambiente e per i futuri fruitori, la nuova ferrovia porterà a un netto miglioramento della qualità di vita: per questo il gruppo PS auspica che da entrambi i lati della frontiera, a tutti i livelli politici, tutto sia fatto per raggiungere l'obiettivo.

BIGNASCA A., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Porto l'adesione del mio gruppo a questo credito, ma specialmente all'emendamento presentato dal collega Orsi, in quanto i dubbi sull'effettiva volontà italiana di realizzare l'opera pesano come un macigno. Non dobbiamo dimenticare che, attualmente, nella vicina Repubblica numerosissime opere rimangono sulla carta o sono realizzate a metà. Tra queste possiamo annoverare la galleria della Valsolda o il valico del Madonnone, per il quale la Svizzera ha speso milioni di franchi in progettazioni. Oltretutto, qualora rivendicassimo quello che ci è dovuto, ovvero il prolungamento a sud di Vezia del tracciato AlpTransit, correremmo il rischio di non ottenere nulla da Berna, con la scusa che ha già realizzato il collegamento tra Melide e la Malpensa. Per la mobilità in Ticino è più importante il completamento di AlpTransit in tempi più che rapidi, visto che nel 2009 ci troveremo con 260 treni merci a Vezia e 100 a Cadenazzo. L'inquinamento fonico che ne deriverà è facilmente intuibile. Alla luce di quanto detto, ritengo che si debba certo procedere, ma con giudizio e una certa cautela.

MARTIGNONI B., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO UDC - Ci troviamo di fronte a un atto che qualifica in senso positivo e concreto un Parlamento che si definisce un Legislativo di un "Cantone-Città-Regione". Personalmente ritengo che l'accento vada messo sulle certezze che abbiamo, piuttosto che sui dubbi concernenti i finanziamenti. Certamente, la collaborazione transfrontaliera può condurre alla realizzazione delle opere molto importanti, e quella in oggetto può diventare qualificante per un Cantone come il nostro, legato alla realtà della Confederazione, ma da tanto tempo anche a quella lombarda, non solo economicamente, ma anche, e soprattutto, culturalmente. Dunque, a nome del gruppo UDC, e a nome, consentitemelo, della Regio insubrica, porto un'adesione convinta a quest'opera, che rappresenta la ciliegina sulla torta del 125° anniversario della Ferrovia del Gottardo. Naturalmente, non voglio negare le varie difficoltà che si prospettano per quanto attiene alla realizzazione dell'opera e lo stanziamento dei contributi, tutt'altro che irrisori, ma sono convinto che la qualità di quanto stiamo realizzando farà superare ogni ostacolo, perché, ripeto, si tratta di un'opera qualificante per un Cantone che, come sottolineato ieri dal Consigliere di Stato Marco Borradori, ambisce a un maggior riconoscimento da parte della Confederazione.

MAGGI F., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - Intervengo per portare l'adesione convinta dei verdi al messaggio in oggetto e per complimentarmi sinceramente con il Direttore del Dipartimento del territorio (DT) per l'impegno dimostrato. Quando l'idea fu lanciata, ad accoglierla vi furono risolini; ora, vent'anni dopo, siamo chiamati ad approvare un credito per la realizzazione di un'opera che è diventata del Cantone Ticino e che riveste una grande importanza. E quando una proposta è valida, si riesce a convincere non solo Berna, ma anche l'Italia a muoversi in una certa direzione. Pertanto, ben vengano questi progetti che sostengono una mobilità alternativa, sgravando le regioni come il Mendrisiotto, confrontato con problemi ambientali reali. A essere deludente semmai è il rapporto della Commissione: me lo aspettavo più consistente, data l'importanza del tema; probabilmente qualcuno non accetta che la realizzazione di questo collegamento anticipi quella della superstrada Stabio est-Giaggiolo.

Vorrei comunque far presente al Consigliere di Stato il problema, sollevato nell'interrogazione² che ho presentato ieri, del collegamento del Locarnese al Sempione, di cui nessuno parla. Mi appello in particolare ai parlamentari che vivono nel Locarnese: bisognerebbe allarmarsi del fatto che, con l'apertura del Lötschberg, per percorrere la tratta Berna-Domodossola è necessaria un'ora e trenta, mentre per arrivare a Locarno, oltre a dover cambiare treno a Domodossola, ci vogliono ben 3 ore e 30 minuti: la competitività del bacino del Verbano, da Stresa in giù, può guadagnare molto dal traforo del Lötschberg, mentre il Locarnese rischia di rimanere tagliato fuori, e se vogliamo un turismo di qualità, non ce lo possiamo permettere. Pertanto, visto che per portare a maturazione un progetto quale quello in oggetto ci sono voluti vent'anni, il mio auspicio è che ci si chini sull'interrogazione menzionata e che si comincino a valutare le possibilità di intervento per migliorare i tempi di percorrenza di questa linea.

LEPORI C. - Pur prendendo atto delle riserve inerenti la realizzazione della ferrovia, vorrei esprimere la mia personale soddisfazione nel partecipare a questo Gran Consiglio che, oggi, si accinge ad accogliere un ingente credito per un'opera così importante. Nel 1989, l'allora Associazione svizzera del traffico (ora Associazione traffico e ambiente - ATA), di cui faccio parte, pubblicò un opuscolo - redatto dagli architetti Lorenzo Custer e Paul Roman, con la partecipazione, in qualità di consulenti regionali, dell'architetto Fabio Giacomazzi, del dottor Paolo Rossi e dell'ingegner Fabio Ianner - intitolato *Ticino 2001. Una concezione di mobilità ecologica*, in cui si prospettava la possibilità di realizzare, entro il 2001, una rete di espressi regionali, il cui schema è lo stesso di quello del messaggio in oggetto. Purtroppo, il progetto è arrivato solo nel 2007, e per la realizzazione ci vorranno ancora anni e anni. Ciò nonostante, come detto, sono molto felice di essere qui oggi a votare positivamente il credito in esame.

PANTANI R. - Pur non appartenendo alla categoria degli ecologisti, il sottoscritto, a suo tempo, ha presentato una mozione per verificare la fattibilità di una metropolitana di superficie che collegasse, con un treno ogni venti minuti, Chiasso-Saronno-Gallarate-Malpensa-Varese-Mendrisio, dal costo di 880 milioni di euro. Il *Corriere della Sera* gli

² Interrogazione no. 218.07: *Il Locarnese ha perso il treno; anche il Consiglio di Stato?*, Francesco Maggi e cofirmatari, 17.09.2007.

aveva dedicato un'intera pagina con un'intervista del presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni. Purtroppo ai grandi ecologisti, che comprendevano anche il Sindaco di Chiasso, non interessava.

Oggi siamo chiamati a votare lo stanziamento di un credito quale contributo per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese-Gallarate-Malpensa. Però, coloro che sanno che fine fanno i progetti in Italia – un esempio su tutti è quello della linea dell'alta velocità che, nonostante il termine di realizzazione fissato per il 2008, giace in totale abbandono semipronto fino a Parma – sono titubanti a dare la propria approvazione. Perché io so come andrà a finire: il progetto sarà presentato all'Unione Europea, che accorderà una somma di 130-140 milioni di euro, ovvero il 55-60% della spesa totale che ammonta a 230 milioni di euro, in base al programma Interreg. 30-40 milioni saranno spesi per il progetto, e i restanti 100 saranno investiti nei lavori che, esauriti i crediti, saranno sospesi allo stadio in cui si trovano.

Ma la questione centrale è quella riguardante i costi di manutenzione, che si tende a tralasciare. È chiaro che se il prezzo del biglietto fosse alto, il discorso ecologico e la convenienza cadrebbero. Perciò chiedo al Consigliere di Stato: quanto dovranno pagare i settemila utenti giornalieri previsti dal rapporto, per mantenere accettabile il deficit della ferrovia? E a quanto ammontano i costi giornalieri di gestione della stessa?

Il mio capogruppo ha dato l'adesione; io invece posticipo il giudizio alle risposte che fornirà il Consigliere di Stato in merito agli argomenti che ho sollevato.

