

ANNO 2009/2010

Seduta XL: giovedì 17 dicembre 2009 - pomeridiana

SOMMARIO

1. Presentazione di messaggi e proposta di attribuzione a Commissioni	3098
2. Proposta di attribuzione a Commissione di iniziative parlamentari generiche	3099
3. Proposta di attribuzione a Commissione di iniziative parlamentari elaborate	3099
4. Attribuzione a Commissione di petizioni	3099
5. Mozioni evase	3100
6. Presentazione di atti parlamentari	3100
7. Modifica della legge sugli assegni di famiglia	3100
- Messaggio del 17 marzo 2009 n. 6186	
- Rapporto del 1° dicembre 2009 n. 6186R; relatore: Giovanni Jelmini	
8. Concessione di un credito di fr. 364'000.- per il finanziamento dell'Osservatorio dello sviluppo territoriale durante il periodo 2010-2013 attraverso un mandato di prestazione da conferire all'Accademia di architettura di Mendrisio	3104
- Messaggio del 30 giugno 2009 n. 6240	
- Rapporto del 1° dicembre 2009 n. 6240R; relatore: Marco Marcozzi	
9. Aggiornamento e adeguamento al rincaro del progetto di premunizione torrentizia e contro la caduta di frane Riale Mulino - Pian della Cascina - camera di ritenuta del materiale in zona "Maradenca" in territorio di Cavagnago e richiesta di stanziamento di un sussidio di fr. 173'250.-	3106
- Messaggio del 20 maggio 2009 n. 6223	
- Rapporto del 1° dicembre 2009 n. 6223R; relatrice: Nadia Ghisolfi	
10. Richiesta di un credito di fr. 2'000'000.- per l'elaborazione del progetto di massima della tappa prioritaria della rete tram del Luganese e di fr. 240'000.- quale contributo allo studio di fattibilità delle tappe a seguire nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Luganese e del Programma di agglomerato del Luganese	3106
- Messaggio del 13 ottobre 2009 n. 6283	
- Rapporto di maggioranza del 1° dicembre 2009 n. 6283R1; relatori: Raoul Ghisletta e Nicola Brivio	
- Rapporto di minoranza del 4 dicembre 2009 n. 6283R2; relatore: Attilio Bignasca	
11. Risposte a interpellanze	3126
12. Comunicazioni del Presidente	3128
13. Chiusura della seduta e rinvio	3128

PRESIDENZA: Riccardo Calastri, Presidente

Alle ore 13:15 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 83 deputati.

Sono presenti le signore e i signori deputati:

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

Si sono scusati per l'assenza:

Del Bufalo - Martignoni - Poggi - Quadri - Stojanovic

Non si sono scusati per l'assenza:

Frapolli - Lurati

1. PRESENTAZIONE DI MESSAGGI E PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONI

- n. 6306 9 dicembre 2009
Richiesta di approvazione del progetto di ricomposizione particellare (RP) nel Comune di Sessa e di concessione di un credito di fr. 245'000.- quale sussidio alla realizzazione dell'opera
(alla Commissione speciale delle bonifiche fondiarie)
- n. 6307 9 dicembre 2009
Adeguamento della legislazione cantonale all'introduzione della legge federale di diritto processuale penale minorile
(alla Commissione della legislazione)
- n. 6308 9 dicembre 2009
Osservazioni che presenta il Consiglio di Stato al ricorso del 6 novembre 2009 del Comune di Sobrio, rappresentato dal suo Municipio, contro la risoluzione governativa n. 4956 del 6 ottobre 2009 con la quale veniva respinta l'istanza del 23 luglio 2009 dei Municipi di Bodio e Sobrio che chiedeva l'avvio di uno studio d'aggregazione fra i due Comuni
(alla Commissione delle petizioni e dei ricorsi)

- n. 6309 9 dicembre 2009
Disegno di legge sullo sviluppo territoriale (Lst)
(alla Commissione speciale per la pianificazione del territorio)
- n. 6310 15 dicembre 2009
Richiesta di un credito annuo di fr. 129'100.- per l'adeguamento della locazione e delle spese accessorie relative all'insediamento della scuola media di Balerna presso il nuovo edificio di proprietà comunale e di un credito di fr. 686'000.- per i necessari adattamenti collegati all'insediamento
(alla Commissione della gestione e delle finanze)

2. PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI INIZIATIVE PARLAMENTARI GENERICHE

Pinoja G. per il gruppo UDC e cofirmatari - 14.12.2009
Maggior concorrenzialità fiscale del Ticino sul piano intercantonale
(alla Commissione speciale tributaria)

3. PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI INIZIATIVE PARLAMENTARI ELABORATE

Gruppi UDC, LEGA, PPD e PLR - 14.12.2009
Amnistia fiscale cantonale
(alla Commissione speciale tributaria)

Dadò F. - 14.12.2009
Non svendiamo le nostre acque una seconda volta per un piatto di lenticchie (mod. LUA)
(alla Commissione speciale dell'energia)

Dadò F. - 14.12.2009
Promuoviamo il pompaggio pulito e penalizziamo quello sporco (mod. LUA)
(alla Commissione speciale dell'energia)

4. ATTRIBUZIONE A COMMISSIONI DI PETIZIONI

--- 9 dicembre 2009
Petizione presentata dal Sindacato SSP/VPOD "No alla Manic(a)crazia! Sì alle 40 ore!"
(alla Commissione della gestione e delle finanze)

--- 15 dicembre 2009

Petizione presentata da 569 cittadini "Sussidi ai premi cassa malattia"
(alla Commissione della gestione e delle finanze)

5. MOZIONI EVASE

Quadri L. - 17 settembre 2007

Varare in tempi brevi misure pianificatorie restrittive a tutela del Cantone da ulteriori insediamenti della grande distribuzione straniera
(v. messaggio 25.11.2009 n. 6302)

6. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

Gli atti parlamentari sono allegati alla fine del verbale della seduta (vedi p. 3129).

7. MODIFICA DELLA LEGGE SUGLI ASSEGNI DI FAMIGLIA

Messaggio del 17 marzo 2009 n. 6186

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

È aperta la discussione di entrata in materia.

GUIDICELLI G., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Quando nel maggio del 2008 il Consiglio di Stato ha presentato il messaggio sulla legge cantonale sugli assegni di famiglia [RL 6.4.1.1] sono intervenuto, tramite i colleghi PPD membri della Commissione della gestione e delle finanze, per modificare l'articolo riguardante il diritto agli assegni in caso di inabilità al lavoro. La soluzione che la legge federale prevede è iniqua. Nella legge cantonale, approvata il 18 dicembre scorso, è stato confermato il principio già in vigore da diversi anni che prevede il diritto agli assegni, in caso di inabilità al lavoro, per una durata di dodici mesi. Il 17 marzo scorso il Consiglio di Stato ha trasmesso il messaggio in oggetto che chiede di adeguarsi a quanto previsto dalla legge federale, oltretutto che il diritto permane per il mese in cui inizia l'inabilità al lavoro e per i tre mesi seguenti. Ciò a causa del fatto che la normativa cantonale sarebbe in conflitto con quella federale.

Il 9 aprile scorso, prima ancora della decisione del Parlamento, l'Istituto delle assicurazioni sociali (IAS) ha comunicato alle aziende affiliate alla cassa cantonale per gli assegni familiari l'abrogazione dell'art. 5 cpv. 2 della legge federale sugli assegni di famiglia [LAF; RS 836.1]. Questo modo di procedere da parte dell'IAS è irrispettoso del ruolo del Gran Consiglio. La soluzione prevista dalla legislazione federale in materia è iniqua: in pratica

garantisce l'assegno per tre mesi, poi il diritto decade. In un momento in cui il reddito è già normalmente ridotto del 20% perché non riconoscere più l'assegno per i figli? Nel caso in cui entrambi i coniugi lavorano c'è la possibilità che il diritto sia trasferito all'altro coniuge: in tal modo però si penalizzano le famiglie monoparentali o quelle in cui lavora un solo coniuge, ovvero le famiglie che hanno un reddito inferiore. Bisogna inoltre ricordare che se l'inabilità al lavoro è dovuta a un infortunio l'indennità dell'assicuratore infortuni riconosce anche l'assegno di famiglia nella misura dell'80%. In tal caso per i primi tre mesi il beneficiario percepisce l'assegno intero da parte del datore di lavoro e nella misura dell'80% da parte dell'assicurazione, anche in caso di trasferimento del diritto al coniuge. Le situazioni anomale appena descritte erano risolte con la soluzione adottata dalla nostra legislazione.

Non voglio dilungarmi oltre perché dovrei addentrarmi negli aspetti tecnici; mi chiedo però se non sia possibile mantenere quanto previsto da noi, anche se in contrasto con la normativa federale, se lo riteniamo migliore. Non credo che una delle casse per gli assegni di famiglia operanti in Ticino impugnerebbe l'articolo che ci è proposto di stralciare. Mi è anche difficile comprendere perché la legislazione federale lasci ampi spazi ai Cantoni di derogare alle disposizioni della LAF, per esempio relativamente all'importo dell'assegno, nel concedere il diritto agli indipendenti e nel prevedere un'indennità di nascita, mentre non prevede la stessa possibilità nel caso in oggetto, che avrebbe un'incidenza minima, se non addirittura nulla, e la norma risulterebbe più equa e corretta. Ogni tanto usare il buon senso anche in ambito legislativo sarebbe opportuno.

Fatte queste osservazioni porto comunque l'adesione del gruppo PPD alla soluzione proposta nel rapporto della Commissione, invitando però il Consiglio di Stato a esaminare nuovamente gli aspetti del tema in oggetto per trovare una soluzione semplice che non penalizzi nessun beneficiario degli assegni di famiglia. In definitiva anche in caso di inabilità al lavoro deve poter valere il principio di "un figlio un assegno" e non, come previsto dalla legislazione federale, nessun assegno o, addirittura per alcuni casi, l'assegno al 180%.

KANDEMIR BORDOLI P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - Il gruppo PS aderisce al rapporto e sostiene la soluzione proposta dalla Commissione della gestione e delle finanze sulla legge sugli assegni di famiglia. L'estensione del diritto all'assegno a dodici mesi in caso di inabilità lavorativa per malattia dev'essere confermata. È difficile pensare di estinguere dopo tre mesi tale diritto per le persone che si trovano in una situazione difficile come quella di una malattia e che già abitualmente ricevono indennità inferiori allo stipendio. La soluzione prevista a livello federale penalizza persone e famiglie che si trovano già in una situazione di difficoltà e crea disparità di trattamento. Mal si comprende il fatto che una persona in infortunio possa ancora ricevere gli assegni familiari mentre se fosse ammalata non riceverebbe altrettanto. Permettetemi anche di ricordare che l'Organizzazione mondiale della sanità considera la questione dell'equità come un elemento centrale della salute: ogni persona ha il diritto di usufruire dei mezzi più idonei per conservare la salute e migliorarla, per recuperarla in caso di malattia e per eliminare le eventuali conseguenze della stessa. Una conseguenza negativa è la perdita di salario, o parte di esso, e nel caso di cui stiamo discutendo anche degli assegni di famiglia. Una persona malata non cessa di essere padre o madre e come tale deve continuare a mantenere i figli, perciò necessita più che mai di un sostegno anche finanziario per affrontare un momento difficile e non merita di essere penalizzata.

Per le ragioni esposte riteniamo che si debba trovare una soluzione che garantisca le prestazioni degli assegni di famiglia anche in caso di malattia; pertanto sosteniamo il rapporto della Commissione della gestione e delle finanze.

BIGNASCA A., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - L'impatto finanziario del tema in oggetto ammonta a 32 mila franchi, ma in carta e tempo abbiamo già speso di più. Questo fa parte del rigore finanziario di cui ho già parlato in Gran Consiglio e di cui tornerò a parlare. Andando avanti così ci faremo male con le nostre mani.

PESENTI P., DIRETTRICE DEL DIPARTIMENTO DELLA SANITÀ E DELLA SOCIALITÀ - Si dice che spesso il meglio è nemico del bene; probabilmente non è sempre così, ma nel caso in oggetto il detto si presta. Capisco e apprezzo l'intenzione di voler estendere da quattro a dodici mesi il versamento degli assegni familiari in caso di malattia o infortunio, come peraltro avveniva con la precedente legislazione. Tuttavia lo sforzo, non tanto finanziario quanto amministrativo, richiesto dalla modifica proposta dalla Commissione della gestione e delle finanze non lo giustifica. L'iter di questo articolo è stato assai sofferto: il primo adeguamento della legge cantonale alla nuova legge federale sugli assegni familiari è stato respinto nel novembre dell'anno scorso¹. Il secondo messaggio è invece passato all'unanimità il mese successivo e in esso abbiamo riportato la modifica chiesta dalla Commissione all'articolo 5 cpv. 2², volta appunto all'estensione dell'assegno fino ai dodici mesi. Tuttavia, come segnalavamo già nel primo messaggio, il diritto a questo assegno è disciplinato integralmente dalla legislazione federale: valgono cioè i tre mesi oltre a quello in cui è intervenuta la malattia o l'infortunio.

Giova ricordare che in molti casi l'assegno intero è già versato oltre i quattro mesi previsti dalla legislazione federale: per tutti gli assicurati il cui datore di lavoro ha stipulato una polizza complementare per la perdita di guadagno, nei casi in cui il coniuge lavora, per chi accusa un'inabilità solo parziale e per altre fattispecie, nonché per i dipendenti delle pubbliche amministrazioni. Senza dimenticare che, oltre alla possibilità introdotta dalla quinta revisione della legge federale sull'assicurazione per l'invalidità [LAI; RS 831.20] di essere presi a carico con il rilevamento tempestivo dopo soli tre mesi di inabilità lavorativa, il Ticino ha strumenti ulteriori che altri Cantoni non hanno, quali l'assegno di prima infanzia e quello integrativo.

Se è poi vero che dal profilo finanziario la creazione del fondo compensativo comporterebbe un onere ridotto è altrettanto vero che, come abbiamo scritto alla Commissione il mese scorso, comporterebbe un carico amministrativo estremamente oneroso.

In conclusione accogliamo con piacere l'indicazione volta ad abrogare l'articolo citato, che secondo l'Ufficio federale delle assicurazioni sociali (UFAS) è contrario al diritto federale e dunque inapplicabile. Quanto all'invito di inserire una clausola di sussidiarietà nella medesima legge per riportare a dodici i mesi delle prestazioni il Governo valuterà se presentare un messaggio, tenuto conto che la richiesta interessa non solo la cassa cantonale bensì tutte le altre 38 casse attive in Ticino.

¹ Vedi *Raccolta dei Verbali del Gran Consiglio 2008/2009*, vol. 5, p. 2407.

² Vedi *Raccolta dei Verbali del Gran Consiglio 2008/2009*, vol. 7, p. 3758.

JELMINI G., RELATORE - Il problema che intendiamo risolvere oggi è piuttosto semplice; per contro è stata complessa la comunicazione con il Dipartimento della sanità e della socialità (DSS) che, fino all'ultimo, ha cercato di frustrare le intenzioni del Parlamento. Un lavoratore dipendente ha diritto agli assegni di famiglia; lo stesso lavoratore che subisce un infortunio e che è inabile al lavoro continua a percepire gli assegni di famiglia oltre alla perdita di guadagno che ammonta solitamente ad almeno l'80% del salario percepito. Se però il lavoratore è inabile al lavoro a causa di una malattia ha diritto all'assegno di famiglia solo per i primi tre mesi di inabilità lavorativa. Si tratta di una soluzione iniqua, tanto più se si considera che spesso le prestazioni in caso di malattia sono inferiori rispetto a quelle stabilite dalla legge federale sull'assicurazione contro gli infortuni [LAINF; RS 832.20].

Lo scorso anno abbiamo discusso il messaggio concernente la nuova legge cantonale sugli assegni di famiglia³; in quell'occasione il Parlamento ha chiesto espressamente di inserire (o meglio di reinserire) nella nuova legge una norma che garantisse il diritto agli assegni di famiglia anche in caso di impedimento al lavoro per malattia per i successivi dodici mesi. Ciò è quanto prevedeva la legge in vigore al momento della discussione e fino al 31 dicembre 2008. Dopo un iter piuttosto travagliato, nella seduta del 18 dicembre 2008 il Gran Consiglio ha finalmente approvato il nuovo disegno di legge proposto dal Consiglio di Stato che, rispetto al primo, accoglieva le modifiche proposte dalla Commissione, compresa quella dell'art. 5 cpv. 2, ossia il prolungamento di ulteriori nove mesi rispetto all'assetto legislativo federale. In tal modo si manteneva il contenuto della vecchia normativa cantonale, che appunto riconosceva il diritto agli assegni per i dodici mesi successivi all'incapacità lavorativa.