RIGHINETTI T. - Il messaggio invita ad accogliere la richiesta di credito per il collegamento in oggetto, che approvo pienamente. Il rapporto del collega Paolo Beltraminelli, che ho apprezzato, non nasconde le numerose incognite e tanto meno i rischi che devono essere assunti votando il credito, nell'ambito della realizzazione della ferrovia: dal punto di vista strutturale, l'Italia è lungi dall'essere pronta, e dal punto di vista finanziario i costi dell'opera e la relativa gestione sono ancora piuttosto vaghi. Gli scopi sono da sottoscrivere, in particolare l'estensione della rete regionale TILO, che collegherà il Ticino al Varesotto, zona economicamente importante per gli scambi frontalieri alla quale il nostro Cantone è già legato per molteplici motivi. Inoltre, miglioreranno i collegamenti con la Romandia, anche se il numero di spostamenti giornalieri previsti verso Losanna mi pare quanto meno ottimistico. Infine, vi è il raccordo con la Malpensa, che è molto interessante sebbene resti ancora da dimostrare il numero di utenti, soprattutto di quelli in entrata, oggi inesistenti.

Detto questo, ho preso atto che il raccordo, sostanzialmente, concerne per circa un terzo il territorio svizzero e per due terzi il territorio italiano, senza dimenticare che l'Italia dovrà realizzare il raccordo a Busto Arsizio per poter raggiungere l'aeroporto della Malpensa. Ebbene, circa quanto si è fatto, o si sta facendo, nella vicina Repubblica, il messaggio e il rapporto sono piuttosto carenti: quest'ultimo si limita ad affermare, senza presentare prove concrete, che «è comunque da escludere il rischio che si realizzi solo il tratto su territorio svizzero». Per la presentazione e l'approvazione del progetto e del credito sul lato italiano, si rinvia al 2008, e si fa riferimento a dichiarazioni rilasciate dai ministri Antonio Di Pietro e Massimo D'Alema che, a chi le ha sentite, sono apparse come prese di posizione contingenti e personali. Né va dimenticato che il rapido susseguirsi di Governi di opposte opinioni politiche porta l'Italia ad affermare e, se del caso, disdire prese di posizione nel breve lasso di qualche anno, per non dire di qualche mese. Il sottoscritto non può non pensare a quanto vissuto personalmente, e a quanto vive tutt'ora il Ticino, nei rapporti con l'Italia nell'ambito del PTL e la sua continuazione sul territorio di Ponte Tresa Italia,

Cunardo, Marchirolo, eccetera – il Consigliere di Stato ne è ben al corrente. Nel 1999, avevo affermato che la dogana del Madonnone, in teoria una soluzione ottimale, che personalmente ho sempre sostenuto, avrebbe potuto rappresentare, all'atto pratico, una cattedrale nel deserto: concedetemi di paventare il medesimo rischio a Stabio per la ferrovia Chiasso-Malpensa.

L'aspetto finanziario del progetto è poi ancora da definire: infatti, al di là di quanto già stanziato e dei 72 milioni di franchi in discussione, nel rapporto si afferma che il Cantone sarà chiamato a pagare comunque il 50% dei costi finali, che, indubbiamente, si riveleranno superiori alle attuali previsioni. Anche le critiche rivolte alla Confederazione, la cui partecipazione avrebbe potuto e dovuto essere superiore, lasciano il tempo che trovano e non porteranno di certo a un aumento del finanziamento. Inoltre, i costi di gestione non sono chiari: si parla di contributi cantonali annui che, stando al rapporto, ammonteranno a ben 750 mila franchi.

L'unica motivazione che può indurre ad accogliere il messaggio è il reale pericolo di perdere il contributo della Confederazione qualora non si procedesse in tempi brevi. Ma, se per usufruire del sussidio da Berna (già definito, tra l'altro, insufficiente) dobbiamo assumerci costi esorbitanti di investimento, e soprattutto di gestione corrente, il santo vale la candela? Mettiamo perlomeno qualche paletto.

Ho riassunto in questa sede considerazioni che non ho potuto esprimere al momento opportuno in Commissione, in quanto assente per motivi di salute. Per coerenza voterò a favore del congelamento del credito fino a quando l'Italia non chiarirà la sua posizione dando le garanzie necessarie per procedere alla realizzazione dell'opera, allineandomi quindi al contenuto dell'emendamento che presenterà il mio partito. Se, per contro, si vorrà proseguire in ogni caso, non potrò dare il mio assenso. Mi auguro comunque, nel caso il Parlamento respingesse l'emendamento, di essere smentito perché come ho già detto l'idea è senz'altro buona e in quanto tale la sottoscrivo.

BOBBIA E. - Speriamo che la storia non si ripeta, e che non si riproponga la misera conclusione della cosiddetta "ferrovia del malocchio", costruita nel 1924 e fallita ben due volte prima di essere soppressa dall'allora dittatore italiano Benito Mussolini.

Fatta questa premessa, vorrei ringraziare il Consigliere di Stato e la Deputazione ticinese alle Camere federali per aver riservato al Ticino un investimento infrastrutturale di questa portata. Le mie critiche, peraltro ben recepite dal relatore nel suo rapporto, vogliono essere costruttive e non affatto sminuire il loro impegno. Siccome sono del Mendrisiotto e sono il direttore della Società svizzera impresari costruttori, sezione Ticino, avrei difficoltà a non votare questo credito, che infatti voterò tanto più volentieri se sarà accolto l'emendamento presentato da Lorenzo Orsi che chiede di vincolare l'utilizzo del credito al rilascio da parte della vicina Repubblica di garanzie finanziarie e di principio.

L'Italia è "bella e ballerina" contemporaneamente, per cui la prudenza è d'obbligo se non vogliamo che anche la ferrovia si interrompa a Stabio, come accaduto con la strada, la SPA 394, che giace incompleta. Comunque – e questo è senz'altro un elemento positivo – mi è giunta voce che la Conferenza dei servizi, che raggruppa i Comuni toccati dal collegamento ferroviario, convocata ieri a Roma, ha approvato il progetto definitivo dell'infrastruttura.

Mi lascia inoltre perplesso il fatto che la linea, per passare da Varese, debba essere interrata, operazione tutt'altro che facile anche se i responsabili della Regione Lombardia intendono lanciare questo progetto con i privati, nel senso che darebbero in cambio aree preziose ed edificabili proprio nelle vicinanze della stazione. D'altro canto, come ho detto

oggi al collaboratore del Consigliere di Stato, probabilmente è stato commesso un errore nella stima degli utenti previsti, che ritengo non possano essere più di settecento, e non settemila. Ma, siccome non sono in possesso di alcuna conferma scientifica, vale quanto affermato sulla base degli studi eseguiti.

Vorrei ancora farvi presente due aspetti, il primo dei quali riguarda il problema del rifornimento del punto franco di Stabio dove giornalmente arrivano due treni, che è stato sottovalutato dalle Ferrovie. Il secondo concerne invece il Municipio di Stabio, che era e penso sia tutt'ora d'accordo di realizzare questa ferrovia, attendendosi però compensazioni viarie che, così mi dicono, erano state promesse ma sono cadute, non essendo stata realizzata la strada che oltretutto avrebbe permesso di evitare di realizzare passaggi a livello, incresciosi nell'ambito di una linea ferrovia moderna e non certo indice di progresso.

Ciò detto, do comunque fiducia al progetto e al Governo, affinché possa procedere oltre, con la necessaria prudenza e avvedutezza.

GOBBI R. - Il nostro Cantone ha bisogno di infrastrutture che favoriscano la mobilità, sia pubblica sia privata: è una delle condizioni quadro imprescindibili per il suo sviluppo. Perciò sostengo il messaggio e il relativo rapporto della Commissione della gestione e delle finanze che concedono il credito di 72 milioni di franchi quale contributo per la costruzione del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese. La ferrovia va ricordato è l'unica opera sul territorio ticinese che potrà usufruire dei finanziamenti previsti dalla legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali (LFIT), adottata dalle Camere federali durante la sessione autunnale del 2006. La disponibilità di un credito, però, non deve indurre a usufruirne per forza, anche per costruire infrastrutture non necessarie; tuttavia quella in oggetto darebbe un reale contributo alla mobilità del Cantone.

Per ottenere il finanziamento, il Cantone si è battuto con determinazione, soprattutto per vincere le reticenze del resto del Paese, visto che vari progetti hanno fatto a gara per accaparrarsi i crediti, la maggior parte dei quali se li è aggiudicati l'agglomerato di Zurigo. Mi auguro quindi che oggi il Parlamento approvi il credito perché se lo respingessimo Berna, in futuro, potrebbe negarci i finanziamenti per altre opere infrastrutturali importanti, (mi riferisco in particolare alla strada Stabio-Gaggiolo). Non solo il Governo e il Parlamento, ma anche l'intero Cantone perderebbero la loro credibilità in caso di mancata concessione del credito. Associandomi all'emendamento presentato dal PLR, finalizzato a ottenere garanzie finanziarie e di principio da parte italiana, vi invito dunque ad accogliere il credito.

STOJANOVIC N. - Vorrei fare quattro osservazioni in merito al credito in esame. Innanzitutto, mi sorprende che il signor Attilio Bignasca, che è anche deputato alle Camere federali, affermi che qualcuno a Berna possa considerare la nuova tratta ferroviaria Lugano-Malpensa un prolungamento di AlpTransit oltre Lugano. Personalmente ritengo che non sia così, ma in caso contrario pregherei il Consiglio di Stato di chiarire la questione, perché il credito in oggetto riguarda principalmente il traffico passeggeri e non quello delle merci.

In secondo luogo, parecchi oratori, così come il rapporto del collega Paolo Beltraminelli, hanno ammesso che la ferrovia avrà, tra gli altri, un importante vantaggio: la diminuzione del tempo di percorrenza verso Berna e Basilea, perché con il nuovo tunnel del

Lötschberg, che sarà messo in esercizio alla fine di quest'anno, per recarsi da Lugano a Berna ci vorranno 2:30 ore contro le attuali 4:15. Quindi il Sottoceneri sarà più vicino a Berna che non a Zurigo o a Lucerna, almeno fino all'apertura della galleria di base del San Gottardo e di quella del Monte Ceneri.

La terza osservazione riguarda il collegamento con la Malpensa, che considero meno importante rispetto a quelli con la Svizzera romanda e con Berna e al traffico regionale. Collegando il Ticino alla Malpensa dovremmo rivedere alcune scelte che stiamo facendo ancora in questi anni: mi riferisco in particolare agli investimenti milionari per l'aeroporto di Lugano. Al Consiglio comunale di Lugano ancora di recente è stato chiesto un ulteriore credito di un milione di franchi e Berna sembra intenzionata a sovvenzionare addirittura la tratta Lugano-Berna. Questi investimenti risultano eccessivi alla luce dell'apertura del nuovo collegamento, perché Berna disterà da Lugano solo 2:30 ore: non reputo quindi necessario avere un collegamento aereo sovvenzionato per di più dall'Ente pubblico.

Infine, alcune osservazioni sull'atteggiamento assunto dai tre oratori del PLR, che chiedono garanzie. Per esempio, Edo Bobbià ritiene che il numero di utenti previsti non sia veritiero: può anche darsi, ma in politica bisogna essere coerenti e non usare due pesi e due misure. Mi spiego: lo studio, condotto su incarico del Dipartimento del territorio, *Galleria Mappo-Morettina: valutazione degli effetti sul traffico e sull'ambiente a dieci anni dall'inaugurazione*, pubblicato nell'aprile di quest'anno, mostra gli effetti del traffico motorizzato nel Locarnese: se a Muralto, in via Stazione, si era previsto che, con l'apertura della galleria Mappo-Morettina, ci sarebbero state quindicimila automobili, oggi ne transitano il doppio. La stessa galleria comporta un traffico maggiore rispetto alle previsioni. Quindi, semmai, i problemi di divario tra le previsioni e la realtà riguardano soprattutto i progetti stradali.

D'altro canto, sono estremamente preoccupato per quello che sta succedendo a Lugano con la galleria Vedeggio-Cassarate perché, analogamente a quanto accaduto a Locarno, le misure di accompagnamento non sono rispettate come dovrebbero e il numero di parcheggi in centro aumenta invece di diminuire. Inoltre, siamo venuti a conoscenza di un *masterplan* a Massagno che prevede una nuova strada di accesso a Lugano. Questi sono problemi molto più gravi rispetto a quello concernente il numero di utenti sollevato da Edo Bobbià. Sono i progetti stradali che non rispettano le previsioni, perciò, se vogliamo essere coerenti, dovremmo pretendere garanzie ogni volta che dobbiamo approvarne uno.

CAIMI C.L. - Sono favorevole alla concessione del credito, e quindi sostengo il rapporto, proprio perché prevede una differenziazione delle offerte di mobilità pubblica. Non ripeterò quanto ampiamente esposto dai miei colleghi, ma vorrei soffermarmi su un aspetto che non è stato sollevato: tutti chiedono garanzie sull'esecuzione da parte italiana per quanto di sua competenza, ma nessuno si è chiesto se esistano obblighi giuridici internazionali in tal senso. Poco fa, il Consigliere di Stato mi ha confermato che non esiste nessun trattato internazionale che regola il progetto AlpTransit, la ferrovia Mendrisio-Varese e il sistema TILO. Anche quest'ultimo sta suscitando discussioni tutt'altro che trascurabili, dato che l'Italia si sta ritirando da questa iniziativa prospettando l'apertura ad altre soluzioni, tra cui la messa a concorso delle tratte che era previsto fossero della TILO. Mi ha colpito il comunicato stampa rilasciato il 13 settembre di quest'anno dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, nel quale il ministro Moritz Leuenberger ha affermato che «*il progetto concernente la nuova linea ferroviaria Mendrisio-Varese è sulla buona strada. In entrambi i Paesi sono in corso i necessari lavori preliminari che porteranno, tra l'altro, alla firma di un accordo internazionale sul*

finanziamento e la costruzione». Si tratta certamente di una cosa positiva, ma è perlomeno curioso che prima si facciano gli investimenti e, in particolare, da parte nostra, si prendano decisioni che non sono reversibili, e solo in un secondo momento, forse, si firmi il relativo accordo. Oggi, stiamo decidendo di investire 72 milioni di franchi chiedendoci quali garanzie possa assicurare l'Italia per quanto di sua competenza, dimenticandoci che l'unico strumento in grado di fornirle è il trattato internazionale. Siccome l'accordo che la Svizzera ha firmato con l'Unione Europea sui trasporti terrestri, entrato in vigore il 1° giugno 2002, non contempla i problemi su cui ci stiamo chinando, invito il Consiglio di Stato, tramite il Direttore del DT, a farsi parte attiva chiedendo a Berna non solo di predisporre in tempi brevi i documenti che porteranno alla stipulazione di un accordo internazionale, ma che l'accordo sia firmato al più presto.

Nonostante le riserve sul rispetto degli impegni da parte italiana, oggi possiamo e dobbiamo votare il credito, anche se – ripeto – trovo inopportuno questo modo di lavorare alla leggera, come se si trattasse di rapporti tra vicini di casa e non di investimenti miliardari.