Con il messaggio in oggetto il Governo chiede al Gran Consiglio di abrogare l'art. 5 cpv. 2 della legge sugli assegni di famiglia, in quanto contrario al diritto federale e quindi inapplicabile. Secondo il parere del Consiglio di Stato, in caso di impedimento al lavoro il diritto agli assegni di famiglia sarebbe disciplinato dalla legislazione federale in via esaustiva, il che escluderebbe la possibilità per i Cantoni di stabilire una regolamentazione diversa, anche se dovesse risultare più favorevole per gli assicurati. L'art. 5 cpv. 2, voluto e approvato dal Parlamento, sarebbe quindi inapplicabile, essendo in conflitto con la normativa federale. Tenuto conto delle considerazioni giuridiche sollevate dal Consiglio di Stato, la Commissione ha chiesto di valutare l'opportunità di un fondo di compensazione cantonale inteso a coprire, per gli assicurati impediti di lavorare a causa di una malattia, gli assegni familiari come garantito dall'attuale art. 5 cpv. 2 della legge e ha anche chiesto di quantificare il costo per il Cantone e le possibili modalità di finanziamento. In una comunicazione del 21 ottobre 2009 il Consiglio di Stato, dopo aver proposto una serie di riflessioni dal profilo giuridico, finanziario e amministrativo, afferma che l'ipotesi sollevata dalla Commissione non è proponibile né attuabile. Queste prestazioni non potrebbero essere considerate assegni familiari ai sensi delle leggi federale e cantonale sugli assegni di famiglia, bensì prestazioni familiari facoltative. Come tali esse dovrebbero perciò essere definite e gestite separatamente rispetto agli assegni familiari previsti dall'ordinamento federale in materia. Il costo di un ipotetico fondo di compensazione sarebbe pressoché impossibile da quantificare. Per questi e altri motivi è stata esclusa la creazione di un fondo di compensazione cantonale.

La Commissione, assai poco soddisfatta e convinta delle motivazioni adottate dal Governo, ha chiesto nuovamente una valutazione del costo del riconoscimento delle prestazioni alle

³ [Messaggio n. 6150](#): Nuova legge sugli assegni di famiglia, 02.12.2008. (Raccolta dei Verbali del Gran Consiglio 2008/2009, vol. 7, pp. 3776-3814).

persone inabili al lavoro a causa di malattia dal quarto al dodicesimo mese. Con uno scritto il 24 novembre scorso il Governo informa di aver valutato il costo totale in 32 mila franchi all'anno. Si tratta di un impatto finanziario minimo e più che sopportabile.

Per i motivi esposti invitiamo l'aula ad approvare il decreto allegato al messaggio mediante il quale il Consiglio di Stato chiede l'abrogazione dell'art. 5 cpv. 2 della legge sugli assegni di famiglia, ma nel contempo invitiamo il Governo a inserire nella suddetta legge una normativa che preveda una clausola di sussidiarietà, garantendo le prestazioni famigliari facoltative di cui al rapporto in oggetto, segnatamente il diritto agli assegni di famiglia in caso di malattia a partire dal quarto mese di impedimento al lavoro fino al dodicesimo mese, con effetto dal 1° gennaio 2009. Il costo della misura è a carico dello Stato.

Dopo un lungo cammino il tema in oggetto ha avuto un lieto fine, ma era necessario attendere dodici mesi e sprecare chili di carta, ore di ricerche da parte dei funzionari del DSS e ore di discussioni da parte dei commissari per una soluzione semplice, poco onerosa e facilmente attuabile? Una maggiore attenzione e considerazione nei confronti delle proposte che provengono dai membri del Parlamento potrebbero evitare perdite di tempo anche all'Amministrazione pubblica.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 61 voti favorevoli e 2 astensioni.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del disegno di legge annesso al messaggio governativo sono accolti con 61 voti favorevoli e un'astensione.

8. CONCESSIONE DI UN CREDITO DI FR. 364'000.- PER IL FINANZIAMENTO DELL'OSSERVATORIO DELLO SVILUPPO TERRITORIALE DURANTE IL PERIODO 2010-2013 ATTRAVERSO UN MANDATO DI PRESTAZIONE DA CONFERIRE ALL'ACCADEMIA DI ARCHITETTURA DI MENDRISIO

Messaggio del 20 aprile 2009 n. 6240

Conclusioni del rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio: adesione all'entrata in materia e approvazione del decreto legislativo annesso al messaggio governativo.

È aperta la discussione di entrata in materia.

MARIOLINI N. - Vorrei sottolineare l'importanza del mandato in oggetto, che rafforza quanto chiesto dal Parlamento all'Accademia di Mendrisio, come anche all'USI o alla SUPSI, ossia di essere al servizio del nostro territorio. La scelta di optare per un mandato a questo istituto è coerente con queste raccomandazioni.

Auspico che un consenso analogo a quello che il Parlamento spero esprimerà oggi si ritrovi attorno a un tema altrettanto importante come quello della politica famigliare e in particolare all'Osservatorio che si occupa del settore.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - La scelta che vi sottoponiamo oggi è basata sugli ottimi risultati raggiunti negli scorsi tre anni con il precedente mandato di prestazione conferito all'Accademia di Mendrisio. Mi preme evidenziare quattro fattori: innanzitutto il ruolo dell'Accademia, che è più vicina a compiti di ricerca applicata e di monitoraggio scientifico rispetto ai servizi dell'Amministrazione cantonale. Questa collaborazione dà un valore aggiunto rispetto alla possibilità (che si è rivelata difficile) di eseguire i compiti all'interno dell'Amministrazione. In secondo luogo rilevo i contatti dell'Accademia con analoghi centri di competenza a livello svizzero e internazionale che garantiscono qualità al lavoro svolto e piena attendibilità ai risultati prodotti, permettendo la messa in rete con altri centri. In terzo luogo sottolineo la necessità di coinvolgere l'Accademia e più in generale le facoltà dell'USI attorno a temi legati al territorio cantonale, rendendo possibile uno scambio di informazioni tra le diverse cerchie interessate, ciò che in più di un'occasione si è rilevato estremamente proficuo.

Da ultimo vorrei rilevare la possibilità di formare, presso l'Accademia, collaboratori scientifici in grado di assumere posizioni professionali importanti nel settore pubblico e privato, dando un contributo anche per il futuro. Ciò detto invito l'aula ad aderire al messaggio.

MARCOZZI M., RELATORE - Il rapporto è stato firmato da tutti e contiene un preavviso della Commissione della gestione e delle finanze: essa ritiene che, allo stato attuale, si tratti della soluzione migliore. Nei prossimi quattro anni di mandato riusciremo a convincere anche chi oggi pensa ancora di riprendere il mandato all'interno della stessa Amministrazione. Ciò detto invito i colleghi ad approvare il rapporto.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità dei 63 voti espressi.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti all'unanimità dei 64 voti espressi.

9. AGGIORNAMENTO E ADEGUAMENTO AL RINCARO DEL PROGETTO DI PREMUNIZIONE TORRENTIZIA E CONTRO LA CADUTA DI FRANE RIALE MULINO - PIAN DELLA CASCINA - CAMERA DI RITENUTA DEL MATERIALE IN ZONA "MARADENCA" IN TERRITORIO DI CAVAGNAGO E RICHIESTA DI STANZIAMENTO DI UN SUSSIDIO DI FR. 173'250.-

Messaggio del 20 maggio 2009 n. 6223

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

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta all'unanimità dei 63 voti espressi.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti all'unanimità dei 60 voti espressi.

10. RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 2'000'000.- PER L'ELABORAZIONE DEL PROGETTO DI MASSIMA DELLA TAPPA PRIORITARIA DELLA RETE TRAM DEL LUGANESE E DI FR. 240'000.- QUALE CONTRIBUTO ALLO STUDIO DI FATTIBILITÀ DELLE TAPPE A SEGUIRE NELL'AMBITO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE E DEL PROGRAMMA DI AGGLOMERATO DEL LUGANESE

Messaggio del 13 ottobre 2009 n. 6283

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

Conclusioni del rapporto di minoranza della Commissione della gestione e delle finanze: si chiede al Consiglio di Stato di presentare a Berna, attingendo dai crediti disponibili per il PTL, un Piano dell'agglomerato Luganese (PAL2) nel quale siano comprese anche le opere stradali fino al confine di Ponte Tresa.

Ai sensi dell'art. 75 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato è aperta la discussione sulla proposta di rinvio.

FOLETTI M. - Le conclusioni del rapporto di minoranza che i commissari del gruppo della Lega hanno sottoscritto contengono già implicitamente la richiesta di rinviare la trattanda in Commissione. Quando il Consiglio di Stato ha elaborato il messaggio non tutta la documentazione proveniente dalla Confederazione era a disposizione; infatti il messaggio

del Consiglio federale sui programmi d'agglomerato risale all'11 novembre. La questione che si pone è la compatibilità tra la circonvallazione di Agno-Bioggio e il prolungamento verso Ponte Tresa e il progetto del tram. Sappiamo tutti che nella valutazione del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL) la Confederazione ha indicato che le due opere sono incompatibili e che i Park and Ride (P&R) sono di priorità C e in quanto tali non li finanzierà più. Alla luce di ciò riteniamo che il messaggio sia da rinviare in Commissione affinché il Parlamento possa esprimere le sue intenzioni rispetto al Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e alle opere che si intendono realizzare tenendo conto della posizione della Confederazione.

ARIGONI G. - Ritengo che non si debba mettere in contrapposizione la circonvallazione di Agno-Bioggio con il potenziamento della ferrovia, perché dopo aver perso i sussidi per la circonvallazione rischiamo di perdere anche quelli per il tram, oltre a ritardare un'opera necessaria. Gli abitanti del Basso Malcantone si sentono traditi dalle loro autorità comunali – che insieme non sono riuscite a portare avanti i progetti per quanto riguarda il trasporto pubblico e privato – dalla Commissione dei trasporti del Luganese e dal Consiglio di Stato. Il Parlamento, che non ha mai respinto le proposte provenienti da quella zona, ora sta tergiversando. Un rinvio rappresenterebbe un messaggio negativo agli occhi della Confederazione. Quello in oggetto è un progetto che dovrebbe invece essere accelerato e di conseguenza dobbiamo dimostrare la volontà di realizzarlo subito; della circonvallazione ne parleremo in un secondo tempo. Personalmente sono molto preoccupato per i soldi che potremmo perdere per la ferrovia, un elemento importante. Già è sospesa la circonvallazione, ora vogliamo frenare anche questo progetto? Non si può tradire la popolazione ancora una volta. Vi invito quindi a votare contro il rinvio.

BELTRAMINELLI P. - Non dobbiamo presupporre che approvando il credito in oggetto rinunciamo alla circonvallazione e il Consigliere di Stato dovrebbe dirlo in modo chiaro. Ho seguito quanto si è detto nella recente conferenza stampa e mi pare di capire che da parte del Governo non vi sia l'intenzione di frenare la circonvallazione di Agno-Bioggio. Se il rinvio è motivato dal fatto che si vuole favorire la rotaia dimenticando i problemi della mobilità sulle strade causati da un numero importante di frontalieri, essa non ha basi fondate, perché anche con la circonvallazione di Agno-Bioggio il problema del Basso Malcantone rimane. Il Consigliere di Stato potrà dare rassicurazioni in merito, di modo che si possa arrivare a una conclusione comune, perché il rapporto di minoranza non diceva di rinviare il messaggio in Commissione bensì di tenere in considerazione anche le opere stradali fino al confine di Ponte Tresa. Nello sviluppo dei programmi di agglomerato per il Luganese questa porzione importantissima di territorio non può essere dimenticata. Se il Consigliere di Stato fornirà le dovute comunicazioni, spero che anche il gruppo della Lega aderisca all'entrata in materia, e si possa arrivare a una soluzione condivisa.

RIGHINETTI T. - La richiesta di rinvio è giunta inaspettata; avevo già deciso di approvare il rapporto di minoranza. Il rapporto di maggioranza ha intrinseco un pericolo non indifferente, ovvero che dando la massima priorità alla via ferrata si abbandoni quella stradale. Vi sono già segnali in questo senso; il PTL è morto: ormai non vi sarà più il collegamento tra Agno e la Valle della Tresa. Non a caso lo Stato ha già rinunciato alla riserva pianificatoria sui terreni che durava da undici anni, l'unica soluzione cresciuta in

giudicato. Ricordatevi che al momento non esiste nessuna alternativa votata dal Parlamento per congiungere Agno con la Valle della Tresa. Stiamo lavorando da decenni attorno al PTL e sono state spese decine e decine di milioni in progetti che rischiano di finire al macero. Detto questo invito l'aula a respingere il rinvio e a votare il rapporto di minoranza perché è l'unico che dice sì al tram senza dire no alla strada.

BIGNASCA A., RELATORE DI MINORANZA - Non si tratta di rinviare il tram, ma semplicemente di creare un quadro unico. Nella conferenza stampa il Governo ha parlato dell'aspetto finanziario: per le nuove realizzazioni nell'intero territorio cantonale vi sono a disposizione 45 milioni di franchi all'anno. Solo per la circonvallazione, la stazione di Lugano, la rete del tram e il P&R di Molinazzo, tolti la partecipazione delle FFS e i sussidi della Confederazione, rimangono 550 milioni di franchi a carico del Cantone e dei Comuni. Ciò significa che, tenendo conto degli investimenti già previsti nel 2010-2011 (per il TILO, per San Martino, eccetera) dal 2012 trascorreranno dodici anni prima di poterci occupare del Vallone. Chi lo dice agli abitanti del Basso Malcantone? Quando avremo i treni a Vezia butteremo fuori dai binari il TILO? Cancelliamo la ferrovia Mendrisio-Varese? Qui si lavora a comparti stagni e non si riesce a mettere insieme tre progetti. L'allora Direttore del Dipartimento del territorio (DT) Renzo Respini aveva detto che con investimenti di 43 milioni di franchi a Ponte Tresa (poi diventati 63) avremmo portato la potenzialità del trenino da seimila a dodicimila passeggeri: ebbene, a due anni dall'entrata in vigore del nuovo orario cadenzato i passeggeri sono 5'500 e solo perché sono aumentati gli allievi delle scuole medie di Agno. Prima nessuno ha detto che giornalmente solo 220 persone usano il trenino per andare dalla Cappella-Agnuzzo alla stazione; oggi che lo si vuole sopprimere si insiste sul fatto che non è un servizio redditizio. Il sottoscritto già nel 1994 sosteneva che se si voleva rendere attrattivo il trenino bisognava farlo arrivare fino in centro. Dobbiamo rinviare il messaggio in Commissione e trovare una soluzione e non fermarci su un binario unico perché è un binario morto.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Rinviare il messaggio in oggetto sarebbe un grande errore: in primo luogo perché la domanda di rinvio è motivata dalla presunta incompatibilità tra la circonvallazione di Agno-Bioggio e la rete del tram; in realtà esse traggono il loro finanziamento da due fonti diverse. Fino al 2008 la circonvallazione era finanziata in gran parte (fino al 70%) dai fondi della Confederazione per il traffico stradale; i ritardi dovuti ai ricorsi e all'incapacità dei Comuni di trovare un accordo hanno portato alla perdita dei sussidi con l'entrata in vigore della Nuova perequazione finanziaria e dei compiti tra la Confederazione e il Cantone (NPC). La rete del tram è invece finanziata da un nuovo cespite d'entrata (Fondo per gli agglomerati) che la Confederazione ha introdotto come parziale compensazione ai sussidi persi con la NPC. Il Fondo per gli agglomerati non è concepito per finanziare opere stradali, bensì per quelle legate al traffico lento. Abbiamo già perso così tante possibilità; ora è giunto il momento di coglierle. Nella conferenza stampa che ho tenuto un paio di settimane fa assieme alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese abbiamo indicato con la massima trasparenza possibile dove e come si potranno finanziare queste opere. Il fatto che alla circonvallazione siano stati tolti sussidi importantissimi non significa che l'opera non vedrà la luce. Ribadisco che il PTL è nato nel 1994 dal basso, approvato dal Consiglio di Stato e indirettamente in più di un'occasione anche dal Gran Consiglio; distingue tra le opere prioritarie e quelle che non lo sono, ma entrambe saranno portate avanti, ci vorrà

solo più tempo e una maggiore partecipazione dei Comuni (proprio in questo periodo si stanno rinegoziando i contributi comunali). Le due opere di cui si parla hanno la stessa importanza. Il deputato Arigoni sostiene che abbiamo investito in studi senza poi passare alla realizzazione, ma non è così perché la galleria Veduggio-Cassarate, costata 355 milioni di franchi, è quasi pronta: un rinvio sarebbe considerato un segnale di disimpegno da parte del Parlamento nei confronti di una regione che ha bisogno di queste opere. Se queste ultime richiederanno qualche anno in più per diventare realtà non sarà così grave, perché l'importante è partire. Potrei documentare tutte le occasioni che abbiamo perso nell'ambito delle varie opere viarie e del PTL; non vorrei che domani qualcuno potesse fare lo stesso con noi.

Non sono d'accordo con Tullio Righinetti quando dice che il PTL è morto: esso è stato il genitore della politica degli agglomerati e dell'agire in comune. È vero che incontra difficoltà, ma si tratta di una caratteristica comune a tutti i grandi piani e sono superabili. Finora abbiamo realizzato molto, conformemente alle idee iniziali, e continueremo a farlo. Per quanto concerne le riserve espropriative devo dare ragione al deputato: esse sono state rilasciate per permettere, laddove non era necessario, al singolo proprietario di fruire del proprio terreno. Ciò non significa che si vuole rinunciare alla pianificazione iniziale, ma semplicemente che potrebbe essere modificata.

Non metto in dubbio i dati riportati da Attilio Bignasca, però posso assicurare che la pianificazione finanziaria per ora è confermata (45 milioni di franchi per le nuove opere) e che faremo tutto il possibile per ottenere il massimo sussidio possibile per la rete del tram e per le opere legate alla stazione. Se la Confederazione invece del 30% dovesse accordarci il 50% avremmo più mezzi a disposizione, ma tocca a noi spostare le pedine per ottenere di più. Ciò detto invito l'aula a entrare nel merito oggi e dunque a respingere la proposta di rinvio.

BRIVIO N., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Sulla questione della compatibilità tra la rete del tram e la circonvallazione di Agno-Bioggio avremo modo di discutere in seguito. Le motivazioni alla base della proposta di rinvio non sono prive di fondamento: è vero che dalla pubblicazione del messaggio sono emersi fatti nuovi di non poca importanza, però la Commissione non li ha trascurati. Il rapporto d'esame della Confederazione sul PAL ha destato preoccupazioni che sono state dibattute dalla Commissione e il rapporto commissionale se n'è occupato. Il sottoscritto ha avuto modo di affrontare l'argomento con il Consigliere di Stato e lo stesso Consiglio di Stato, tramite il Direttore del DT, si è espresso pubblicamente. Alla luce di ciò ritengo che non vi siano motivi per rinviare un tema che è già stato valutato. Il gruppo PLR è sempre stato favorevole alla circonvallazione di Agno-Bioggio e al miglioramento della rete stradale fino al confine di Ponte Tresa. Il tram non farà certo passare in secondo piano questo obiettivo primario, anche se la Confederazione è di diverso avviso.

BIGNASCA A., RELATORE DI MINORANZA - Il Consiglio di Stato ha dato la colpa ai Comuni, ma i ricorsi che sono stati presentati sono la conferma del fallimento del lavoro della Commissione regionale dei trasporti del Luganese. Quest'ultima in quindici anni ha portato solo a ritardi e lo stesso ha fatto la precedente Commissione intercomunale dei trasporti; intanto i sussidi sono andati a beneficio di altre opere nel resto della Confederazione. In ogni caso, viste le assicurazioni fornite dal Consiglio di Stato, ritiriamo la proposta di rinvio.

La discussione sul rinvio è chiusa in quanto la proposta è stata ritirata ed è aperta quella sull'entrata in materia.

WEBER J., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PLR - Lo sviluppo dell'agglomerato del Luganese è avvenuto in più fasi, a partire dalle Valli del Cassarate e del Vedeggio per arrivare nel Basso e Medio Vedeggio e poi nel Pian Scairolo. La città di Lugano e i suoi dintorni costituiscono il motore economico del Cantone situandosi al nono posto tra gli agglomerati svizzeri; di conseguenza è facile immaginare come i flussi pendolari interregionali tendano a rafforzarsi: già oggi si registrano condizioni di saturazione della rete viaria sia sugli assi di penetrazione sia nelle zone centrali. Per dare forma a questa "nuova città" bisogna far interagire le diverse aree che la compongono, conferendo specificità strutturali e funzionali in un'unica logica di connessione per dare il giusto carattere al sistema. Per realizzare ciò gli obiettivi da raggiungere sono: creare gerarchie e identità nell'agglomerato, affidare alla rete viaria il compito di costituire l'ossatura del sistema urbano e affidare al trasporto pubblico, in particolare alla ferrovia Lugano-Ponte Tresa (da trasformare in una linea tranviaria), il ruolo di elemento strutturante per la "nuova città". È su tali basi e in particolare su quest'ultima considerazione che si inserisce il messaggio in oggetto.

Il concetto in generale di un'efficace rete tramviaria del Luganese costituisce lo scenario di riferimento per lo sviluppo a lungo termine del trasporto pubblico dell'agglomerato (da realizzare a tappe), in aggiunta all'esistente sistema ferroviario in via di potenziamento con i collegamenti TILLO. La richiesta di un credito di due milioni di franchi quale importo lordo per l'elaborazione del progetto di massima della tappa prioritaria del tram del Luganese comprende la tratta Bioggio-Molinazzo/Lugano centro, parzialmente in galleria, con diramazione verso Manno e con l'aggiunta della nuova funicolare Lugano-Sant'Anna/Stazione. A carico del Cantone è previsto un costo di 800 mila franchi, secondo una chiave di riparto che comprende la città di Lugano anch'essa con 800 mila franchi, e i Comuni di Bioggio e Manno con 100 mila franchi ognuno. L'importo globale dell'investimento, previsto sulla base del progetto di massima, è stimato in circa 330 milioni di franchi per un'utenza di undicimila persone al giorno sulla tratta Molinazzo-centro e 2'300 su quella Bioggio-Manno. A questo progetto di massima si aggiunge, quale tappa prioritaria, lo studio di fattibilità delle tratte Lugano centro-Cornaredo e Lugano centro-Scairolo nell'ambito dell'attuazione del PTL. Il contributo netto a carico del Cantone è di 240 mila franchi, ovvero il 40% del costo stimato dello studio previsto in 600 mila franchi. L'operazione è patrocinata dalla Città di Lugano con la partecipazione dei Comuni di Canobbio, Collina d'Oro, Grancia, Paradiso e Porza. Entrambi i progetti sono elementi importanti del PTL e del PAL e pertanto sono sostenuti dalla Confederazione.

I tempi di presentazione alla Confederazione dei citati progetti, unitamente al programma aggiornato dell'agglomerato, sono fissati entro la fine del 2011, con la possibilità d'iniziare la rete tram del Luganese entro il 2015 (i sussidi federali sono fissati al 30%-50%). Secondo lo studio di fattibilità il tram verso Grancia e verso Cornaredo non potrà essere realizzato prima del 2018.

Non possiamo dimenticare la questione della compatibilità tra il tram e la tanto discussa circonvallazione di Agno-Bioggio. Come giustamente rileva il rapporto di maggioranza, la Confederazione (in particolare l'Ufficio federale dello sviluppo del territorio), secondo il programma di sostegno degli agglomerati 1, ha declassato la citata circonvallazione da priorità B a priorità C, in quanto ritenuta controproducente allo sviluppo del progetto del tram. Non condividiamo assolutamente questa valutazione: eravamo e saremo a sostegno

di una mobilità sostenibile che garantisca un corretto e adeguato traffico privato affiancato a un altrettanto efficace e attrattivo traffico pubblico. Gli abitanti del Malcantone attendono da anni che sia data soluzione ai loro problemi viari: dobbiamo sostenere la loro aspettativa e non metterla in contrapposizione al messaggio in esame. Auspichiamo pertanto da parte del DT e della Commissione regionale dei trasporti del Luganese un fermo intervento presso le autorità federali affinché entrambi i progetti abbiano buon esito in fasi successive.

Sulla base delle considerazioni esposte, a nome del gruppo PLR porto l'adesione al messaggio in oggetto e al rapporto di maggioranza.

BELTRAMINELLI P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - La mobilità è uno dei punti deboli dell'attività del Cantone e sta creando enormi problemi; occorre dunque migliorare la situazione con opere strategiche. Faccio subito notare a Tullio Righinetti che, come ha detto anche la Confederazione, in futuro dovremo investire molto in opere sia ferroviarie sia stradali, necessarie entrambe per soddisfare il bisogno crescente di mobilità. Vorrei rilevare che nell'agglomerato di Lugano non sono previste nuove opere stradali e quindi potremo cogliere tutte le possibilità che sono date al giorno d'oggi: strada, ferrovia, rete TILO, mobilità lenta, eccetera. È pertanto inutile contrapporre la strada con la ferrovia. Il PTL non è morto, semplicemente ha subito un'evoluzione; quando nel 1999 abbiamo approvato il Piano generale della galleria Vedeggio-Cassarate⁴ avevamo compiuto scelte molto chiare nell'ambito del PTL, che prevedeva un credito di 800 milioni di franchi, poi diventati in seguito 905 milioni. Le opere previste, oltre alla citata galleria, erano la circonvallazione Agno-Bioggio, il miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico su ferrovia con il perfezionamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa e i P&R. Era previsto che la Confederazione e il Cantone partecipassero ognuno al 40%-45% dell'investimento e i Comuni per il restante 15% (per la prima fase), indipendentemente dalla realizzazione delle opere in quanto erano vincolati al quadro di riferimento del PTL. In altre parole i cittadini di Agno e Bioggio hanno pagato la galleria Vedeggio-Cassarate pur non beneficiando della circonvallazione prevista. Poi le modalità di finanziamento sono cambiate: sono nati i programmi d'agglomerato ed è arrivata la NPC, che hanno presupposti diversi. Siamo stati fortunati a poter inserire ancora la galleria citata con il vecchio sistema; rischiavamo che la Confederazione decidesse di inserirla in un nuovo programma con un finanziamento inferiore. La nuova ripartizione costringe il Cantone a ripensare le sue priorità per adattarle ai sussidi federali. Sappiamo però che la Confederazione ha avocato a sé le strade nazionali: fino a qualche anno fa il Cantone pagava l'8% per la loro realizzazione, ora non paga più nulla, nonostante siano previste opere milionarie per l'asse stradale A2 Airolo-Chiasso. Inoltre ogni anno sono garantiti circa otto milioni di franchi a favore del Cantone per la mobilità.

Per quanto concerne le opere verso Stabio e verso Locarno speriamo siano ancora inserite nel programma federale. Il Cantone si è quindi trovato a un bivio e si è chiesto cosa fare per la circonvallazione di Agno-Bioggio. Probabilmente si è aspettato troppo: la conferenza stampa ha avuto luogo dopo che è stato licenziato il messaggio; se ci fosse stata prima forse sarebbe stato più facile. La conferenza stampa ha il pregio di aver fatto chiarezza: il Consiglio di Stato ha dichiarato che la circonvallazione non si ferma. Ma non

⁴ Messaggio n. 4834: *Galleria Vedeggio-Cassarate: approvazione del Piano generale della galleria Vedeggio-Cassarate e relativi raccordi alla rete viaria locale (strada principale A399) nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese (PTL)*, 22.12.1998. (*Raccolta dei Verbali del Gran Consiglio 1998/1999*, vol. 5, pagg. 4538-4578).

illudiamoci: personalmente sono convinto che non sarà inserita nei programmi d'agglomerato, però il Cantone vuole comunque mettere a disposizione i mezzi per la sua realizzazione e ne prendo atto.

Ora si aggiunge il tram, un'opera strategica fondamentale che congiunge il Vedeggio con il centro della città di Lugano e che costa più di 320 milioni di franchi. La Confederazione è entrata in materia con un prudenziale 30%; naturalmente se dimostreremo che quell'opera risolverà i programmi di agglomerato in modo convincente la percentuale potrebbe aumentare. Realizziamo la circonvallazione in modo autonomo dal Cantone, trattandosi di una nostra scelta strategica, mentre la navetta potrà godere dei sussidi federali. Dovremo però riaprire le trattative con i Comuni del Luganese, che saranno chiamati a finanziare la navetta e il PTL per la parte oltre i 500 milioni di franchi fino ai 905 milioni con una chiave diversa rispetto al 15% valevole attualmente. Se oggi decidessimo di soprassedere con la circonvallazione, mi chiedo con che spirito i Comuni di Agno e Bioggio si siederebbero al tavolo delle trattative. Il problema della navetta è legato ai programmi d'agglomerato, i cui sussidi sono votati ogni quattro anni non dal Consiglio federale come avveniva in passato bensì dal Parlamento. Ciò comporta che non tutte le opere potranno essere sussidiate con la prima tranche: alcune dovranno attendere quattro anni. Giustamente il Consiglio di Stato è preoccupato: rischiamo di non entrare nel prossimo programma d'agglomerato e quindi di dover attendere quattro anni. Invito dunque a votare sì al credito con convinzione pur ammettendo che occorrerà ancora affinare la progettazione, perché il tracciato dovrà soddisfare tutti. Probabilmente bisognerà procedere a tappe e far proseguire l'uscita verso Lugano fino al piazzale ex scuole, che diventerà un nodo di interscambio estremamente importante.

Rimane poi l'altra parte del credito in votazione oggi: l'approfondimento progettuale per realizzare altre opere strategiche nel Luganese. È importante stabilire in funzione temporale quali sono le ulteriori opere strategiche che si vogliono proporre. Il Basso Malcantone dovrà rientrare in una riflessione approfondita, così come bisognerà sviluppare il nuovo concetto di mobilità all'interno dell'agglomerato della città di Lugano. Quanto propone Angelo Paparelli non è in contrapposizione con la richiesta di credito: non è detto che se ci sarà una nuova rete tram a Lugano essa sarà completamente in superficie; se così fosse dovremmo tagliare alcune piante e sapete quanto è difficile farlo a Lugano, perciò probabilmente ci saranno tratti sotterranei. L'idea di Paparelli di sopraelevare la linea può essere presa in considerazione, perché l'auspicio è che si considerino tutte le varianti possibili e non una sola. Però dobbiamo tenere presente che non si possono realizzare le opere contemporaneamente: si tratta di stabilire quale sia prioritaria; le altre seguiranno in base alla capacità finanziaria.

Invito dunque a votare con convinzione il credito, altrimenti l'opera non entrerà nei programmi d'agglomerato e salterà il finanziamento per la circonvallazione e per il tram. I Comuni dovranno essere coinvolti al più presto nella definizione della chiave di riparto delle spese, così il nuovo e aggiornato PTL potrà essere approvato da tutti con il giusto entusiasmo.

MARIOLINI N., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PS - La NPC è all'origine di un conflitto ben orchestrato; malgrado il lungo travaglio e le importanti conseguenze essa sembra sia già stata dimenticata. È strano che i primi a scordarsene siedano non solo in Gran Consiglio ma anche in Consiglio nazionale. Si è già parlato della modifica delle basi legali e dei cambiamenti che hanno toccato i finanziamenti delle strade; oggi però colgo l'occasione per ricordare che il messaggio sull'entrata in vigore della NPC elencava le

numerose conseguenze del ribaltamento di compiti tra la Confederazione e il Cantone⁵. In particolare vi si legge che *«le valutazioni interne dell'Amministrazione considerano (...) lo stato attuale delle opere previste nel settore. In particolare, fino alla fine del grosso cantiere della Veduggio-Cassarate, il Cantone continuerà a ricevere quanto pattuito prima del 2008 e il contributo forfetario non avrà alcuna influenza. Fin verso il 2011, il nuovo regime non avrà quindi alcuna conseguenza sulle finanze cantonali»*. Non era specificato però cosa sarebbe potuto accadere dopo il 2011 o in caso di ritardo di alcuni progetti, considerando che le modalità di finanziamento sarebbero cambiate. Per le casse cantonali oggi il problema è reale: il collega Beltraminelli ha giocato d'anticipo proponendo un'eventuale ridiscussione delle quote di partecipazione tra il Cantone e i Comuni. Si prospetta dunque la necessità di revisionare la ripartizione degli oneri non solo tra la Confederazione e il Cantone ma anche tra quest'ultimo e i Comuni.

Un altro messaggio che vorrei ricordare è quello relativo alla nuova legge d'applicazione della legge federale sulle strade nazionali⁶. L'applicazione della NPC comporta l'abbandono progressivo del compito relativo agli investimenti per le strade nazionali, ma nello stesso messaggio si legge che *«il consolidamento della Divisione delle costruzioni mediante la citata riorganizzazione e il relativo parziale "riassorbimento" del personale, per i compiti legati alle strade cantonali è altresì giustificato dagli impegni futuri: la continuazione delle importanti opere del PTL (continuazione e termine della galleria Veduggio-Cassarate e misure fiancheggiatrici nell'ambito del Piano della viabilità del polo, circonvallazione Agno-Bioggio)»*.