QUADRI L. - Il messaggio in esame mi mette molto a disagio, perché, come è già stato rilevato in alcuni interventi precedenti, ci troviamo di fronte a una situazione di incertezza circa la presenza italiana in seno a TILLO, e soprattutto nel progetto AlpTransit Gottardo, per il quale stiamo spendendo 30-40 miliardi di franchi senza sapere fino a dove arriverà, perché l'Italia – stando a quanto affermato dalle Ferrovie italiane – sostanzialmente se ne frega, visto che punta soprattutto sul Lötschberg. Prima di stanziare i crediti relativi a grandi opere ferroviarie internazionali in cui è presente l'Italia, dovremmo essere assolutamente certi che questa intende adempiere ai propri impegni. Quindi, nel caso concreto, suggerirei, come minimo, di metterci all'opera quando l'Italia sarà arrivata a metà dei lavori e avrà saldato le relative fatture, per evitare che, come di consueto, facciamo i primi della classe per poi restare con un pugno di mosche, perché, per esempio, ha un nuovo Governo che fa *tabula rasa* degli impegni presi da quello precedente. Alla luce di quanto detto, pur dispiacendomi per il Consigliere di Stato, non mi sento di votare questo credito.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Prima di entrare nel merito dei singoli interventi, di gruppo e personali, vorrei dare qualche indicazione sulla richiesta di credito. I 72 milioni di franchi corrispondono al 50% del costo del tratto di nostra competenza, mentre la restante parte è finanziata dalla Confederazione attraverso la LFIT, approvata nell'ottobre 2006 dalle Camere federali. La legge, all'art. 7 cpv. 1, stabilisce tuttavia che il diritto a tali fondi si estingue se i lavori non saranno avviati entro la fine del 2008. Questa norma, modificabile, se del caso, solo dalle Camere federali, costituisce evidentemente un "corsetto" molto stretto per il Cantone e per le Ferrovie federali svizzere (FFS), e ha imposto una forte accelerazione dei lavori. In particolare, le FFS, committenti dell'opera di cui saranno i gestori, nelle scorse settimane hanno inoltrato il progetto di pubblicazione all'Ufficio federale dei trasporti per l'approvazione dei piani secondo la legge federale sulle ferrovie [Lferr; RS 742.101], procedura che permette di sancire l'utilità pubblica dell'opera e di ottenere l'autorizzazione per la costruzione.

Molti di voi sono perplessi riguardo alle intenzioni sul versante italiano di proseguire e di accelerare i lavori: in questi casi, adottare una certa cautela è sempre appropriato, se non d'obbligo; però devo dire, come ho già avuto modo di fare in Commissione della gestione

e delle finanze, che in Italia i lavori per la realizzazione della nuova linea proseguono nel rispetto dei tempi fissati. Quindi finora non ci sono indizi che facciano pensare a riserve mentali da parte italiana.

Il collegamento Mendrisio-Varese riveste un ruolo importante nella strategia cantonale in materia di mobilità e di sviluppo territoriale: è un tassello fondamentale nel servizio ferroviario regionale TILO, la cui prima tappa, avviata nel 2005, ha introdotto l'orario semicadenzato sulle due principali linee all'interno del Cantone (Biasca-Chiasso e Locarno-Bellinzona). Grazie alla ferrovia, TILO potrà essere esteso fino a Varese, collegando così tra di loro gli agglomerati di Lugano, Chiasso-Mendrisio, Varese e Como, il cui bacino globale di utenza si aggira attorno al mezzo milione di abitanti. È importante sottolineare quest'ultimo dato, perché sono state sollevate alcune perplessità in merito al numero di utenti previsti, che è stato però calcolato sulla base di studi effettuati negli scorsi anni. La nuova tratta permetterà anche di collegare Lugano con l'aeroporto intercontinentale della Malpensa in un'ora e di ridurre di due ore i tempi di percorrenza verso la Svizzera romanda. Inoltre, essa assume una rilevante valenza economica contribuendo in modo significativo al miglioramento dell'accessibilità dei fattori di localizzazione e all'integrazione del Cantone nel contesto socioeconomico della Regio Insubrica, alla quale ha opportunamente accennato Brenno Martignoni – che ringrazio – perché questo è stato uno dei primi progetti ad essere voluto anche dalla Regio Insubrica già qualche anno fa. La ferrovia, non da ultimo, costituisce un elemento importante nel Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto, ma non solo, ed è un tassello fondamentale del Piano dei trasporti del Mendrisiotto. L'apertura della linea è prevista per la fine del 2011.

Vengo ora ad alcuni aspetti sui quali il rapporto di Paolo Beltraminelli ha espresso qualche perplessità, e in particolare alla preoccupazione destata dal fatto che la richiesta di credito sia basata su un progetto di massima, con un'approssimazione dei costi di +/- 20%, e non su uno definitivo, con, invece, un'approssimazione di +/-10%. Ma è la tempistica ristretta imposta dalla Confederazione per poter avviare i lavori entro il 2008 ad aver determinato questa situazione. D'altra parte, è obiettivo anche delle stesse FFS, che disporranno del contributo fisso della Confederazione, rispettare questo tetto di spesa. Inoltre, il Consiglio di amministrazione delle FFS approva sempre i crediti di progettazione sulla base di preventivi di massima, ritenuti a loro volta il tetto massimo.

In secondo luogo, la Commissione della gestione e delle finanze, come del resto alcuni di voi, ritiene che il contributo della Confederazione, trattandosi di un progetto internazionale, avrebbe dovuto essere superiore. Ma il finanziamento si basa sulla LFIT, ed essa prevede una partecipazione massima della Confederazione del 50%. Anche considerando la domanda di tracce, questa ripartizione appare commisurata. Infatti, si prevedono due treni regionali all'ora per direzione e un treno diretto, inizialmente ogni due ore: è dunque prevalente l'uso regionale. Per infrastrutture destinate al solo traffico regionale, la partecipazione del Cantone è sempre dell'80%. Date queste premesse, non è stato possibile ottenere un finanziamento maggiore da parte della Confederazione.

La Commissione della gestione e delle finanze ritiene inoltre che Berna dovrebbe assumersi una maggiore partecipazione dei costi non coperti del traffico regionale, che sono stimati in circa 1.5 milioni di franchi all'anno per i treni regionali e a circa un milione di franchi all'anno per i treni Interregio: attualmente, la partecipazione della Confederazione a questi costi ammonta a circa il 70%. Con l'entrata in vigore, il 1° gennaio 2008, della Nuova perequazione finanziaria, la quota scenderà al 52%. Non è dunque pensabile trattare una ripartizione differente per il traffico regionale tra Mendrisio e Stabio Confine.

Da ultimo, la Commissione invita il Dipartimento a prevedere opportuni mezzi finanziari per promuovere l'utilizzo del nuovo servizio tramite un'informazione mirata e una politica dei prezzi attrattiva, soprattutto nei primi tempi, oltre ad auspicare la previsione di adeguati *Park and Rail* sul territorio italiano. Per quanto concerne l'aspetto legato al *marketing*, posso assicurare che, come accaduto ogni qualvolta c'è stato un potenziamento o una nuova offerta di trasporto pubblico, anche in questo caso sarà lanciata un'adeguata promozione transfrontaliera. In più, sono in corso trattative con la Regione Lombardia per trovare, oltre all'estensione della rete, anche soluzioni adeguate a livello tariffale. Il progetto sul lato italiano comprende inoltre la realizzazione di importanti infrastrutture di interscambio: sono previsti dei *Park and Rail* alle fermate di Induno Olona, di Arcisate e di Gaggiolo. Presso quest'ultima, punto nodale della rete stradale situato a ridosso del confine, è previsto un terminale bus per l'interscambio ferro-gomma.

Infine, viste le perplessità che nutre, la Commissione, nelle conclusioni del rapporto, invita il Consiglio di Stato a tenere costantemente informato il Gran Consiglio sull'evoluzione dell'opera. Raccolgo l'invito perché ritengo sia una cosa opportuna oltre che doverosa. L'emendamento proposto da Lorenzo Orsi per il PLR costituisce un'ulteriore garanzia per la tranquillità del Parlamento, e in fondo anche del Consiglio di Stato che, non essendoci impedimenti di sorta, dà allo stesso la sua approvazione.

Vorrei ora soffermarmi su alcuni aspetti particolari sollevati dagli interventi parlamentari. Innanzitutto ringrazio Lorenzo Orsi e tutti coloro che sono intervenuti dopo di lui per il sostegno. Egli ha affermato che *«il gruppo liberale condivide anche la posizione critica del [...] rapporto [...] in quanto esige, da parte del Consiglio di Stato, un attento controllo sui costi, sul rispetto della tempistica e sulle credenziali della controparte italiana»*. L'emendamento che ha presentato va già in quella direzione, ma egli può stare sicuro che da parte del Cantone e delle FFS si presterà la dovuta attenzione.