Limitando il dibattito al passaggio della gestione delle strade nazionali all'Ufficio federale delle strade (USTRA) non si sono considerate le conseguenze finanziarie e operative che incidono sul progetto della circonvallazione, originate dai ritardi, dai ricorsi, eccetera. Qualcuno tenta di addossare la colpa a Berna, ma prima dovremmo aprire gli occhi a Bellinzona, così come è stato fatto in altri settori (ne abbiamo avuto l'esempio ieri per quanto concerne la pedagogia speciale: il dibattito era un primo passo concreto verso l'applicazione della nuova NPC). Le responsabilità devono essere addossate a chi di dovere. Ricordo che i piani dei trasporti in generale, e in particolare quello del Luganese, sono un insieme di piani viari accompagnati da misure fiancheggiatrici. Questa è la logica che ha costruito la mobilità in Ticino fino a poco tempo fa. Per il PAL non parlerei di continuazione, bensì di un cambiamento radicale visto che stiamo andando in una direzione di funzionalità per l'intero agglomerato, dove tutte le misure si intersecano e si integrano portando a una vera politica di mobilità dell'agglomerato. Giuseppe Arigoni faceva riferimento alla partecipazione di Lugano come una fonte di speranza per la concreta realizzazione di determinate opere anche nel Basso Malcantone: Lugano, come altri Comuni, partecipa con convinzione alla realizzazione del tram del Luganese, ma anche alla concezione della nuova politica regionale: un nuovo scenario per una nuova politica della mobilità in un'ottica di agglomerato. Tra le varie misure anche operative si individua la necessità di impostare un lavoro di un'agenzia di mobilità per l'intero agglomerato. Questa è la sfida da cogliere per fare in modo che la mobilità sia davvero

⁵ [Messaggio n. 5924](#): Attuazione della Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC) nel Cantone Ticino (legge di applicazione della LF del 6.10.2006 concernente le prestazioni complementari all'AVS/AI (LaLPC) + DL sull'attuazione a livello cantonale della nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti CH/TI, 02.05.2007.

⁶ [Messaggio n. 5885](#): Nuova legge di applicazione della legge federale sulle strade nazionali (LALSN) a seguito dell'entrata in vigore della nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione di compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC), 13.02.2007.

sostenibile e che comprenda, oltre ai piani viari, un'insieme di misure di carattere ambientale, funzionale ed economico.

La realizzazione della circonvallazione è certa, dato che è stato approvato il credito quadro per le opere di prima fase del PTL fra cui essa rientra. L'opera non è ancora stata avviata, perché non è più data la base legale di finanziamento da parte di Berna, visto che il Ticino ha votato il credito quadro. Ora, visto che il progetto costa di più e che dobbiamo trovare i soldi necessari, dovremo ridiscutere la ripartizione degli oneri con i Comuni: mi auguro che il Consiglio di Stato riuscirà a raccogliere i consensi necessari.

Rammento che stiamo parlando di progetti di massima, di studi di fattibilità; in altre parole stiamo mettendo sul tavolo le premesse dal profilo tecnico e metodologico per capire se le opere in oggetto possono essere realizzate nei tempi e con i soldi che dobbiamo negoziare con Berna. Riuscire ad arrivare entro il 2010 con i due progetti di massima e lo studio di fattibilità significa aumentare le probabilità di vedere la priorità del nostro investimento aumentata e, perché no, anche una maggiore partecipazione da parte della Confederazione.

Il PAL presenta alcuni aspetti critici per la nostra politica di mobilità in termini di agglomerato ma anche molti punti forti: è su questi ultimi che dobbiamo lavorare, andando nella direzione di una nuova politica di mobilità per tutto l'agglomerato. Il tram è uno di questi punti forti: sia il progetto di massima sia lo studio di fattibilità potranno contribuire ad aumentare le chance a Berna. Il PAL cita anche la "Nuova Città", che non si limita alla sola Lugano, bensì si estende anche al Piano del Vedeggio e al progetto Agno-Bioggio-Manno. Non dimentichiamo che tutto ciò che verrà realizzato è collegato in una rete di agglomerato secondo i principi di nuova politica della mobilità di agglomerato. Il progetto del tram, se realizzato, farebbe fare un salto di qualità alla politica dei trasporti dell'agglomerato e dell'intero distretto. È coerente chi da una parte combatte il tram e dall'altra chiede il progetto della monorotaia integrato nella valutazione del tram? Lascio a voi la risposta.

In conclusione, il PS aderisce con convinzione al progetto del tram, pur sollevando critiche all'indirizzo del Dipartimento interessato. Tengo a sottolineare che la politica della mobilità passa attraverso il tram ma non solo; oggi abbiamo sul tavolo un'interpellanza⁷ che richiama l'importanza del funzionamento dei treni: se non sarà garantito con efficienza in modo tale da infondere fiducia nelle persone, anche un progetto come quello del tram farà fatica a trovare il consenso necessario.

FOLETTI M., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO LEGA - Non vogliamo fare la guerra al tram e neanche contrapporlo alla strada; semplicemente vogliamo essere sicuri che i due progetti possano continuare su due binari paralleli, soprattutto per quanto concerne il finanziamento, che è cambiato dalla prima fase a oggi. A preoccuparci era il fatto che il rapporto d'esame della Confederazione, redatto dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), considera la circonvallazione di Agno-Bioggio una misura controproducente e la mette in contrapposizione con il tram quando dice che in ogni caso il PAL non garantisce sufficienti opere di moderazione del traffico per favorire direttamente il sistema del tram-treno. Lo stesso rapporto sostiene che la prima tratta del tram ha costi notevoli, se si tiene conto degli investimenti già realizzati sullo stesso percorso per il trasporto pubblico. Inoltre ritiene che si debba mantenere il principio di base dell'accessibilità per il traffico individuale motorizzato agli agglomerati urbani con i P&R.

⁷ [Interpellanza](#): *Offerta di treni per e da Milano*, Chiara Orelli Vassere, 08.12.2009.

L'Ufficio citato ha quindi tenuto conto solo del traffico pubblico e ha penalizzato il PAL a livello di possibilità di sussidio. Non facciamoci illusioni: mantenendo questo principio non potremo ottenere più del 30% di finanziamento.

L'idea di smantellare la ferrovia di Lugano-Ponte Tresa tra Bioggio e la stazione ci lascia perplessi, se si considerano i 60 milioni di franchi recentemente investiti per introdurre l'orario cadenzato ogni quindici minuti. È ragionevole investire 300 milioni di franchi per il tram per un'utenza quantificata in circa diecimila persone, calcolando che oggi al Vallone transitano 37 mila veicoli? L'ARE sostiene che gli investimenti proposti sono alti per un agglomerato del genere. Tali perplessità dovrebbero indurre il Dipartimento a sviluppare, nella seconda fase, una serie di misure in risposta a tali quesiti.

Oggi probabilmente approveremo il credito in oggetto e accoglieremo l'emendamento del collega Paparelli che chiede di comprendere nello studio di fattibilità la possibilità di una sopraelevazione del mezzo di trasporto pubblico; auspico che le perplessità sollevate servano a chiarire i punti oscuri del PTL.

GYSIN G., INTERVENTO A NOME DEI VERDI - Il polo urbano del Luganese ha senza dubbio un problema di mobilità: servono progetti, idee e soluzioni lungimiranti per risolvere la situazione. Sono stati compiuti parecchi sforzi nell'ambito dei trasporti pubblici e si sta andando nella direzione giusta. A mio avviso, tuttavia, lo stiamo facendo ancora troppo timidamente: il polo urbano del Luganese è ancora incentrato sul traffico individuale privato. Detto ciò, una rete tram costituirebbe comunque un passo importante verso una mobilità davvero integrata e sostenibile a livello ambientale, un concetto ancora sconosciuto in Parlamento.

Non starò a elencare i vantaggi del tram; mi basta ricordare l'alta capacità di trasporto e la velocità dei collegamenti. La velocità aumenta l'attrattività del trasporto pubblico rispetto a quello individuale privato, ma anche rispetto ad altre soluzioni collettive. Ciò è quanto serve per sgravare il Luganese dal traffico motorizzato privato. Con il tram non solo migliorerebbe la qualità della mobilità, ma anche la qualità di vita. Liberando la regione dal traffico su strada la valorizzeremmo, rendendola più attrattiva anche dal punto di vista turistico. A confermare i molteplici vantaggi di tale mezzo di trasporto pubblico vi è il fatto che tutte le città svizzere e le più importanti a livello europeo hanno una rete tranviaria, con grande soddisfazione della popolazione.

Con queste premesse i Verdi non possono che essere soddisfatti del messaggio e dunque sostenere con convinzione il rapporto di maggioranza.

Quanto all'emendamento presentato dal collega Paparelli e alla sua proposta di studiare l'alternativa della monorotaia sospesa, ci sono almeno cinque motivi per essere scettici: innanzitutto l'alternativa è già stata approfondita; risultati dello studio sono riassunti nel rapporto di maggioranza e indicano come l'opzione non sia conveniente per una questione di costi e benefici, considerato il bacino d'utenza. In secondo luogo dubito che una monorotaia di cemento armato a dieci metri dal lungolago faccia una bella figura. In terzo luogo vi sono città con sistemi non convenzionali che funzionano molto bene, ma bisogna comunque fare molta attenzione quando ci si avventura in questa direzione: i costi di manutenzione e d'esercizio possono essere molto alti. Non esistono componenti standard e non vi sono ditte con una vasta esperienza come nel caso di una linea tranviaria; non ci si potrebbe quindi avvalere dell'esperienza decennale di altre città e rischieremmo di addentrarci in terreni inesplorati dove non si possono escludere brutte sorprese. Inoltre la monorotaia non è compatibile con il resto della rete tranviaria, con tutti i problemi che ne conseguono. Infine la monorotaia è un sistema che pur migliorando il trasporto pubblico

non mette alcun freno al traffico motorizzato. Con la monorotaia non si dovrebbe rinunciare a nemmeno un metro quadrato di superficie stradale. Il trasporto pubblico invece di sostituire il traffico motorizzato si sommerebbe a esso e il problema dell'impatto ambientale della mobilità resterebbe insoluto. Sulla base di quanto appena esposto i Verdi respingono l'emendamento.

Il rapporto di minoranza elenca una serie di problemi sorti nell'intero territorio cantonale, in tutti i settori della mobilità, dalla nascita della Repubblica a oggi. La ricostruzione storica degli eventi è senz'altro interessante, anche se non sempre del tutto pertinente. In ogni caso sarebbe stato altrettanto utile aggiornarsi sui concetti moderni di mobilità integrata adottati ovunque in Europa e in tutti gli agglomerati svizzeri. Il collega Beltraminelli afferma che i problemi di mobilità ci sono dovunque, però in altre regioni si è cercato di trovare una soluzione. Non voglio entrare nei dettagli; è vero che in alcune località svizzere sono state costruite circonvallazioni e gallerie anche con passaggi giornalieri inferiori a quelli registrati ad Agno, ma è ancor più vero che tali interventi sono stati fatti dopo aver costruito una buona rete di trasporti pubblici. Senza di essi e senza una popolazione già abituata all'uso dei trasporti pubblici qualsiasi facilitazione della mobilità privata porterebbe a un aumento del traffico su strada. Un concetto non proprio moderno e al passo con i tempi. In ogni caso la circonvallazione e il tram non sono in concorrenza tra di loro, come hanno avuto modo di spiegare il Consigliere di Stato Borradori e il collega Brivio: parlare della circonvallazione serve solo a confondere le idee.

In chiusura vorrei sollevare un ultimo punto: la mobilità frontaliera è additata dal rapporto di minoranza come causa principale dei problemi di mobilità. Si afferma, non so su quale base scientifica, che ci vorranno almeno tre generazioni per far cambiare le abitudini ai frontalieri. La verità è che sempre più lavoratori ticinesi e frontalieri si recano al lavoro con i mezzi di trasporto pubblici, lasciando l'automobile a casa o alla stazione più vicina. Ciò grazie al potenziamento dei trasporti pubblici, ma anche grazie all'impegno profuso dal DT nell'ambito della mobilità aziendale. Gli italiani non sono più lenti né più veloci dei ticinesi a cambiare abitudini: di affermazioni superficiali di questo tipo, che non aiutano a risolvere i problemi, potremmo fare a meno.

Invito dunque a votare il credito per il progetto di massima del tram; abbiamo perso molti treni, non perdiamo anche questo tram.

RIGHINETTI T. - Nei primi decenni del Novecento il tram ha rappresentato una scelta interessante, moderna ed efficace. Rimanendo nel Luganese, molti ricordano la Lugano-Tesserete e la Lugano-Cadro-Dino: quest'ultima attraversava anche la città passando da piazza Castello. Poi il vento è cambiato e a livello regionale il trasporto su gomma ha decretato la scomparsa di quello su rotaia. Alla morte di tale mobilità, ecologica, sicura e, a quei tempi, a buon mercato, ha contribuito in maniera determinante lo sviluppo dell'automobile, favorito da una situazione economico-finanziaria decisamente migliore. Ora si torna al passato: sono fautore di nuove linee ferroviarie locali che sviluppino e si aggiungano alla sola struttura rimasta, la Lugano-Ponte Tresa. Si tratta però di sapere come sarà portato avanti il PTL; esso, infatti, se non è morto è certamente fortemente compromesso. Il Consigliere di Stato ha affermato che è stato tolto il blocco pianificatorio in quanto non strettamente necessario, a favore della proprietà privata: non corrisponde al vero perché è stata liberata una parte di passaggio obbligato per l'unico progetto cresciuto in giudizio, la parte terminale verso l'Italia, che quindi è morta e da riprogettare.

La dogana del Madonnone, che ho sempre sostenuto, forse non la vedremo mai. Emblematica è la circonvallazione di Agno-Bioggio: unitamente al collega Bignasca sono

stato relatore del rapporto inerente al credito di progettazione. Quell'opera aveva raccolto grande consenso, anche perché rispettosa dell'ambiente e frutto di lunghe e costose trattative con i Comuni della zona. Inoltre avrebbe risolto l'annoso problema dell'aeroporto di Agno, destinato a contribuire agli sviluppi del nostro Paese, permettendo il prolungamento della pista. Non a caso il Parlamento, su proposta del sottoscritto e del collega Bignasca, aveva deciso di considerare prioritaria, e se possibile da anticipare, la parte degli interventi della prevista grande rotonda alla Piodella verso il Vallone, con l'attraversamento interrato del Vedeggio, permettendo l'allungamento della pista. Il Consigliere di Stato aveva detto che nel limite del possibile sarebbe stato fatto e che si poteva dichiararlo solo quando sarebbe stato pronto il progetto di dettaglio.

Con le considerazioni esposte ribadisco il mio sostegno allo studio di fattibilità del tram, senza tuttavia disattendere le opere stradali già in fase avanzata di progettazione e soprattutto forti del consenso popolare. Il Consigliere di Stato Borradori ha garantito che non dovremo fare sacrifici per le strade in favore della ferrovia in quanto si tratta di due strade parallele e dobbiamo sostenerle entrambe.

LEPORI C. - Saluto con gioia il progetto del tram; ricordo che già nel lontano 1987 l'Associazione traffico e ambiente (ATA), nel suo profetico studio *Ticino 2001*, lanciava l'idea di sviluppare il trenino Lugano-Ponte Tresa in un'efficiente metropolitana urbana nella pianura del Vedeggio e in città.

Il rapporto di minoranza chiede di presentare a Berna, attingendo ai crediti disponibili per il PTL, un Piano dell'agglomerato Luganese (PAL-2) nel quale siano comprese anche le opere stradali fino al confine di Ponte Tresa. Si tratta di un'assurdità. Ricordo che il PAL ha a disposizione milioni di franchi provenienti dalla Confederazione per migliorare l'infrastruttura dei trasporti negli agglomerati; ci si potrebbe chiedere perché allora la Confederazione non ci costruisca strade e P&R. In realtà la Confederazione ha escogitato un sistema geniale: le infrastrutture sono finanziate seguendo criteri che esulano da valutazioni economiche o progettuali e che sono incentrati sul miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (integrando il trasporto pubblico e privato).

Un punto forte del PAL agli occhi di Berna è che propone di realizzare a tappe un sistema di trasporto ferroviario di tipo tram o treno che poggia sull'attuale linea Lugano-Ponte Tresa. Esso rappresenta l'elemento centrale della rete, quindi un investimento rilevante ma necessario in quanto base per le successive estensioni. Questo è invece il suo punto debole: data l'entità della sfida, ossia garantire la massima redditività agli investimenti e all'esercizio del sistema tram-treno e alla sua gestione, la strategia globale di gestione della rete dei trasporti è ancora troppo poco sviluppata. Si segnala ad esempio la mancanza di estensioni transfrontaliere del sistema di trasporto pubblico, la mancanza di misure di accompagnamento sulla rete stradale (moderazione del traffico volta a favorire il sistema tram-treno) oppure la realizzazione di misure controproducenti (circonvallazione di Agno-Bioggio). Di fronte a un investimento per la ferrovia Lugano-Ponte Tresa, affermare di voler realizzare anche la circonvallazione in questione rappresenta, dal punto di vista bernese, una contraddizione. Un altro criterio della Confederazione è la promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti: in pratica il Luganese deve concentrarsi per diminuire l'uso di aree edificabili nella regione e per concentrare l'abitazione e l'attività edilizia dove essa è già presente.

Riassumendo: il PAL prevede la realizzazione di un sistema di trasporto strutturante, però propone poche misure di sviluppo degli insediamenti e non definisce le responsabilità e le modalità nell'attuazione degli indirizzi (d'altronde si tratta di competenze comunali). È

dunque difficile, a livello di PAL o di Commissione regionale dei trasporti, riuscire a presentare progetti.