Marco Rizza ha sollevato la delicata questione della posizione dell'ente ferroviario italiano nei confronti della società TILO SA: non sono ancora in grado di spiegare come sta evolvendo la situazione. Sicuramente qualche problema c'è, come del resto ha dato atto anche la stampa, però per noi sarebbe comunque importante lasciare la gestione della linea se possibile a TILO. Dai colloqui con le autorità regionali e le ferroviarie italiane sembra emergere che, indipendentemente dalla posizione di Trenitalia, una soluzione soddisfacente all'interno di TILO tra i due Paesi sia possibile: i dissapori dovrebbero essere superati, o comunque non dovrebbero creare grossi problemi a livello gestionale.

Le statistiche citate da Raoul Ghisletta sono impressionanti, oltre che reali: il traffico si fa sempre più importante nel Mendrisiotto, in particolare nel Basso Mendrisiotto. Ciò giustifica, se non addirittura impone, la realizzazione del collegamento.

Ringrazio Attilio Bignasca perché, con mia soddisfazione, la Lega, o perlomeno la sua maggioranza, ha dato comunque la sua adesione al progetto. Le perplessità che ha espresso possono essere fugate, perché l'emendamento presentato da Lorenzo Orsi impone la presentazione di garanzie molto chiare. I dubbi sollevati dal gruppo della Lega come da altri – sia chiaro – non sono del tutto infondati, però credo che, come ha detto Marco Rizza, si tratta anche di dar prova di coraggio, ritenuto che nel caso concreto le premesse per la riuscita del progetto sono comunque date.

Di quanto affermato da Brenno Martignogni mi sono già occupato e, in effetti, la collaborazione a cavallo della frontiera è un elemento decisivo da un profilo economico ma anche politico-istituzionale.

Ringrazio Francesco Maggi che, ultimamente, è stato mio avversario nella questione riguardante la Variante 95: è positivo trovare un denominatore comune che possa costituire un segno di equilibrio nelle varie politiche del Cantone, assicurando un futuro ad

alcuni progetti, anche se bisogna riconoscere che il referendum lanciato contro la Variante 95 e le discussioni che ne sono seguite hanno costituito un importante momento di democrazia come non ce ne sono stati da diversi anni a questa parte. In definitiva, bisognerà prendere atto del risultato che emergerà il 30 settembre, indipendentemente da quale sarà, e considerare che la democrazia in Ticino gioca un ruolo di primo piano e riesce ancora ad appassionare, entro certi limiti, la gente. Ciò detto, attualmente non sono in grado di sciogliere le sue perplessità in merito al collegamento del Locarnese con il Sempione: visto che ha presentato un'interrogazione al riguardo, lo farò in occasione della sua evasione.

Ringrazio anche Carlo Lepori per il suo breve ma significativo.

Rodolfo Pantani mi ha rivolto una domanda molto precisa, ovvero quanto costerà il biglietto della linea: per il momento posso solo dire che, sulla base della documentazione disponibile, esso corrisponderà a una sorta di *Mischung* del prezzo del biglietto delle FFS e delle Ferrovie italiane. Ovviamente, esso varierà a dipendenza dalla tratta da percorrere: sicuramente da Malpensa a Lugano costerà più che da Varese a Mendrisio.

Ho già avuto modo di sentire in Commissione della gestione e delle finanze le perplessità espresse da Tullio Righinetti. Non so in che misura quello che è stato detto oggi, unitamente all'emendamento presentato, possa contribuire a fugarle. Sono preoccupazioni che, in fondo, hanno avuto anche il Consiglio di Stato, il Dipartimento e le FFS. Ma – lo ribadisco – finora le Ferrovie italiane e la Regione Lombardia si sono comportate conformemente agli impegni presi e mi auguro che continueranno a farlo. Comunque, anche la Svizzera potrebbe avere ritardi, anche se attualmente può garantire che procederà velocemente perché la LFIT la obbliga a farlo.

Ringrazio Edo Bobbià per la correttezza dimostrata, visto che già in Commissione della gestione e delle finanze aveva dato una notizia positiva per chi crede nel progetto ma non altrettanto per lui che, al contrario, aveva qualche dubbio in proposito. Per quanto riguarda il Municipio di Stabio, ribadisco quello che ho già detto in Commissione, ovvero che sarei stupito se oggi si rammaricasse del fatto che la ferrovia sarà realizzata prima della strada, perché esso, cambiando la sua posizione iniziale, si è fermamente schierato, assieme a Ligornetto e molti altri, contro la superstrada.

Ringrazio anche Rinaldo Gobbi per il suo intervento, che non poneva particolari problemi.

Nenad Stojanovic ha fatto riferimento ad Attilio Bignasca, quando affermava che il prolungamento a sud di Lugano potrebbe essere assimilato al collegamento di cui ci stiamo occupando. Per quanto ci riguarda, come ho già avuto modo di dire proprio ad Attilio Bignasca, le due cose sono assolutamente distinte, innanzitutto perché la ferrovia in esame è prevista unicamente per il traffico passeggeri, mentre sulla ferrovia AlpTransit transiteranno anche le merci. Inoltre, per una questione di rispettabilità del nostro Cantone, ma anche della stessa AlpTransit, quest'ultima deve andare fino a sud di Lugano se vuole adempiere agli scopi per cui è nata. E questa ferrovia è rilevante per le FFS stesse, per il Cantone Ticino, ma anche proprio per le relazioni transfrontaliere: non dobbiamo scordarci che mette in relazione un bacino di utenza di mezzo milione di abitanti, ma che, se fosse leggermente esteso, ne conterebbe qualche milione. Per cui, oltre a essere diversi nella loro concezione, i due progetti possiedono entrambi una propria dignità e devono essere perseguiti, ognuno secondo i tempi previsti, con tenacia e con passione.

Della questione riguardante gli investimenti per l'aeroporto di Agno ne parlerà probabilmente Paolo Beltraminelli, che è più competente di me. Personalmente, mi limito a sottolineare che per il Ticino avere un collegamento verso un aeroporto intercontinentale come la Malpensa è importante. Però, al di là di considerazioni legate alla mobilità o di

altro genere, per i ticinesi, siano essi direttori di banca o di qualche industria, è altrettanto importante disporre di un proprio aeroporto, di una finestra aperta sulla Svizzera e sull'Europa: se la Malpensa rappresenta metaforicamente un supermercato ben fornito, nel quale però è più facile perdersi, Lugano-Agno è una boutique di qualità, facilmente accessibile, seppur non sempre a prezzi contenuti. Per non tacere del fatto che, in ogni caso, attorno all'aeroporto di Lugano si sono sviluppate, e continuano parzialmente a farlo, industrie, imprese, eccetera, che impiegano alcune centinaia se non migliaia, di lavoratori. Inoltre, in qualità di membro del Consiglio di amministrazione della Lugano Airport, ritengo comunque che gli investimenti siano realmente mirati e, a questo punto va detto, non esagerati, ma proprio legati o alla sicurezza o a uno sviluppo moderato, ragionato e ragionevole.

Per quanto concerne la questione delle misure fiancheggiatrici a Lugano nell'ambito del PTL, posso assicurare che le prendiamo con la massima serietà possibile. C'è, attualmente, non lo nascondo, una preoccupazione legata all'uscita della futura galleria Veduggio-Cassarate sul lato di Cassarate, ma la Città di Lugano, il Cantone e anche i Comuni adiacenti stanno cercando di trovare una soluzione per tempo. C'è una sorta di paradosso: i lavori della galleria stanno procedendo più velocemente di quanto ci aspettavamo e questo ci crea qualche difficoltà. Il Cantone – ma non ho nessun motivo di dubitare che anche Lugano la pensi così – ritiene che le misure fiancheggiatrici siano necessarie non solo per non perdere il contributo della Confederazione, ma anche per onorare gli impegni presi, continuando a mantenere quella credibilità che ci ha permesso finora di avere buoni rapporti con il Ministro Moritz Leuenberger e gli alti funzionari del suo Dipartimento.