In chiusura faccio notare che i dati presentati da Berna sono stati pubblicati un anno fa e non, come mi è parso di capire, pochi mesi or sono. Se vogliamo che la circonvallazione di Agno-Bioggio riceva sussidi dal PAL e sia considerata un'opera utile e sussidiabile dobbiamo dimostrare che è importante per migliorare la struttura dell'intera regione: sono consapevole che si tratta di una sfida difficile.

ORSIL - Non conosco lo studio eseguito dall'ATA nel 1987 di cui parlava il collega Lepori, però so che la svolta è avvenuta con la mozione presentata il 30 maggio 2005 da Francesco Maggi *A favore del rilancio del tram a Lugano*, a cui il Consiglio di Stato diede seguito approfondendo il tema della rete tranviaria su tutto il Luganese. La collega Mariolini ha citato il Piano del Vedeggio, ma un altro ramo fondamentale per lo sviluppo dell'agglomerato del Luganese è il collegamento con il Pian Scairolo, che ha un potenziale di sviluppo ancora più interessante. È importante sottolineare la valenza politica che la volontà ticinese di sviluppare questo progetto deve avere nei confronti di Berna: è l'unica moneta di scambio per trattare e ottenere quello che è giusto.

SALVADÈ G. - Il 1° giugno 1896 entrava in funzione la prima linea tranviaria a Lugano per conto della privata Società luganese tranvie elettriche. A dimostrazione della lungimiranza della società, la via elettrica concepiva, al suo esordio, una distribuzione a raggio poiché allora non esisteva una significativa periferia ma solo un centro. Erano previste tre tratte: dall'allora Piazza Giardino (oggi Piazza Manzoni) verso Paradiso, Cassarate e Molino Nuovo, prolungate dopo pochi anni fino al cimitero. Nel 1911 si aggiungeva una nuova tratta fino a Viganello, poi prolungata nella celebre Lugano-Cadro-Dino. Il 1° luglio 1918 Lugano acquistò la società, sommersa dai debiti, sotto le pressioni dei passivi di bilancio. Il Comune si rassegnava a sopportare sacrifici non indifferenti pur di mantenere in vita l'azienda dei tram, servizio indispensabile per la cittadinanza. La città continuò l'ampliamento completando la rete verso Besso nel 1927. Ma l'insidia del traffico su gomma scattò vent'anni dopo: il 12 settembre 1947 entrò in funzione il primo servizio di autobus da Lugano alla stazione. Il destino del tram era segnato: i costi di manutenzione altissimi e i percorsi rigidi soffocarono l'idea originale, allora ignara degli sviluppi energetici ed ecologici che sarebbero seguiti negli anni a venire. Nel 1959, poco meno di sessant'anni dopo, l'esperienza del tram cessò, mentre continuerà nelle maggiori città svizzere, forse perché più lungimiranti o più oculate nella gestione. La disponibilità di energia elettrica suggerì l'alternativa dei filobus, spazzata via dai nuovi gestori del traffico con milioni di franchi buttati al vento.

Ora siamo qui a votare un credito di 2'240'000 franchi per l'elaborazione di un progetto di massima (dunque non definitivo), un progetto più vasto con una conformazione ad H con una linea sul Vedeggio e una sul Ceresio con un collegamento in galleria. Di principio non sono contrario a un collegamento in galleria tra il Vedeggio e Lugano, ma lo sono a ristabilire una linea tranviaria a Lugano per una ragione finanziaria e di conseguenza di priorità (il collega Bignasca farà poi i conti della serva). Inoltre vi è il rispetto della memoria: abbiamo cancellato i tram e i filobus sulle strade di Lugano, gettando milioni di franchi lungi dall'essere ammortizzati, perché le strade erano troppo strette e inagibili per sopportare diversi tipi di traffico, i costi di manutenzione troppo elevati, eccetera. Il lungolago di Lugano è improponibile senza un allargamento verso il lago, o sottoforma di

tunnel o con una piattaforma. Dobbiamo pagare due milioni di franchi per un progetto che dimostrerà i costi faraonici e dunque l'inattuabilità dell'idea? Ricordo che il contributo della Confederazione si limiterà al 30%. Dobbiamo far contenti i soliti pianificatori che si mangeranno laute prebende sulle spalle del contribuente per elaborare sogni futuristici che non si realizzeranno mai? Non sono contrario di principio ai sogni, ma non a questi costi e in un momento congiunturale sfavorevole. È meglio osare qualcosa di completamente diverso: ce ne parlerà Angelo Paparelli, sperando che non si tratti anche qui di un sogno.

In conclusione invito l'aula a preparare celermente l'uscita della Veduggio-Cassarate e a pensare alle piccole e medie imprese in difficoltà, alle famiglie che faticano ad arrivare alla fine del mese e soprattutto ai nostri preventivi in rosso: non vi basta?

ARIGONI G. - Condivido quanto detto dalla collega Mariolini; tengo però a far presente che dopo vent'anni di battaglie in Municipio, nella regione Malcantone e in Parlamento sono deluso dalla situazione del traffico nel Malcantone. Di conseguenza spiace che occorra (giustamente) votare ancora quattro studi per il tram: il problema del nostro Cantone è passare dalla teoria ai fatti. I ritardi sono dovuti ai Comuni, che hanno portato avanti i propri interessi (non ho problemi a dire che per quanto concerne la circonvallazione di Agno-Bioggio è responsabile Muzzano e per la circonvallazione del Basso Malcantone lo è Caslano) ma anche al Consiglio di Stato, che è l'organo preposto alla vigilanza. Il Governo non può lasciare l'intera faccenda in mano alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese, che si riunisce due o tre volte l'anno. Non si può nemmeno dare la colpa ai frontalieri, perché anche senza di loro vi sarebbero ventimila passaggi giornalieri; l'urbanizzazione è avvenuta senza un progetto globale regionale e così ogni paese ha proceduto per conto suo e oggi ne paghiamo tutti le conseguenze. Qui si tende a fare i progettisti invece di fare i politici: noi dobbiamo vigilare sui progettisti, sui funzionari dello Stato e sul Consiglio di Stato perché il tempo passa: quando la Confederazione ha cambiato la sua strategia abbiamo perso diciannove anni di discussioni. Ricordo che il progetto generale della circonvallazione di Agno-Bioggio è già stato elaborato prima di discutere con Muzzano; poi abbiamo dovuto rifarlo perché bisognava allungare la pista dell'aeroporto: chi ha redatto il progetto non poteva pensarci prima? Temo che anche ora succederà la stessa cosa e finiremo per avere ritardi. Il nuovo ente regionale di sviluppo potrebbe rappresentare una possibilità per adottare una visione globale del territorio. La popolazione del Malcantone è stufa della situazione in cui versa il traffico. Se si potenzia il tram bisogna anche renderlo accessibile: non si può realizzare un posteggio alla stazione di Magliaso, che dovrebbe raccogliere tutto il traffico dell'Alto Malcantone, con 51 posti auto e uno di 61 a Caslano, dove passano 25 mila macchine al giorno. Non possiamo neanche evitare di accordarci con l'Italia per prevedere un parcheggio in grado di contenere i frontalieri: dobbiamo farli salire sul treno, non farli passare dalla galleria.

Per quanto concerne le due circonvallazioni tengo a far presente che secondo il PD si tratta di una sistemazione urbanistica ambientale che migliora la qualità di vita di chi abita in quei paesi secondo il PD. Se riuscissimo a formulare un progetto globale la Confederazione potrebbe anche concedere i sussidi.

PAPARELLI A. - Il 18 maggio scorso ho presentato al Consiglio comunale di Lugano una mozione con la quale chiedevo a chi di dovere di prendere in considerazione, oltre alla rete tranviaria ancora prevista nella fase delle "tratte a seguire" (ovvero quelle riguardanti il centro e i quartieri più vicini), anche la possibilità tutt'altro che remota di realizzare una monorotaia sospesa a cinque metri da terra per le tratte brevi (Nuovo quartiere di Cornaredo-Lugano centro e Lugano centro-Pian Scairolo-Grancia). Intanto siamo chiamati a votare un contributo che non tiene conto di un atto parlamentare comunale non ancora evaso. Da qui l'emendamento all'articolo 2 del messaggio in discussione. Ho ragione di credere che con il contributo che concederà il Cantone ci sarà posto anche per uno studio minimo di fattibilità per l'eventuale adozione di una tecnologia che oggi come oggi alle nostre latitudini non è più una novità, ma che è snobbata dai preposti con il sorriso sulle labbra. La monorotaia sospesa ha l'enorme vantaggio di non invadere il campo stradale riservato alle automobili, ai bus e ai taxi; prerogativa invece indispensabile per la realizzazione di linee tranviarie anche se di nuova generazione. Realizzare pilastri portanti in calcestruzzo armato di 130x70 cm distanti una ventina di metri l'uno dall'altro e posti a cavallo del marciapiede e della strada potrebbe essere una soluzione ideale; non lo sarebbe tornare a posare binari su via Trevano o via Ciani (dimezzando il loro già contenuto cabotaggio) per mantenere intatta la possibilità d'uso delle nostre strade cittadine, che non possono certo contare su dimensionamenti definitivi esagerati (anche qui gli esempi si sprecano). Vorrei inoltre far notare che nel progetto generale della rete tranviaria del Luganese, il collegamento diretto in galleria tra il piano del Vedeggio e il centro città all'altezza di Piazza Cioccaro e meglio nei pressi della funicolare che porta alla stazione data di vent'anni. Fu l'ingegner Früh, allora consigliere comunale, a proporre questa soluzione all'avanguardia per quegli anni. Egli ebbe l'ardire di condurre la Commissione edilizia luganese a Lille, in Francia, per mostrare ai colleghi un minimetrò che avrebbe dovuto bucare la collina per collegare Bioggio con il centro di Lugano. Da allora ne è passata di acqua sotto i ponti del Vedeggio e del Cassarate e come sempre il tempo è galantuomo e lo sarà anche in futuro. Penso che non camperò abbastanza per vedere il patetico ritorno del tram a Lugano; per la monorotaia invece ci spero.

Le considerazioni esposte racchiudono il senso dell'emendamento che ho presentato e che vi invito a sostenere.

Faccio notare alla collega Mariolini che ho parlato di tratte a seguire e non dell'impianto generale del tram: non intendo raccogliere le sue provocazioni; la invito a guardare tra le sue fila e a non preoccuparsi della Lega.

La discussione di entrata in materia è dichiarata chiusa.

Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 64 voti favorevoli, 10 contrari 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 proposte di modifica.

Articolo 5 nuovo

- Emendamento di Angelo Paparelli

È stanziato un credito di fr. 240'000.- quale contributo per l'elaborazione dello studio di fattibilità delle tappe a seguire della rete tram del Luganese e dell'alternativa per una monorotaia sospesa, riguardanti le tratte Nuovo quartiere (NQC)-Lugano centro e Lugano centro-Pian Scairolo-Grancia, passando dal nodo intermodale delle Fornaci (Lugano sud).

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Il messaggio si basa sugli studi eseguiti dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese in collaborazione con la Città di Lugano e i Comuni di Bioggio e Manno, che confermano l'opportunità del progetto; il tutto è stato ancora ribadito e avvalorato dallo studio del professor Angelo Rossi *Lo sviluppo della regione urbana del Luganese*. La scelta progettuale è di sviluppare un sistema compatibile con la linea della FLP in grado di svolgere un servizio di tipo suburbano e urbano; ciò dovrebbe permettere un rapporto adeguato tra i costi e i benefici attraverso lo sfruttamento dell'impianto ferroviario esistente con importanti sinergie dal profilo dei costi e della domanda di trasporto. Il progetto è stato inserito nel PTL e il PD è stato aggiornato. Vi è un solo ricorso da parte del Comune di Muzzano, che è contrario allo smantellamento del tratto esistente Bioggio/Lugano-FFS; dal profilo giuridico le perplessità espresse da Michele Foletti potranno essere fugate nell'ambito del ricorso. La Confederazione ha accolto favorevolmente il progetto inserito nel PAL e ha riservato i fondi per la partecipazione federale nell'ambito del secondo credito quadro per i programmi d'agglomerato. Al momento la quota di partecipazione è del 30%, ma potrebbe arrivare al 50% a dipendenza del risultato complessivo che raggiungerà il PAL2, la cui consegna è prevista per la fine del 2011.

Le valutazioni espresse dalla Commissione nel rapporto di maggioranza sono condivise dal Consiglio di Stato: essa ritiene importante il coordinamento con la circonvallazione di Agno-Bioggio: occorre evitare la contrapposizione tra di essa e il progetto del tram. Il rapporto di minoranza parla espressamente di un presunto schiaffo al Governo, al DT, alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese e ai Comuni da parte della Confederazione a causa del fatto che non ha considerato alcune proposte formulate nel PAL presentato alla fine del 2007.

Finora il Basso Malcantone è stato toccato dal prolungamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa, che da sola non risolve i problemi ma porta comunque un contributo significativo. Giornalmente è usata da circa seimila persone, che senza la ferrovia graverebbero su un comparto già al limite del collasso. Gli altri due progetti hanno conosciuto un'evoluzione contrastata: il primo è l'intervento a Ponte Tresa cui ha accennato Tullio Righinetti con la riorganizzazione viaria, il recupero urbanistico del lungolago, lo spostamento del valico doganale del Madonnone e della stazione FLP (che ha incontrato un'opposizione importante da parte italiana). La Commissione dei trasporti sta ora valutando altre ipotesi concordate con il versante italiano; entro la fine del 2010 si dovrebbe disporre di un confronto tra le diverse ipotesi formulate e bisognerà compiere una scelta. Accanto all'aspetto dei costi e del relativo finanziamento, sarà determinante il grado di consenso raggiunto; finora da questo punto di vista i Comuni non hanno dimostrato unità di intenti.

Per quanto concerne il risultato del PAL non possiamo ritenerci insoddisfatti, perché nessun Cantone ha ottenuto tutto quanto aveva chiesto. Il PAL è stato accettato dalla

Confederazione e beneficia di un'aliquota di contribuzione del 30% (che può essere migliorata con il PAL2). I contributi erogati dal PAL 1 non sono stati previsti al momento dell'elaborazione del PTL poiché la Confederazione non entrava nel merito di aiuti a supporto degli agglomerati. Tengo a ribadire che i programmi d'agglomerato hanno costituito una sorta di compensazione per quanto è stato tolto con la NPC; in merito a ciò rimando all'analisi delineata dalla deputata Mariolini. Faccio comunque notare che nella graduatoria nazionale per contributi complessivi ottenuti e in quella per contributi pro capite il PAL si situa al settimo posto su ventinove.

In merito alla richiesta finale del rapporto di minoranza sull'integrazione delle opere stradali nel PAL2 occorre essere prudenti: se vogliamo far passare il messaggio e ottenere qualcosa per la circonvallazione dobbiamo entrare fino in fondo nello spirito del PAL e quindi convincere che quell'opera è uno strumento che serve a decongestionare il traffico e a migliorare la qualità di vita della popolazione. Nel PAL2 faremo tutto il possibile per migliorare il contributo che oggi è di priorità C; sarebbe però sbagliato farsi troppe illusioni. I criteri per l'assunzione nei programmi di estensione della rete stradale sono risultati restrittivi nel PAL 1, tanto che su 41 progetti di questo genere solo cinque sono stati considerati favorevolmente e solo due per un periodo successivo.

Passo ora agli interventi precedenti; Jvan Weber condivide il rapporto di maggioranza e invita a intervenire presso la Confederazione per migliorare il rapporto tra i costi e i benefici e per migliorare gli aiuti che possiamo ottenere. Paolo Beltraminelli ha redatto un rapporto trasparente che permette di capire dal punto di vista del Municipio di Lugano come stanno le cose oggi. Sono d'accordo con Nicoletta Mariolini quando invita all'autocritica: con un'opera di questo genere e di fronte a cambiamenti anche epocali come la perequazione finanziaria e la modifica di leggi in materia qualche errore di valutazione l'abbiamo commesso anche noi. Michele Foletti ha chiarito le perplessità inerenti alla trattanda; si tratta di perplessità comprensibili e vorrei sottolineare che abbiamo voluto varare il PAL2 proprio per andare a fondo di determinati aspetti che oggi possono suscitare alcune perplessità. Ringrazio Greta Gysin per le sue parole di incoraggiamento; tra l'altro il potenziamento di TILO è entrato in funzione qualche giorno fa a livello regionale, grazie all'impegno profuso dalle FFS. Ha ragione Tullio Righinetti: il progetto è cresciuto in giudicato e quindi abbiamo deciso di liberare quei terreni; occorre riattualizzare il progetto per la zona di Ponte Tresa a causa della mancanza di un accordo globale con i Comuni e per l'opposizione da parte dell'Italia. Un mese fa abbiamo comunque attribuito il mandato per la progettazione della circonvallazione di Agno-Bioggio che ammonta a qualche centinaia di migliaia di franchi; ciò conferma la volontà di non fermarsi solo perché l'opera ha ricevuto parere negativo da parte della Confederazione. Lorenzo Orsi ha ragione: il progetto in questione ha una valenza simbolica, politica e reale da evidenziare. Occorre dare un segnale importante della comprensione del cambiamento di paradigma avvenuto a livello federale: la Confederazione ha imboccato una strada di cui dobbiamo tenere conto e questa sarebbe la dimostrazione che il Ticino intende proseguire su questo sentiero. Giorgio Salvadè invita a pensare alla circonvallazione, ai preventivi in rosso, eccetera. Sarebbe sbagliato rinunciare, in nome di un rigore finanziario, a opere ritenute importanti dalla maggioranza. I piani finanziari ci sono, ne abbiamo redatto uno serio che chiederà sicuramente sacrifici e che imporrà un certo rigore ma che ci permetterà di fare ancora politica laddove determinati progetti sono ritenuti importanti. Giuseppe Arigoni ha toccato alcuni aspetti che condivido, ma tengo a sottolineare come il fatto che i Comuni presentino ricorso era nell'ordine delle cose per migliorare un determinato progetto. Sono stato drastico a dare la colpa dei ritardi ai Comuni: in questa zona c'è stato un accanimento in materia di ricorsi, però se un progetto non è ritenuto

conforme e consono alle esigenze della popolazione di un Comune è giusto che esso possa ricorrere. Però penso che la conflittualità in questa zona ha raggiunto livelli che altrove non ha. Il deputato ha toccato anche un altro punto importante, che dovrà essere risolto: il Cantone ha delegato alle Commissioni il compito di gestire determinati piani dei trasporti, nel caso concreto per esempio le opere della circonvallazione e il Cantone non può togliersi dal gioco. Esso collabora sempre molto con le Commissioni, ma se noi intervenissimo in prima persona in modo marcato poi le Commissioni direbbero che prima devono creare il consenso e incontrarsi con i Comuni. Trovare il giusto equilibrio è molto difficile. Una discussione tra la Commissione dei trasporti e il Cantone potrebbe diventare utile in un prossimo futuro.

Circa la questione dell'aeroporto, da fuori si potrebbe pensare che a un certo punto chi ha progettato la circonvallazione ha dimenticato che la pista poteva essere allungata. In realtà sono cambiate in modo repentino le norme internazionali sulla sicurezza dell'aviazione civile: a cavallo tra il 1995 e il 1998 sono entrate in vigore le norme JAR-OPS che hanno modificato i parametri del traffico di Agno. Il tutto è avvenuto in uno spazio temporale molto breve e ha obbligato chi lavorava sul territorio a tenerle in considerazione. Per la circonvallazione bisogna far passare l'idea che si tratta di un risanamento ambientale a favore di tutta la popolazione ed è su questo tasto che ci concentreremo nei prossimi mesi. Per quanto concerne l'emendamento non sono in grado di dare una risposta; probabilmente si porrebbe un problema di costi, ma mi rimetto alla decisione del Parlamento.

BIGNASCA A., RELATORE DI MINORANZA - Se i colleghi Orsi, Lepori e Mariolini avessero letto il rapporto di minoranza avrebbero potuto constatare come nel 1994 e nel 1995 la Lega sosteneva che per rendere attrattiva la linea Lugano-Ponte Tresa bisognava portarla in centro città⁸. Nel 1995 abbiamo votato un credito di 101 milioni di franchi, poi aumentato con il messaggio aggiuntivo a 110 milioni di franchi. In quell'occasione l'allora Direttore del DT sosteneva che portando la frequenza cadenzata da 20 a 15 minuti i passeggeri sarebbero aumentati da seimila a dodicimila: oggi sono pari a 5'500 e sono in aumento unicamente perché sono aumentati gli studenti delle scuole medie di Agno. Ora si vuole sopprimere il tratto che da Molinazzo va alla stazione perché è sfruttato da sole 220 persone, eppure abbiamo speso circa 60 milioni di franchi per il potenziamento della ferrovia, un aspetto che non è stato fatto presente a Berna dal PAL 1. Lugano e Obersee sono gli unici due agglomerati che hanno il sussidio del 35% su trentacinque considerati. I progettisti del PAL 1 dovrebbero vergognarsi, ma il Consigliere di Stato ha fiducia nella Commissione regionale dei trasporti pubblici, quindi le cose non cambieranno. Quella stessa Commissione quindici anni or sono fece spendere sei milioni di franchi per il progetto del professor Guido Caposio del Politecnico di Torino. È stato il DT a contrattare con i Comuni la percentuale della loro partecipazione; la Commissione doveva raccogliere il consenso, ma ci sono stati i ricorsi di Muzzano, che erano sponsorizzati da un alto funzionario del Cantone (nel frattempo andato in pensione anticipata), di Caslano, Ponte Tresa, Porza e Canobbio. La Commissione fa da paravento ai Comuni, che così non si impegnano più del necessario, e al Cantone, che le dà la massima fiducia. Nel 1994 dissi che l'allora Commissione intercomunale dei trasporti aveva fatto perdere sei anni e 200 milioni di franchi di sussidi, perché mentre qui si discuteva e si creavano commissioni e

⁸ Vedi *Raccolta dei Verbali del Gran Consiglio* 1994, sessione primaverile, pp. 1418-1420 e sessione autunnale, pp. 2469-2470.

gruppi di studio nel resto del Paese si realizzavano circonvallazioni. In occasione della conferenza stampa di Agno il Consigliere di Stato ha affermato che per quanto concerne il PTL la tempistica è stata rispettata: per dire ciò bisogna avere una bella faccia tosta.

Tralascio le risposte date al collega Quadri un mese fa quando ancora non si conosceva il rapporto definitivo della Confederazione sul PAL; il messaggio del Consiglio federale chiude la strada a qualsiasi sussidio per opere stradali, al massimo permette di allargare qualche strada già esistente. Trecento milioni di franchi all'anno da dividere in 35 agglomerati che diventeranno cinquanta non permettono di fare miracoli. L'anno scorso, in occasione della discussione commissionale sul credito per la progettazione della circonvallazione, il Consigliere di Stato disse che le opere principali del PTL non potevano essere realizzate senza il contributo della Confederazione. Tutto a un tratto però ci sono i soldi per realizzare a tappe la circonvallazione: a questo punto è lecito pensare che il tesoretto scoperto alla fine del 2008 è più importante di quanto è stato detto oppure che scavando la galleria Veduggio-Cassarate è stato trovato un filone d'oro. Ad aprile il Consiglio di Stato ha scritto al Consiglio federale in occasione della procedura di consultazione del PAL tre pagine di osservazioni: non so quale sia stata la risposta, ma nel messaggio vi è una conseguenza: si sono accorti che avevano dimenticato la fermata TILO San Martino e l'unica modifica è che su 6.5 milioni di franchi di costi ci danno 2.2 milioni.

È necessario essere più decisi: qualcuno ha detto che il problema non è rappresentato dai frontalieri, ma senza di essi al Vallone il traffico scenderebbe da 37 mila veicoli a 26 mila. Sono d'accordo che è impossibile pretendere più del 30%, previsto nel messaggio del Consiglio federale; l'unica carta che possiamo giocare è quella dei frontalieri. È impensabile che usino il trenino: ci vorrebbero tre generazioni per convincerli.

Tornando al quadro finanziario: per le tre opere (la circonvallazione, la stazione delle FFS e i due tratti della rete tram prioritaria) sono previsti 83 milioni di franchi da parte della Confederazione e 550 milioni a carico del Cantone e dei Comuni. Ammesso di avere 45 milioni di franchi per gli investimenti stradali di tutto il Cantone per nuove opere, diamone cinque per il Mendrisiotto, visto che abbiamo votato più di 60 milioni di franchi due settimane or sono. Prima del 2020 arriveranno i treni di AlpTransit: va bene potenziare TILO, ma da Vezia a Chiasso i binari sono due: i treni merci dove li mettiamo? Tra poco apriremo la galleria Veduggio-Cassarate ma non è pronto niente: ci sono a malapena i P&R provvisori (se i ricorsi saranno respinti, altrimenti nemmeno quelli). Rischiamo anche di non usufruire dei venti milioni di franchi per gli assi di penetrazione, ma non per colpa del Basso Malcantone.

Segnalo in chiusura che per la stazione di Cappella-Agnuzzo, che si vuole smantellare, negli ultimi tre anni abbiamo speso 6'907'000 franchi.

GHISLETTA R., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Non comprendo la polemica sorta attorno a un'opera avveniristica che dovrebbe suscitare interesse ed entusiasmo per chi è legato alla città di Lugano, alla sua economia e ai suoi cittadini. Un'opera che ha una valenza politica importante e che pertanto meriterebbe un voto di sostegno e non una litania infinita che contrappone i bisogni di mobilità del polo economico del Luganese con quelli del Malcantone. L'approccio adottato dal rapporto di minoranza è perdente, guarda al passato e perciò inutile. Il messaggio in oggetto è da votare con entusiasmo e rispettando i tempi, che sono imperativi: il rischio è di non riuscire a ottenere i sussidi federali previsti per gli agglomerati.

Passando all'emendamento inoltrato da Paparelli: egli ha presentato a Lugano una mozione che chiede di valutare la monorotaia. Il problema, evidenziato dalla Commissione della pianificazione del Comune di Lugano è che non possiamo creare due sistemi di trasporto diversi: è necessario avere un sistema di gestione unico. Se poi ci saranno alcuni punti nei quali bisognerà far passare sotto terra il tram o sopraelevarlo se ne discuterà, ma visto che non si tratta di un'opera poco costosa non possiamo creare un doppio sistema costringendo i passeggeri a trasbordare da uno all'altro. Sugerirei quindi a Paparelli di considerare la sua idea integrata nello studio di fattibilità ma di non obbligarci a votare sull'emendamento, che lo invito a ritirare.

In conclusione, in un momento di crisi dobbiamo avere il coraggio di investire se vogliamo aiutare un'economia attualmente in difficoltà e che ha bisogno di quest'opera per garantire un sistema di mobilità tout court.

BRIVIO N., CORRELATORE DI MAGGIORANZA - Il messaggio non si occupa dell'aspetto della compatibilità tra il progetto in oggetto e la circonvallazione di Agno-Bioggio, sollevato in fase di approfondimento commissionale alla luce del rapporto della Confederazione. La Commissione si è chinata sul problema: gli approfondimenti fatti ci hanno spinti a vedere con giustificata preoccupazione quanto riferiva il rapporto del Consiglio federale, ma tengo a rilevare che non vi è scritto da nessuna parte che bisogna dimenticare la circonvallazione. Recentemente sulla stampa sono stati scritti articoli che creavano confusione, perciò bisogna dire con chiarezza che nessuno mette in dubbio la necessità di portare a termine la circonvallazione di Agno-Bioggio e il processo di miglioramento della rete stradale fino al confine di Ponte Tresa. Ciò non significa che se lasciamo perdere il tram la Confederazione sussidierà maggiormente la circonvallazione: perderemmo semplicemente l'opportunità di ottenere contributi federali per la progettazione e la successiva realizzazione della rete tram.

PAPARELLI A. - Faccio notare al collega Ghisletta che non vi è nessuno studio, neanche di massima, sul quale basarsi per affermare che le tratte a seguire debbano essere integrate nel progetto generale della rete tranviaria del Luganese. La monorotaia è da intendersi in quanto tale, ma poi può essere parziale o totale; a mio giudizio non dev'essere a livello del terreno. Come in altre parti del mondo, potrebbe diventare un'attrazione turistica. Se riceverò le necessarie rassicurazioni non avrò difficoltà a ritirare l'emendamento.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Anche se ho espresso una posizione possibilista sarebbe meglio se Angelo Paparelli ritirasse l'emendamento. Posso assicurare al deputato che possiamo inserire l'aspetto da lui espresso nelle tratte a seguire.

Attilio Bignasca parlava della conferenza stampa di Agno: in quell'occasione ho affermato che la tempistica è stata rispettata e con ciò mi riferivo all'impegno preso dal mio Dipartimento nel 2007 nei confronti dei sindaci di Bioggio e Agno di pianificare tappe ben precise per la circonvallazione, tra le quali due messaggi in Parlamento e il mandato per la progettazione. Un anno fa in Commissione ho sostenuto che le opere principali del PTL senza il contributo della Confederazione non potranno essere realizzate, ma in realtà un

contributo federale anche importante c'è se si guarda nell'insieme di quanto dà per la galleria, la stazione di Lugano e il tram.

PAPARELLI A. - Mi fido delle assicurazioni fatte dal Consigliere di Stato e pertanto ritiro l'emendamento.

BIGNASCA A. - Ricordo al Parlamento e soprattutto al Consigliere di Stato che il Malcantone non si ferma al Vallone di Agno. So che è previsto un incontro all'inizio dell'anno prossimo tra la Commissione regionale dei trasporti e i Comuni oltre Agno: mi auguro che non si tratti del solito "esercizio alibi", perché se quando arriverà il credito per il tram non ci sarà qualcosa di concreto per tutto il Basso Malcantone raccoglierò le firme per andare a votare.

GHISLETTA R., CORRELATORE - Ringrazio Paparelli per aver ritirato l'emendamento. Uno studio di massima sul tema da lui sollevato esiste; per quanto concerne la sopraelevazione si tratta di un aspetto che andrà affrontato in occasione dello studio di fattibilità.

L'emendamento è ritirato dal proponente.

Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 72 voti favorevoli e 4 contrari.

11. RISPOSTE A INTERPELLANZE

Offerta di treni per e da Milano

Risposta all'interpellanza presentata l'8 dicembre 2009 da Chiara Orelli Vassere

L'interpellante si rimette al testo.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - L'atto parlamentare in oggetto evidenzia il peggioramento delle prestazioni dei treni a lunga percorrenza che collegano la Svizzera a Milano a partire dal nuovo orario entrato in vigore pochi giorni or sono. In particolare chiede al Consiglio di Stato «*se non intende prendere posizione o, meglio, intervenire attivamente e nella forma che crederà eventualmente opportuna presso le FFS perché collegamenti dignitosi con la città lombarda tornino a essere al più presto garantiti*». Con il nuovo orario cadono cinque collegamenti giornalieri Zurigo-Bellinzona-Milano esercitati nel 2009 dalla Cisalpino SA e un treno notturno esercitato dalla City night line. Occorre premettere che la competenza per lo svolgimento

dei servizi ferroviari a lunga percorrenza è delle FFS; questo tipo di traffico è gestito di principio secondo criteri commerciali e l'azienda ferroviaria, diversamente da quanto accade nel settore del traffico regionale, non riceve alcun contributo da parte degli enti pubblici. Nel caso in oggetto inoltre, trattandosi di un collegamento transfrontaliero, le FFS devono concordare le soluzioni del caso con Trenitalia, che è responsabile del servizio a partire da Chiasso. Il Consiglio di Stato è deluso dall'involuzione dei collegamenti con Milano che, di fatto, sono ora possibili senza cambiamento di convoglio solo ogni due ore. Già nel corso dello scorso mese di luglio il Governo era intervenuto presso le FFS per denunciare il grave peggioramento della qualità dei servizi offerti dalla società Cisalpino SA e la prospettata riduzione dei collegamenti. Inoltre, si era evidenziata l'opportunità, data la necessaria sosta tecnica, di ristabilire la fermata commerciale di Chiasso. Le FFS avevano reagito adottando una serie di misure volte a stabilizzare l'orario in vigore e avevano sottoscritto un impegno per ristabilire la fermata di Chiasso; hanno anche segnalato la propria disponibilità ad aumentare il numero delle corse verso Milano purché Trenitalia modificasse la sua posizione sfavorevole. Il Consiglio di Stato ha scritto al Presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni per sollecitare soluzioni concrete da parte di Trenitalia; pochi giorni or sono abbiamo nuovamente scritto alla direzione delle FFS per ottenere un nuovo e risoluto impegno per trovare un accordo con il partner italiano e dare alla linea del San Gottardo un livello di servizio adeguato alle sue effettive potenzialità. Da parte cantonale si è concretamente operato per garantire e migliorare in modo mirato i collegamenti regionali; in tal senso è stato confermato il servizio fino a Como-Albate e sono stati introdotti due treni supplementari nelle ore di punta sulla linea Bellinzona-Chiasso. L'impegno finanziario del Cantone nel settore regionale è cospicuo: non vi sono margini in più, perché di principio i collegamenti di ordine superiore non sono sussidiati e quindi non possiamo finanziare il traffico a lunga percorrenza. In chiusura vorrei far presente che pochi giorni or sono vi è stato un incontro tra la Regione Lombardia e l'Associazione dei pendolari di Como: la Giunta lombarda ha affermato che con l'orario estivo, che entrerà in vigore nel mese di giugno dell'anno prossimo, la situazione migliorerà. Inoltre, la settimana prossima ci recheremo a Milano per incontrare l'assessore Raffaello Cattaneo per cercare una soluzione.

ORELLI VASSERE C. - Prendo atto con piacere della positiva volontà politica del Consiglio di Stato e di come una pressione politica possa contribuire a cambiare condizioni precedenti anche se determinate da altri. Sempre nell'ambito di un'auspicata pressione politica mi permetto di rilevare come sarebbe interessante chiedere alle FFS, che hanno sottolineato il carattere provvisorio di questa situazione, di pronunciarsi sui tempi entro cui intendono intervenire.

Uno dei problemi principali della nostra regione ferroviaria, che comprende anche la Lombardia, è dato dai cosiddetti nodi o stazioni in posizione strategica. Ma che razza di nodo è Albate-Camerlata, citato dal Consigliere di Stato? Si tratta di una piccola stazione regionale con pochi parcheggi e quindi poco utilizzata dai frontalieri. Perché non insistiamo per prolungare il collegamento fino alla stazione di Porta Garibaldi? Investiamo milioni di franchi per il collegamento pubblico con la Provincia di Varese e lasciamo in gravi difficoltà l'importante collegamento con Milano. Con le considerazioni espresse mi dichiaro soddisfatta.

Soddisfatta l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

12. COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

CALASTRI R., PRESIDENTE - A seguito di lamentele ricordo che nei corridoi vige il divieto di fumare. Invito a rispettare la regola che ovviamente vale anche per i giornalisti e i funzionari.

13. CHIUSURA DELLA SEDUTA E RINVIO

Alle ore 16:45 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Riccardo Calastri

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder

PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI

INTERPELLANZA

Perché il Ticino non accoglie ex-detenuiti di Guantánamo?

del 17 dicembre 2009

È di questi giorni la notizia che la Svizzera, e più precisamente il Canton Ginevra, accoglierà un ex-detenuito della prigione statunitense di Guantánamo (cfr. il comunicato stampa allegato di «Amnesty International»).

Si tratta di persone imprigionate da più di sette anni senza processo regolare e prive dello statuto di prigionieri di guerra. Il Governo degli Stati Uniti, sotto la guida del nuovo Presidente Barack Obama, intende chiudere la prigione, sottoponendo a regolare processo le persone accusate di atti violenti e rilasciando gli altri. Questi ultimi sono considerati persone non pericolose, ma spesso non possono essere rimpatriati per i rischi che potrebbero correre nei loro paesi di origine.

Comunicando l'accoglimento dell'ex-detenuito uzbeko da parte del Canton Ginevra, la Consigliera federale Eveline Widmer-Schlumpf ha ricordato che, nella procedura di consultazione in merito, solo il Canton Ginevra aveva risposto positivamente. Se ne deduce che il Canton Ticino aveva risposto negativamente alla richiesta di accettare ex-detenuiti di Guantánamo.

Allo stesso momento è stato reso noto che due detenuti hanno chiesto di essere accolti nella Confederazione svizzera. Si tratta di due persone di cittadinanza cinese e di etnia uiguri. Gli Uiguri sono un'etnia turcofona e una minoranza islamica che vive nel nord-ovest della Cina, soprattutto nella regione autonoma dello Xinjiang, insieme ai cinesi Han; gli Uiguri costituiscono la maggioranza relativa della popolazione della regione (46%). Un altro gruppo di Uiguri vive nella contea di Taoyuan della provincia di Hunan (Cina centro-meridionale). Gli Uiguri formano uno dei 56 gruppi etnici ufficialmente riconosciuti in Cina.

Nel luglio di questo anno le regioni abitate dagli Uiguri sono state teatro di movimenti di ribellione contro la strisciante invasione cinese. La repressione delle autorità cinesi è stata particolarmente violenta, anche perché la situazione degli Uiguri è meno conosciuta all'opinione pubblica mondiale di quella, per altro simile, dei Tibetani.

I due Uiguri non possono quindi rientrare in Cina, se non con un rischio immediato ed elevato di persecuzione quali indipendentisti.

Il Cantone Ticino potrebbe quindi rivedere la sua posizione ed entrare in merito all'accettazione di uno o due degli ex-detenuiti Uiguri. Questo per riaffermare la sua tradizione umanitaria e la sua secolare apertura ai perseguitati. Si ricordi qui solo la calda accoglienza a numerosi profughi dall'Ungheria, dalla Cecoslovacchia, dal Vietnam e dal Cile. Riaffermazione particolarmente necessaria in momenti in cui le tradizioni umanitarie e la difesa dei diritti umani sembrano dimenticati da molti ticinesi.

Per questi motivi, ai sensi dell'art. 140 LGC/CdS, interpelliamo il Consiglio di Stato per sapere:

- qual è stata la risposta del Governo ticinese alla consultazione federale sull'accettazione di ex-detenuiti di Guantánamo?
- Se essa è stata negativa, per quali motivi il Governo ticinese non ha voluto aderire a questa importante iniziativa della Confederazione?
- Di fronte alla decisione del Canton Ginevra e alla richiesta dei due detenuti Uiguri, il Governo ticinese non ritiene opportuno rivedere la sua posizione e accettarne almeno uno sul territorio ticinese?

Carlo Lepori

Arigoni G. - Arigoni S. - Bertoli - Carobbio -
 Cavalli - Corti - Ducry - Garobbio - Ghisletta D. -
 Ghisletta R. - Gysin - Maggi - Malacrida -
 Marcozzi - Mariolini - Merlini - Moccetti -
 Pestoni - Savoia - Viscardi

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

ALLEGATO

Un uzbeko detenuto a Guantanamo sarà presto in Svizzera

AMNESTY INTERNATIONAL SALUTA L'AMMISSIONE PER MOTIVI UMANITARI

Amnesty International esprime la sua soddisfazione dopo la decisione del Consiglio Federale di offrire la possibilità ad un detenuto di Guantanamo, proveniente dall'Uzbekistan e liberato dagli Stati Uniti, di vivere Svizzera.

Accogliendo per motivi umanitari di un detenuto di Guantanamo, la Svizzera contribuisce alla chiusura del centro di detenzione e a mettere fine alle gravi violazioni dei diritti umani che sono commesse al suo interno. L'organizzazione si augura che altri paesi europei seguano presto la strada intrapresa dalla Svizzera, accogliendo detenuti; persone che rischiano la tortura o altre gravi violazioni dei loro diritti fondamentali, e non possono quindi fare rientro nei propri paesi d'origine. Nel gennaio 2009, il Consiglio federale si era dichiarato pronto ad esaminare la possibilità di accordare l'ammissione per motivi umanitari a detenuti di Guantanamo. Amnesty International si rallegra per la decisione, presa oggi dal Consiglio federale, di accogliere un prigioniero uzbeko. Altri paesi europei, come Francia, l'Irlanda, il Portogallo, il Belgio e l'Ungheria, hanno accettato, compiendo un gesto umanitario, di accogliere ex detenuti di Guantanamo. Ora la Svizzera deve incoraggiare altri Stati a seguire il suo esempio. Amnesty International augura che altri Stati europei seguano presto l'esempio della Svizzera. A questo stadio della procedura le condizioni nelle quali questa persona vivrà in Svizzera non sono ancora chiare. Amnesty International esorta le autorità ad accordare a quest'uomo uno statuto legale che ne garantisca la sicurezza fisica e gli permetta di ottenere il sostegno necessario per una rapida integrazione, e una completa riabilitazione. Si tratta quindi di fornire le cure mediche e psicologiche, corsi di linguistici e altre forme di sostegno sociale. L'organizzazione invita le autorità a consultare immediatamente gli avvocati dell'uomo per poter identificare i suoi bisogni specifici e mettere in atto le infrastrutture necessarie. «Dopo sette anni di detenzione arbitraria, quest'uomo ha bisogno di tranquillità e di tempo per elaborare il suo passato e ricostruirsi una vita», ha dichiarato Lukas Labhardt, esperto di

Guantanamo per Amnesty International. «Ora è essenziale che le autorità ed i media rispettino la sua sfera privata.» Questi detenuti fanno parte di un gruppo di circa 50 persone che, se nessun paese terzo accettasse di accoglierle, sarebbero condannate a rimanere in detenzione a tempo indeterminato. Queste persone hanno assolutamente bisogno di una protezione internazionale. Si tratta di uomini arrestati arbitrariamente perché si trovavano nel luogo sbagliato al momento sbagliato. Da anni, gli Stati Uniti sono pronti a rilasciarli poiché non costituiscono un rischio dal punto di vista della sicurezza. Stigmatizzati come terroristi agli occhi dei governi dei loro paesi d'origine, non possono farvi rientro poiché potrebbero essere torturati o incarcerati. Da diversi anni Amnesty International è impegnata in una campagna mondiale per il rispetto dei diritti umani nell'ambito della "guerra contro il terrorismo". Sono circa 800 i detenuti provenienti da circa 40 paesi che, da gennaio 2002, sono stati detenuti a Guantanamo. Ad oggi sono 210 le persone ancora detenute nel campo. Sono circa 40 i prigionieri che non possono fare rientro nel proprio paese d'origine, poiché rischiano di essere torturati o di subire altre gravi violazioni dei loro diritti fondamentali. Amnesty International ritiene che gli Stati Uniti siano i primi responsabili di questa situazione, e che debbano liberare questi detenuti sul loro territorio nazionale. Ciononostante, l'organizzazione esorta pure altri governi ad offrire una protezione umanitaria a questi detenuti, contribuendo così a mettere fine al loro calvario e facilitando la chiusura del centro di detenzione di Guantanamo, già posticipata.

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma elaborata da Raoul Ghisletta e cofirmatari per il Gruppo PS per la completazione dell'art. 18 LALPAmb

del 17 dicembre 2009

Il 24 marzo 2004 il Gran Consiglio ticinese ha adottato la nuova legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LALPAmb): in questa occasione il deputato Bertoli propose un emendamento per fare rispettare in tutti i Comuni il principio della causalità nella copertura dei costi dei rifiuti, emendamento che fu alla fine ritirato a fronte delle assicurazioni date dal Consigliere di Stato di far applicare l'art. 18 della legge in tutti i Comuni. L'on. Borradori concluse il suo intervento finale sull'emendamento dicendo: *«In risposta all'intervento di Bertoli rilevo che, una volta approvata, la legge verrà rispettata. È chiaro che sarà il Consiglio di Stato a fissare modalità e termini del rispetto della legge per la Città di Lugano: terremo conto, come dicevo prima, della necessità di accordare un periodo di assestamento, ma si andrà chiaramente nella direzione del rispetto della legge».*

Dopo 6 anni cosa ha fatto il Consiglio di Stato per far rispettare l'articolo 18 Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LALPAmb) in Ticino?

Purtroppo nulla di concreto, tanto è vero che vi sono ancora Comuni che non hanno nemmeno introdotto una tassa per la copertura dei rifiuti.

Il principio della legalità e della parità di trattamento tra cittadini è quindi manifestamente disatteso, e non si vedono soluzioni all'orizzonte. La mancata applicazione del principio di causalità previsto dalla legge federale sulla protezione dell'ambiente in vari Comuni

ticinesi, che non applicano tasse causali o le applicano in misura insufficiente a coprire i costi, ha effetti negativi sul volume di rifiuti riciclati e quindi anche sull'ambiente.

Vista la grave inadempienza in atto da 6 anni, con la presente iniziativa chiediamo pertanto di introdurre un capoverso 2 all'art. 18 LALPAmb, che permetta al Consiglio di Stato di sostituirsi ai Comuni che non applicano o applicano in modo insufficiente tale articolo, secondo un regolamento cantonale.

Art. 18 LALPAmb

²Se dopo 5 anni dall'entrata in vigore della LALPAmb un Comune non applica il cpv. 1 dell'art. 18, il Consiglio di Stato deve adottare, tramite decreto esecutivo, un regolamento provvisorio per fissare nel Comune tasse e modalità di prelievo conformi al cpv. 1. Il regolamento ha validità sino a quando il Comune non metta in vigore un proprio regolamento conforme al cpv. 1 art. 18 LALPAmb.

Per il Gruppo PS:

Raoul Ghisletta

Arigoni G. - Bertoli - Carobbio - Cavalli -

Garobbio - Ghisletta D. - Kandemir Bordoli

Lepori - Malacrida - Marcozzi - Orelli Vassere

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.

ALLEGATO

Verbale seduta XXXV

Gran Consiglio mercoledì 24 marzo 2004

Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LALPAmb) e Legge concernente l'istituzione dell'azienda cantonale dei rifiuti (LACR)

DISCUSSIONE SULL'ART. 18 LALPAmb

(...)

Emendamento Manuele Bertoli [cpv. 2 (nuovo)]

²Qualora esse non vengano introdotte, dopo formale ammonimento delle autorità comunali il Consiglio di Stato impone ai Comuni recalcitranti mediante decreto esecutivo delle tasse conformi al cpv. 1. Il loro incasso avviene a cura dell'autorità cantonale e a spese dei Comuni recalcitranti.

(...)

BERTOLI M. - Il mio emendamento pone il problema del rispetto della legalità. L'art. 32 a) della Legge federale sulla protezione dell'ambiente [LPAmb, RS 814.01] fissa il principio – già riconosciuto all'inizio di quella legge [art. 2] – della causalità, secondo cui il finanziamento dello

smaltimento dei rifiuti – e questo art. 32 elenca una lista esaustiva di questi costi – deve essere messo a carico di chi li produce. La causalità può essere tradotta in pratica tramite tasse forfetarie, sul sacco, sul peso o altre di vario genere.

Comunque, questo rimane il principio generale fissato dalla legge federale.

L'unico capoverso dell'art. 18 della nostra legge, così come proposto dalla Commissione, riprende questo principio. Sappiamo però che nel nostro Cantone vi sono Comuni che non applicano alcun tipo di tassa causale, e questo crea un problema di rispetto della legalità.

Si tratta di una questione da una parte di parità di trattamento, dall'altra di "cattivo esempio" a quei Comuni che invece, ossequiando ai disposti legali federali e cantonali, hanno introdotto questo tipo di tasse.

Si possono avere opinioni diverse sulla bontà o meno di queste tasse, ma credo che sul rispetto della legge dovremmo essere unanimi.

Chiedo quindi al Consiglio di Stato cosa intende fare per far sì che questo principio venga rispettato su tutto il territorio cantonale e per evitare che il cattivo esempio provochi un effetto a valanga sui Comuni che oggi rispettano il principio di causalità e che domani potrebbero essere indotti a non più farlo. Credo che questo sia uno dei problemi principali.

Attendo quindi dal Consigliere di Stato Borradori una presa di posizione circa le sue intenzioni nei riguardi dei Comuni che non applicano la legislazione e in particolare per sapere se il Consiglio di Stato ha intenzioni concrete in questo ambito.

RIGHINETTI T. - Guardiamoci in faccia e diciamolo subito: questo emendamento è contro Lugano. È inutile girare attorno all'oliva: si tratta di andare contro Lugano, che non applica una tassa sui rifiuti, limitandosi a prelevare le normali imposte.

Il problema è già stato sollevato e ampiamente trattato nel rapporto che avevo steso sull'aggregazione e separazione dei Comuni¹; avevamo anche discusso in Commissione e in Gran Consiglio le risposte e le considerazioni del Consiglio di Stato all'atto parlamentare presentato dal defunto collega Virgilio Nova².

Ebbene, il Consiglio di Stato diceva che esisteva una certa autonomia comunale, che era difficile far applicare la legge federale e quindi lasciava un po' in sospeso la questione del rispetto della legislazione federale.

Bisogna però porsi una domanda: siamo sicuri che sia più corretto da un punto di vista sociale prelevare tasse per lo smaltimento dei rifiuti singolarmente – alle famiglie, ai negozi, eccetera – e non invece pagarle con il "calderone" generale delle imposte? Io credo infatti che sia in quest'ultimo ambito che si ha la vera separazione tra il più ricco, che pagherà di più, e il più povero, che pagherà di meno. Cerchiamo quindi di guardare in faccia alla situazione: non introduciamo norme poliziesche, delle quali potremmo anche pentirci e che comunque sarebbero difficilissime da applicare. Soprattutto, non seguiamo quanto proposto da Bertoli, il quale addirittura farebbe intervenire d'ufficio il Cantone, addebitando le spese al Comune che non preleva le tasse di smaltimento: questa mi sembra veramente un po' grossa.

Vi invito dunque a lasciar perdere: probabilmente Lugano, quando si sarà assestato nella sua nuova forma, troverà una soluzione che consentirà di rispettare anche la legge federale. D'altra parte, lo dicevo nel rapporto che ho citato prima, la verità è che nessuno è veramente in regola, poiché nessun Comune – o quasi – fa pagare il 100% delle spese causate dalla raccolta e smaltimento dei rifiuti. Nova, è ben vero, portava l'esempio di qualche Comune che addirittura faceva pagare ai suoi cittadini più del 100% delle spese, ma la realtà è che qualcuno fa pagare l'80%, qualcuno il 70%, qualcuno il 30%, eccetera.