Carlo Luigi Caimi ha chiesto al Consiglio di Stato di adoperarsi affinché si concluda al più presto un accordo internazionale "cappello". Di fatto, ci sono alcuni accordi settoriali che probabilmente non danno sufficienti garanzie alle parti ma, nei limiti della nostra esiguità territoriale con le FFS e con Berna mi impegno affinché sia posta una richiesta in tal senso.

Lorenzo Quadri non se la sente di votare il credito in assenza di precise assicurazioni da parte della controparte italiana: ribadisco che finora non ci sono state avvisaglie che indichino che l'Italia non sia intenzionata a onorare i propri impegni. Inoltre, ritengo che, essendo in gioco le FFS, il Cantone, e importi rilevanti ci siano sufficienti garanzie, confermate del resto anche dall'emendamento, per approvare il credito. Altre certezze non posso darne, tranne assicurare che presteremo la massima attenzione affinché neanche un centesimo sia sprecato e l'opera non diventi una *cattedrale nel deserto*.

BELTRAMINELLI P., RELATORE - Il miglioramento della mobilità in Ticino può risultare solo dall'integrazione tra il traffico pubblico e quello privato e tra la strada e la ferrovia, integrazione che tuttavia, come attestano alcuni studi scientifici, finora ha rappresentato uno dei nostri talloni d'Achille. Ben venga quindi, finalmente, la nuova opera ferroviaria che salutiamo con molto favore. E dispiace che qualcuno, proprio in occasione del voto su questo importante credito, colga l'opportunità per ribadire che non crede nel *mix* strada-ferrovia e né nel trasporto aereo quando invece moltissime aziende del nostro Cantone sono fiere di vantare nelle vicinanze l'unico aeroporto di linea svizzero a sud delle Alpi: occorre fare attenzione, perché l'equilibrio raggiunto, che comunque è ancora fragile come dimostra questo dibattito, potrebbe rompersi, e l'unico a perderci sarebbe il Cantone e la sua capacità di promuovere la mobilità.

Qualcuno ha affermato che il taglio del rapporto è critico, ma si tratta semplicemente di realismo, che ha indotto la Commissione a riconoscere e a riportare, per correttezza, le incognite rimaste in un rapporto comunque adottato, seppur con qualche riserva, all'unanimità. Si tratta, come segnala lo stesso rapporto, di un'opera di grande importanza che ridarà slancio al settore. Le prossime grandi opere in Ticino saranno infatti soprattutto di tipo ferroviario. In particolare, il prolungamento a sud di AlpTransit e le altre opere connesse a essa, che permetteranno collegamenti rapidi tra i poli urbani del Cantone. Motivo per cui non possiamo commettere errori con questa prima grande opera ferroviaria, la quale dovrà davvero essere efficiente ed efficace e, soprattutto, utilizzata. Non dobbiamo dimenticare che in troppi, anche tra i parlamentari a livello federale (e il Consiglio federale non è da meno), tendono ad accollare sempre maggiori competenze e oneri finanziari del traffico pubblico regionale ai Cantoni, che, a loro volta, saranno costretti a ribaltarne una parte sui Comuni. A noi ticinesi questa evoluzione non può andare bene e non dobbiamo perdere l'occasione per ribadirlo.

Vengo ora alle incognite che rimangono sul tappeto, la prima delle quali riguarda la garanzia della controparte italiana. Nel dibattito odierno sono state date numerose garanzie, ma nessuna è assoluta: ben venga quindi l'emendamento presentato da Lorenzo Orsi, in quanto non si può certo dare avvio ai lavori senza aver prima regolato questo importante aspetto.

Un altro problema che mi preme sottolineare è il termine, fissato alla fine del 2008, entro il quale dovranno essere avviati i lavori, un lasso di tempo breve, anzi brevissimo, trattandosi di un'opera infrastrutturale. Purtroppo, il credito è inserito nella LFIT approvata alla fine dell'anno scorso dalle Camere federali, e solo loro potrebbero, eventualmente, differire il termine. Chiaramente, è stato stabilito che il 50% del sussidio della Confederazione è garantito solo se la scadenza sarà rispettata. Ma allora, e mi rivolgo al Consigliere di Stato e al Consiglio di Stato, occorre agire immediatamente presso le Camere federali, attraverso la nostra Deputazione, affinché, se per cause assolutamente indipendenti dalla nostra volontà l'avvio dei lavori fosse differito di qualche mese o magari di un anno, non ci sia negato in modo ingeneroso il credito.

In terzo luogo, ci sono le incognite legate ai costi che possono subire una variazione nell'ordine di +/- 20%. Ciò, ne abbiamo preso atto, non è usuale: di solito, il Gran Consiglio pone in votazione i crediti di costruzione sulla base di un credito definitivo (+/- 10%), mentre è prassi delle FFS approvarli sulla base di preventivi di massima, che prevedono, appunto, una variazione di +/- 20%. Il messaggio non lo segnala, ma ricordo che qualsiasi superamento verrà ugualmente ripartito tra il Cantone e le FFS. Il Consigliere di Stato ha affermato che i «*preventivi di massima, [sono] ritenuti a loro volta il tetto massimo*»: me lo auguro, ma, comunque, è meglio per il Gran Consiglio essere in chiaro sulla ripartizione per essere pronto qualora si dovessero verificare sorpassi.

Inoltre, desta preoccupazione la notizia di questi giorni del possibile ritiro di Trenitalia da TILO. È una sorpresa giunta inaspettata; tuttavia fa piacere che da parte svizzera si sia reagito prontamente, perché significa che se dovesse accadere, le FFS farebbero la loro parte e la Regione Lombardia sembra disposta a fare altrettanto, se anche il Cantone lo farà. Si tratta di incognite che riguardano la gestione e non la costruzione, ma ci auguriamo che l'interessante progetto transfrontaliero TILO possa continuare a operare in tutta tranquillità e senza problemi da parte italiana. Ovviamente saremmo tutti più tranquilli se ad aggiudicarsi la gestione fosse TILO; tuttavia abbiamo almeno la garanzia che le FFS, committenti dell'opera, stanno seguendo attentamente il progetto, al quale tengono molto.

Vi è poi la questione dell'effettiva utilizzazione della ferrovia. È chiaro che, fino alla messa in esercizio della linea, non si potranno fugare i dubbi concernenti il numero di utenti stimati. È certo che, se dovessero essere confermati settemila passeggeri, il deficit d'esercizio ammonterà a circa un milione e mezzo di franchi, ma con l'attuale ripartizione dei compiti il deficit sarà assunto dal Cantone e dalla Confederazione in parti uguali. Puntualizzo che i costi di gestione della linea, che superano ovviamente il deficit d'esercizio, saranno invece completamente a carico delle FFS.

Il Consigliere di Stato ha giustamente osservato che la linea è sì internazionale, ma in parte anche regionale e quindi ritiene giusto che il Cantone faccia la sua parte. Tutto vero, ma va sottolineato il valore anche simbolico del fatto che finalmente, e per la prima volta, lo Stato italiano si impegna nella realizzazione di un'opera ferroviaria importante (finora AlpTransit è stata costruita unicamente con risorse svizzere). Perciò, è fondamentale che l'Italia dia una risposta positiva, ed è per questo motivo che il Ministro Moritz Leuenberger non perde occasione per coinvolgerla. Ci aspettiamo quindi un aiuto non solo simbolico da parte della Confederazione e che magari – perché no? – copra maggiormente i deficit di gestione.

Infine, è indispensabile un cambiamento di mentalità a favore della ferrovia e del trasporto pubblico, altrimenti, i deficit di gestione non faranno che aumentare. Auspico perciò che si predispongano incentivi per stimolare i frontalieri a usufruire della ferrovia, perché se non dovessero farne uso – e sappiamo che in Italia il concetto di trasporto pubblico ha una valenza diversa rispetto alla Svizzera – tanto vale non costruirla. Bisognerà quindi insistere affinché i *Park and Rail* siano costruiti non solo a Stabio, ma direttamente in Italia. E, soprattutto, bisognerà agire presso le aziende, le banche e il settore terziario, che impiegano frontalieri, per favorire l'acquisto di abbonamenti per i propri collaboratori che, altrimenti, percepirebbero la ferrovia come un ulteriore onere e il problema resterebbe irrisolto.

In definitiva, pur essendo numerose, le incognite non sono decisive, costituendo piuttosto occasioni per risolvere al meglio i problemi che poi influiranno sulla gestione, affinché la futura ferrovia sia davvero efficiente, con un numero di passeggeri degno della spesa sostenuta. Perciò, reputo che si possa proseguire con coerenza senza dimenticare nessuna regione del Cantone e mi auguro che il Gran Consiglio dia una massiccia adesione al credito in oggetto.

BIGNASCA A. - Il collega Nenad Stojanovic ha una bellissima visione dei trasporti pubblici; tuttavia, la situazione in cui si trova il collegamento da Malpensa alla linea del Sempione è la stessa di Porta alpina: si spera che sarà programmato, però finora non si è fatto niente. D'altronde abbiamo realizzato il Sempione, ci siamo pagati la linea fino a Domodossola, abbiamo contribuito largamente al finanziamento di Domodossola 2: non si può certo pretendere che arriviamo anche fino alla Malpensa. La Svizzera la sua parte l'ha fatta. Il Lötschberg è già pronto ma il collegamento di Malpensa alla linea del Sempione, di cui si parla anche nel messaggio, è solo sulla carta. Però, a coloro che sono scettici riguardo ai nostri rapporti con l'Italia posso dare una buona notizia: stamattina la Presidente della Confederazione ha comunicato l'istituzione di un ufficio preposto a risolvere i problemi transfrontalieri, attraverso il quale forse si riusciranno a intavolare con la vicina Repubblica trattative serie.

PANTANI R. - Sono deluso, in quanto non è stata fornita risposta alle mie domande. L'aeroporto della Malpensa è stato definito la panacea di tutti i mali, ma faccio presente che prossimamente cesserà di essere *hub* internazionale, a meno che non intervenga la Ryanair. Quindi, dobbiamo tenerci stretto l'aeroporto di Lugano perché è utilizzato dagli uomini d'affari di Milano per recarsi a Londra, Zurigo, eccetera; anzi, dovremmo aumentare i voli.

Ho anche sentito dire che non si sa se l'Italia stia procedendo oppure no, ma dovremmo pretendere spiegazioni e insistere affinché realizzi quanto di sua competenza, visto che da parte nostra vogliamo andare avanti.

TILO è acronimo di "Ticino" e "Lombardia", ma quanti treni collegano direttamente Lugano a Milano? Finalmente ho sentito parlare di deficit di gestione, al quale parteciperanno il Ticino, la Confederazione e le FFS, mentre gli altri stanno a guardare. A quanto pare, Trenitalia vorrebbe dissociarsi da TILO: se ciò accadesse, e al suo posto subentrasse la Regione Lombardia, sarebbe un vero affare, anzi, dovremmo essere noi a chiedere che ciò avvenga.

Infine, c'è la questione del passaggio della ferrovia attraverso la zona industriale di Stabio: si farà un sottopassaggio o una sopraelevata? Un binario unico o uno doppio? Faccio presente che se non si risolvono questi problemi non potrà circolare un treno ogni trenta minuti, come qualcuno ha affermato.

Come si vede, le mie perplessità sono rimaste immutate e confesso di non sapere ancora se approverò il credito.

STOJANOVIC N. - Il collega Attilio Bignasca ha sollevato un importante aspetto che andrebbe chiarito in vista della votazione. Non si tratta di prevedere un collegamento dalla Malpensa con la linea del Sempione, che non ha niente da spartire con il progetto di Porta alpina, perché ci si collega già da Arcisate. Infatti, da lì si arriva a Domossodola passando da Varese e da Gallarate. Quindi, quando avremo costruito la tratta ferroviaria che stiamo per votare, saremo già collegati con la linea del Sempione, e questo è l'aspetto positivo dell'opera.

BOBBIÀ E. - Vorrei far rilevare al collega Nenad Stojanovic, che gli errori di valutazione concernenti la strada sono sostanzialmente differenti da quelli concernenti la ferrovia. Per fare un esempio, se gli effettivi automobilisti che transitano nella Mappo-Morettina risultano più numerosi di quelli prospettati, sono loro ad accollarsi i costi della benzina e delle multe dei radar, e magari aiutano anche il turismo Locarnese. Ma se le previsioni della ferrovia sono sbagliate – come ritengo che siano – sarà l'ente pubblico, ovvero noi cittadini, a pagare i probabili grandi deficit di gestione della linea. Egli, quindi, non può invocare la coerenza su due questioni totalmente distinte.

Ritengo d'altro canto – e mi rivolgo al Consigliere di Stato – che la Confederazione avrebbe dovuto fare di più. Spero che nelle enunciazioni del Ministro Moritz Leuenberger ci sia anche una certa concretezza perché, quando si tratta di tirare fuori il "grano" per pagare le ferrovie internazionali, il Consiglio federale è molto più restio.

In conclusione – caro Consigliere di Stato – non voto per un atto di coraggio ma per un atto di fede.

SALVADÈ G. - Il mio gruppo è contrario a questo credito parlamentare, fondamentalmente per le stesse ragioni espresse da Lorenzo Quadri. Però, siccome l'emendamento presentato da Lorenzo Orsi per il gruppo PLR è molto interessante, voterò l'entrata in materia e condiziono il mio voto favorevole all'oggetto alla sua accettazione.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 74 voti favorevoli e un'astensione.

È aperta la discussione sui singoli articoli del disegno di legge annesso al rapporto commissionale.

Sono menzionati a verbale solo gli articoli oggetto di discussione o di proposta di modifica.

Articolo 3 (nuovo)

- Emendamento di Lorenzo Orsi per il gruppo PLR (introduzione di un nuovo articolo)

Prima dell'utilizzo del credito dovranno essere prodotte le relative garanzie della controparte italiana (finanziarie e di principio).

ORSI L. - Data la sua chiarezza, l'emendamento non necessita di particolari spiegazioni, e comunque non ha la presunzione di fugare tutti i dubbi. Però, reputo che tutelare nel miglior modo possibile gli interessi del cantone sia il minimo che questo Parlamento, organo di controllo e preposto ad avallare il credito, possa chiedere a coloro che tratterranno in prima persona con le FFS, che saranno le esecutrici dell'opera.

Messo ai voti, l'emendamento presentato da Lorenzo Orsi (nuovo art. 3) è accolto con 67 voti favorevoli, 6 contrari e 6 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo uscito dalle deliberazioni parlamentari sono accolti con 76 voti favorevoli e 2 astensioni.

3. RISPOSTA A INTERPELLANZA

Filtri o camino per la galleria stradale Veduggio-Cassarate?

Risposta scritta (art. 140 cpv. 5 LGC/CdS) del 18 settembre 2007 all'interpellanza presentata il 26 giugno 2007 da Carlo Lepori e cofirmatari per il gruppo PS

Signore e signori deputati,

come convenuto con il deputato Carlo Lepori, su proposta del Dipartimento del territorio, prendiamo posizione per iscritto sulla vostra interpellanza del 26 giugno scorso.

Premessa

La nostra risposta non può esimersi dal ricordare l'iter progettuale e procedurale che ha condotto all'approvazione del progetto, alla concessione dei contributi della Confederazione e allo stanziamento del credito d'opera da parte del Gran Consiglio per la realizzazione della galleria Veduggio-Cassarate.

Per brevità si tralascia l'iter per l'elaborazione e l'adozione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) condotto con impegno e successo dalla CRTL, nonché la procedura di approvazione delle relative schede di Piano direttore cantonale.

Il progetto della galleria Veduggio-Cassarate è stato oggetto di un concorso di progettazione bandito nel settembre 1994, con consegna degli elaborati di progetto nel maggio 1995. Successivamente si è proceduto all'attribuzione dei mandati di progettazione (dapprima per il progetto di massima, successivamente per il Piano generale e per il progetto definitivo e quindi per i progetti esecutivi).