Bisognerebbe allora stabilire se siamo tutti fuorilegge, o se lo è solo Lugano, che per una sua situazione particolare ha potuto fino ad oggi andare incontro ai suoi cittadini, facendo in sostanza pagare di più a chi è più ricco e di meno a chi è più povero.

BIGNASCA A. - Visto che il collega Bertoli pone una domanda al Consiglio di Stato, io ne pongo un'altra: nei costi causali bisogna comprendere anche quelli di trasporto?

A me sembra che la legge federale non dica che è il singolo a dover pagare. L'art. 18 ora in discussione dice: "I Comuni finanziano i costi"; quindi, i Comuni finanzieranno i costi che

causeranno al Cantone. Non si può infatti imporre a un Comune quanto deve pagare per la raccolta, il trasporto – verso un centro a sua volta imposto – e lo smaltimento; altrimenti, il Comune potrebbe decidere di smaltire autonomamente i propri rifiuti, risparmiando sui costi (sono convinto che qualsiasi Comune un po' organizzato riuscirebbe a smaltire i rifiuti a un costo inferiore rispetto a quello che chiederà l'ACR).

Lo ripeto: la questione della causalità, nella legge federale, non è così dettagliata e chiara.

MELLINI E. N. - Ritengo che la legge debba enunciare determinati principi, e l'art. 18 lo fa. Le modalità e i dettagli dell'applicazione vanno fissati, giustamente, in un regolamento d'applicazione. A me sembra quindi che quanto chiesto da Bertoli dovrebbe eventualmente trovare posto in un regolamento d'applicazione, e quindi invito i colleghi a respingerlo.

CELIO F. - Credo che un principio base del nostro ordinamento legislativo sia quello dell'uguaglianza di tutti di fronte alla legge. Una legge può piacere o meno, ma ciò che fa stato è sapere se esiste, ed è valida, oppure no. Se la si vuole cambiare per renderla più sociale, va bene, ma allora bisogna cambiarla per tutti; non credo che si possano esonerare alcuni dal rispetto della legge perché si chiamano in un certo modo e non altri perché si chiamano in altro modo. Ritengo che il Parlamento darebbe veramente un pessimo esempio se dicesse: "la legge c'è, però permettiamo a chi non vuole osservarla di farlo".

A me sembra quindi pienamente giustificato l'emendamento presentato da Bertoli.

FOLETTI M. - Ritengo che se anche l'emendamento Bertoli dovesse essere accolto, questo non imporrà a chi oggi non preleva tasse per i rifiuti di coprire questi costi con una tassa. Infatti, l'art. 18 ora in discussione parla di "finanziamento" dei costi, non di "copertura" e quindi, chi oggi non preleva alcuna tassa, in caso di accoglimento dell'emendamento potrebbe istituire una tassa simbolica di 1.- fr. per ogni domicilio, risolvendo la questione dal punto di vista legale, ma non da quello sollevato dal collega Bertoli. Non penso quindi che modificando l'articolo come chiesto da Bertoli si possa risolvere la questione nel senso auspicato da chi ha proposto l'emendamento.

MENGHETTI V. - Il tema non è nuovo, visto che fu già sollevato in seno alla Commissione speciale per l'aggregazione dei Comuni quando si affrontò la questione dell'aggregazione della Nuova Lugano, in riferimento al mancato rispetto da parte di Lugano alle citate disposizioni legislative sui rifiuti. Siccome in quell'occasione si trattava di approvare la nascita del nuovo Comune, e non di entrare nel merito di questioni relative ai rifiuti, avevamo un po' glissato sull'argomento, accennando comunque al fatto che la legge federale valeva anche per la Città di Lugano e che la Nuova Lugano avrebbe poi dovuto sicuramente adeguarsi. Uno dei motivi addotti in difesa della Città di Lugano era che mancava una legge cantonale di applicazione della legge federale, per cui, stando così le cose, si poteva fors'anche accettare questa situazione. Ora però noi stiamo colmando questa lacuna e quindi credo che la Nuova Lugano, come tutti gli altri Comuni del Cantone Ticino, si adeguerà. Le parole che ho però inteso in precedenza mi fanno dubitare su questo adeguamento, e allora credo valga la pena appoggiare l'emendamento Bertoli, così siamo sicuri che questo succederà, come deve succedere.

GENAZZI E. - Dagli ultimi interventi parrebbe di capire che in questo Parlamento si è a favore o contro Lugano. Il problema non dovrebbe porsi in questi termini. Riguardo alla questione della tassa sui rifiuti, come già ricordato, esiste una legge federale e una sentenza del Tribunale federale che fa oggi giurisprudenza, la quale dice – mi rivolgo in particolare al collega Righinetti – che i Comuni devono prelevare una tassa pari almeno all'80% del costo dell'operazione di raccolta e trasporto dei rifiuti.

Credo che questo sia effettivamente un problema di Lugano, poiché, in pratica, la legge federale non influisce sugli altri Comuni, o comunque soltanto laddove si deve applicare la Legge sulla perequazione finanziaria intercomunale [RL 2.1.2.3], la quale dice che la situazione finanziaria effettiva di un Comune deve essere tenuta in considerazione nell'ambito della perequazione [art. 14, cpv. 3, nonché art. 21 Regolamento applicazione (RL 2.1.2.3.1)].

Fintanto che Lugano rispetterà questi criteri finanziari, il problema riguarderà esclusivamente i suoi cittadini: un solo ricorrente al Tribunale federale potrebbe cambiare la situazione e parificarla, in pratica, a quella di quei Comuni che fino a ieri definivamo "in compensazione".

DELL'AMBROGIO M. - *La discussione va posta su due piani distinti: un conto è voler intervenire «quasi manu militari» contro Lugano perché rispetti una legge federale. A questo proposito suggerirei di "andarci piano": vi sono anche altre situazioni, magari – è vero – meno regolate da leggi federali, non completamente regolari (ad esempio, alcuni Comuni fanno pagare la mensa scolastica, altri la fanno gratuita, oppure certi Comuni benestanti potrebbero magari distribuire gratuitamente l'acqua potabile, eccetera). Questo equilibrio tra imposizione fiscale e tasse causali nei Comuni appartiene alla sfera dell'autonomia comunale, e se volessimo veramente intervenire come Autorità superiore dovremmo allora farlo a tappeto, stravolgendo probabilmente il concetto di autonomia dei Comuni, così come lo abbiamo inteso finora.*

Un po' più delicato – va pur detto – è invece un altro aspetto: forse Lugano, e magari qualche altro Comune, non preleva tasse causali per tenere un po' più alto il moltiplicatore di quanto dovrebbe essere, evitando così di dover pagare di più per la perequazione intercomunale. Con la nuova Legge sulla perequazione intercomunale che abbiamo approvato, è stato introdotto un principio che obbliga il Consiglio di Stato, quando effettua i calcoli per la perequazione, a tener conto di questo: laddove vi fosse effettivamente un travaso da tasse causali al moltiplicatore proprio per "fare i furbi" ed evitare di dover dare soldi ad altri tramite la perequazione – vale anche il caso contrario, quello cioè di Comuni che terrebbero il moltiplicatore più alto per ricevere più contributi di quanto avrebbero diritto –, l'applicazione di questa legge permetterebbe la correzione di questi meccanismi.

In questa maniera, verrebbe meno questo tipo di tentazione e si creerebbe un primo livello di equità, senza dover seguire criteri impositivi quali quello proposto da Bertoli.

ARIGONI G. - *Ieri abbiamo discusso quasi tre ore a proposito dell'estratto del casellario giudiziale³; ora stiamo discutendo per far applicare una legge federale. Dobbiamo cercare di non dare un'immagine negativa all'esterno: vi è una legge federale che tutti i Comuni, poiché uguali davanti alla legge, devono applicare.*

Per difendere la Città di Lugano, il deputato Righinetti, ha proposto un intervento che sembrava pronunciato da un socialista – "far pagare di più i ricchi e meno i poveri" –, e allora io spero che questo principio valga sempre, in tutti i campi d'intervento dello Stato.

Se si vuole discutere di tasse dirette e di tasse causali, benissimo, ma allora si tenga conto dei criteri di giustizia sociale in tutti i casi, e non solo in questo. Comunque, l'emendamento va accettato, poiché si tratta solo dell'applicazione di una legge federale.

Non giriamo attorno ai problemi, inventando "soluzioni magiche": fra i nostri compiti parlamentari vi è anche quello di applicare leggi federali.

DUCRY J. - *Vorrei che il Parlamento leggesse l'art. 28 e poi l'art. 26 cpv. 1 del progetto di legge che stiamo discutendo. L'art. 28 prevede che "i Comuni provvedono ad adattare il regolamento comunale alla presente legge e in particolare all'art. 18 entro il termine fissato dal Consiglio di Stato."; questo articolo già stabilisce l'obbligo per tutti i Comuni, se il Consiglio di Stato lo vuole, di applicare l'art. 18, tenendo conto, forse non da ultimo, della realtà di un nuovo Comune di 50 mila abitanti. Se il Comune di Lugano o altri Comuni – non facciamo differenze – non rispettassero il volere del Consiglio di Stato (giusta l'art. 28 citato), il Governo medesimo, applicando l'art. 26 cpv. 1 potrebbe addirittura denunciarli penalmente. Sono quindi convinto che la combinazione di questi due articoli sia ampiamente sufficiente per fare in modo che la legge federale venga rispettata.*

CAIMI C. L. - *Voglio solo ricordare che in qualità di correlatore, unitamente al collega Gobbi, del rapporto sul messaggio concernente l'aggregazione della Nuova Lugano⁴, eravamo giunti, dopo lunghe discussioni in Commissione, ad una formulazione che vedeva nel contributo di livellamento una soluzione transitoria interessante e che poteva essere applicabile, soprattutto nel periodo di nascita della Nuova Lugano. Dicevo anche che poi si aspettava l'entrata in vigore di una legge*

cantonale di applicazione della legge federale. Nonostante abbia perorato questa formulazione, nel caso ora in discussione mi riallaccio alle argomentazioni addotte dal collega Dell'Ambrogio: credo che verrebbe visto male a Lugano – in effetti è di Lugano che si tratta – l'accanirsi su questo punto, quando ritengo vi siano già soluzioni all'interno della normativa che permetterebbero, almeno, di non dare l'impressione che si tratti di una soluzione ad hoc per obbligare Lugano ad adeguarsi ad una normativa che Lugano, come tale, con tutti i suoi Comuni aggregati, non desidera, perlomeno in una fase iniziale. In seguito, io credo che l'adattamento ci sarà: il Municipio si è già espresso in questo senso, lasciamo quindi un po' di tempo, anche su questo tema, a questa nuova realtà di 50 mila abitanti.

COLOMBO M. - Ho sentito che si parla solo di un Comune, quello di Lugano, come se si trattasse qui solo di esso. Questo non è vero, poiché nella risposta del Consiglio di Stato all'interrogazione del defunto deputato Nova si citavano anche altri Comuni.

La situazione attuale, in pratica, vede la Legge cantonale di applicazione alla Legge federale contro l'inquinamento delle acque (LALIA) [RL, 9.1.1.2] in contrasto con le norme del diritto federale: infatti, l'art. 70 LALIA stabilisce che il Comune "può prevedere tasse che garantiscono la copertura delle spese", mentre la LPAmb impone il principio di causalità.

Quindi, l'art. 18 ora in discussione, così come propostoci dalla Commissione, si conforma alla disposizione federale.

Convengo con il deputato Ducry, secondo il quale il Consiglio di Stato dovrà procedere all'esame di tutti i regolamenti comunali e potrà approvarli se verrà indicato il principio di causalità delle tasse.

Per questi motivi, ritengo che quanto proposto dalla Commissione della legislazione conformi la legge cantonale a quella federale e quindi sia da approvare. Invece, l'emendamento proposto da Bertoli – a mio modo di vedere – va troppo in là, risultando veramente eccessivo, soprattutto con il termine "recalcitranti", andando a ledere il principio dell'autonomia comunale. Pertanto, non sosterrò l'emendamento.

MARZORINI O. - Intervengo per esprimere la mia preoccupazione circa la chiave di lettura di questo emendamento. Se essa deve consistere nella facoltà di Lugano di prelevare o meno una tassa causale, imposta da una legge federale – la LPAmb – e ribadita da sentenze molto chiare del Tribunale federale (una, recente⁵, emessa a seguito di un ricorso di diritto pubblico, riguarda l'imposizione, al Comune di Arosa, della tassa sul sacco; in precedenza, il Comune, che non voleva questa tassa, si era opposto davanti all'ultima istanza cantonale – il Tribunale amministrativo – che gli aveva dato ragione), questa chiave di lettura mi preoccupa, poiché non vorrei che il Gran Consiglio, approvando l'emendamento, decidesse al contempo che è possibile andare contro a un principio fondamentale della legge federale. A questo punto, pregherei quindi il collega Bertoli, riprendendo anche quanto detto dal deputato Arigoni, e cioè che la norma federale esiste e quindi, volenti o nolenti, va applicata, che nel caso in cui il suo emendamento dovesse essere approvato, per evitare fraintendimenti e una scorretta lettura del suo emendamento, poi lo ritirasse.

CANONICA I. - Non potrò assolutamente sostenere questo emendamento. Abbiamo parlato in Parlamento, allorquando fu proposta la tassa sul sacco, della problematica delle tasse causali; evidentemente vi sono disposizioni federali, però l'emendamento a me fa paura quando dice "il Consiglio di Stato impone ai Comuni recalcitranti mediante decreto esecutivo delle tasse conformi al cpv. 1. Il loro incasso avviene a cura dell'autorità cantonale e a spese dei Comuni recalcitranti.": a questo riguardo si pone il problema del tipo di base che l'Esecutivo cantonale dovrà prendere per imporre il pagamento di queste tasse. Io credo sarebbe meglio attendere – come detto prima dal collega Caimi –, evitando così di creare un contenzioso inutile e – aggiungo io – pericoloso.

FERRARI M. - Ritengo che quanto detto da Marzorini e Ducry sia estremamente importante e quindi diventa fondamentale ciò che dirà il Consigliere di Stato: il Governo vorrà applicare o meno

la legge? È importante sapere se vi sono garanzie in questo senso, al fine di valutare l'eventuale ritiro dell'emendamento, come suggerito da Marzorini.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Anche all'interno del Dipartimento ci siamo presto resi conto che questo emendamento avrebbe potuto costituire un elemento anche estremamente pericoloso per quanto riguarda la votazione finale sulla legge in discussione.

Io penso che l'emendamento di Manuele Bertoli sollevi un problema indubitabilmente presente, fornendo però la soluzione sbagliata. Affermo questo su due piani, uno politico e l'altro giuridico.

Dal punto di vista politico osservo che la Nuova Lugano è in una fase assolutamente di assestamento: mettere assieme e far lavorare una realtà di oltre 50 mila abitanti non sarà certamente, nei prossimi mesi, un'operazione priva di problemi e credo quindi sia giusto evitare di imporre una soluzione – come, a mio modo di vedere, fa l'emendamento Bertoli – che, tra l'altro, è anche lesiva – in senso più o meno stretto – dell'autonomia cantonale.

Dal profilo politico mi sentirei quindi molto a disagio se, come Cantone, andassimo ad imporre subito, ad una realtà appena nata e che deve dar prova di saper superare determinate difficoltà, una soluzione come quella proposta nell'emendamento. Proprio questo carattere impositivo, già in prima battuta dà fastidio.

Inoltre, anche se è vero che ci sono altri Comuni che non seguono l'impostazione della legge federale, è altrettanto vero che difficilmente sfuggiremmo al rimprovero di aver costruito questa norma su misura per Lugano, quasi apposta per penalizzarla. Credo che ciò, nei rapporti tra Cantone e la nuova Città, sia tutt'altro che sano. Per questi motivi, già dal punto di vista politico – mi esprimo a nome del Dipartimento, poiché il Consiglio di Stato non si è chinato sull'argomento – l'emendamento è da respingere.

Vi è però anche una seconda ragione, più importante, e che è stata già evocata in precedenza. Per poter rispondere compiutamente a quanto proposto dall'emendamento abbiamo chiesto una consulenza alla Sezione degli enti locali (SEL); cito quindi un passaggio della risposta della SEL: “la norma – se fosse accettato l'emendamento di Manuele Bertoli- è di difficile attuazione, se non sbagliata, in quanto non vi è necessità di sostituirsi a un Comune nell'incasso di tasse, dato che l'Autorità di vigilanza può agire coercitivamente sull'esecutivo, obbligandolo ad agire”. Questo è il primo punto.

Inoltre “la legge sulla perequazione, all'art. 6, prevede la possibilità per il Governo cantonale di diminuire il moltiplicatore politico quale parametro del coefficiente di ponderazione per il calcolo del contributo di livellamento. Ne deriverebbe per Lugano –nel caso concreto, ma varrebbe anche per altri Comuni– che le risorse non prelevate verrebbero computate ai fini del calcolo del contributo al fondo, con inevitabile maggiorazione di quest'ultimo.” L'emendamento, come ho detto, solleva una problematica esistente, fornendo però una soluzione