L'approvazione del progetto, secondo le leggi in vigore, è avvenuta per fasi e in particolare:

- Piano generale: approvato dal Gran Consiglio nel marzo 1999 e decisione cresciuta in giudicato nell'agosto 2002 con sentenza del Tribunale federale,*
- progetto definitivo: approvato con decisione del Tribunale delle espropriazioni (Tespr) del 26 agosto 2004, cresciuta in giudicato senza ulteriori ricorsi,*
- contributo della Confederazione: conferma con decisione del 7 marzo 2005 del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).*

La tematica del camino di ventilazione è sempre stata trattata, fin dall'inizio della progettazione, con la massima attenzione. La stessa è stata ripresa in tutte le fasi progettuali e procedurali con la pubblicazione dei documenti tecnici (esame d'impatto ambientale EIA, perizie specialistiche) relativi alle emissioni e immissioni causate dal camino di ventilazione, indagate in dettaglio nello studio di approfondimento del dr. Mathias Rotach del Politecnico di Zurigo.

Nella decisione di approvazione del 26 agosto 2004 il Tribunale delle espropriazioni ha trattato per esteso la tematica del camino di ventilazione, con particolare riferimento all'ubicazione, all'altezza, alle immissioni, alle condizioni di esercizio e al rispetto dell'Ordinanza federale che definisce i limiti delle immissioni (Oiat). Il Tribunale delle espropriazioni ha confermato il rispetto dei limiti imposti dall'Oiat evidenziando già allora il tenore molto contenuto delle immissioni aggiuntive e confermando la scelta del

committente di portare l'altezza del camino da 15 a 20 metri al fine di ulteriormente ridurre le immissioni di circa il 17%.

Per quanto concerne invece lo stato generale dell'aria, ricordiamo che il Piano di risanamento dell'aria del Luganese (PRAL), che accompagna dal punto di vista ambientale i vari studi elaborati nell'ambito del PTL e quindi anche la realizzazione della galleria, ha approfonditamente studiato l'evoluzione delle sostanze inquinanti. Per diversi scenari ipotizzati al momento dell'apertura della galleria sono state elaborate le carte di immissione degli ossidi di azoto (cfr. PRAL, ottobre 2002, pagg. 9 e 23).

Le prognosi sull'andamento degli ossidi di azoto, per i Comuni di Comano e Cureglia, indicano un miglioramento della situazione grazie alla generale riduzione dell'emissione degli autoveicoli dovuta al miglioramento tecnico del parco veicoli circolanti nonché alla diminuzione del traffico di transito con la messa in esercizio della galleria.

Queste considerazioni sono pure confermate dalla già citata perizia del Politecnico federale di Zurigo "Galleria Veduggio-Cassarate, Gutachten NO₂-Immissionsrechnung" elaborata dal dr. M. Rotach nel 1998.

Si evidenzia come in fase di progetto (fin dal progetto di massima) sia stata data la massima attenzione e priorità alla tematica della ventilazione della galleria, del sistema di sicurezza in caso d'incendio e delle emissioni in caso di esercizio, ricercando soluzioni sperimentate e volte a minimizzare gli effetti negativi tenendo conto di tutto il territorio toccato dall'opera e quindi non solo la parte collinare ma anche le zone densamente abitate ai portali di Vezia e di Canobbio. In questo senso lo studio condotto dal Politecnico di Zurigo ha contribuito in modo determinante a individuare la soluzione finale ora in esecuzione.

Si è ora nella fase esecutiva di un progetto esaminato dalle varie istanze a cui compete in particolare la valutazione degli impatti ambientali (UFAM ex UFAPP, SPAAS, DATEC, USTRA) che hanno confermato la validità della soluzione proposta e il rispetto, con largo margine, dei limiti posti dall'Oiat. In questo senso le richieste del Comitato di cambiamento integrale del sistema di ventilazione (eliminazione del camino, ventilazione con espulsione ai portali e filtri) sono tardive.

La conoscenza di nuove tecnologie e delle loro sperimentazioni, che possono condurre a ulteriori miglioramenti delle condizioni ambientali, è ritenuta positiva e meritevole di approfondimenti.

In questo senso è in corso uno studio per conoscere lo stato della tecnica in materia di trattamento dell'aria e verifica di benefici, costi e fattibilità tecnica ed economica per il progetto della galleria Veduggio-Cassarate.

Nel dettaglio delle domande rispondiamo come segue.

1. Il Consiglio di Stato intende sostenere, eventualmente anche presso l'autorità federale, la richiesta di modificare il sistema di gestione dell'aria inquinata prodotta dalla galleria stradale Veduggio-Cassarate?

Il Comitato "Per una galleria Veduggio-Cassarate senza camino di ventilazione" ha inoltrato la sua richiesta in data 13 giugno 2007 al DATEC e per esso all'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM). L'UFAM ha risposto in data 16 luglio 2007 e sostanzialmente confermato che il valore limite delle immissioni di NO₂ è già oggi rispettato, il carico supplementare causato dal camino della galleria è modesto, nell'ordine dell'1%, e il carico inquinante supplementare di PM10 è alquanto esiguo, nell'ordine del 2 per mille.

L'UFAM concludeva la sua risposta affermando che: «... per quanto riguarda l'igiene dell'aria, il progetto non contravviene al diritto ambientale».

La proposta del Comitato è rivolta all'applicazione di tecnologie innovative ancora in gran parte sperimentali e le applicazioni citate si riferiscono a tunnel pilota. Si evidenzia inoltre come l'autorità federale, che ha esaminato con particolare attenzione gli aspetti ambientali del progetto della galleria Vedeggio-Cassarate, non abbia mai sollevato la tematica in oggetto e tantomeno formulato la richiesta di applicare sistemi di filtraggio dell'aria viziata in uscita della galleria. Inoltre, a nostra conoscenza, in Svizzera a tutt'oggi non esistono e non sono pianificati tunnel che fanno capo a queste tecnologie. L'autorità federale è stata ulteriormente sollecitata dal Comitato e sta valutando la tematica. Da parte nostra riteniamo che abbia senso sostenere l'applicazione di queste tecnologie applicate alla galleria Vedeggio-Cassarate solo sulla scorta di conoscenze più approfondite e che tocchino non solo gli aspetti tecnici.

2. Il Consiglio di Stato intende intraprendere misure immediate per impedire che la costruzione prosegua secondo il progetto, senza tenere conto delle richieste presentate?

L'opera in esecuzione è stata appaltata nel rispetto del progetto approvato sottoscrivendo contratti con le imprese esecutrici che vincolano, oltre i contenuti tecnici, costi e tempi di realizzazione. Un'interruzione del cantiere comporterebbe modifiche importanti del programma lavori delle imprese esecutrici, costi supplementari e indennizzi. A tutt'oggi, considerando quanto sopra esposto, non sussistono ragioni tali da giustificare un arresto dell'esecuzione.

3. Come intende procedere il Consiglio di Stato per far modificare il progetto della galleria stradale, introducendo il filtraggio dell'aria inquinata?

Allo stato attuale delle conoscenze non si ritiene di procedere a modificare il progetto in esecuzione. Modifiche in tal senso richiederebbero verosimilmente l'innesto di nuove procedure di pubblicazione e di approvazione con ritardi sull'esecuzione dell'opera, costi supplementari e indennizzi alle imprese appaltatrici. Per le ragioni suddette non si ritiene opportuno intraprendere ora modifiche di progetto così importanti senza il necessario supporto conoscitivo sull'entità dei reali benefici apportati e confortato da esperienze a largo raggio.

Si ritiene tuttavia utile approfondire le conoscenze di queste tecnologie. A questo scopo, come già detto, è attualmente in corso uno studio conoscitivo sullo stato della tecnica in materia di trattamento dell'aria viziata e di verifica della fattibilità, dei costi e dei benefici di un tale impianto per la galleria Vedeggio-Cassarate.

Vogliate gradire, signore e signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

La Presidente:

P. Pesenti

Il Cancelliere:

G. Gianella

4. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 16:30 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.

Per il Gran Consiglio:

La Presidente, Monica Duca Widmer
Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder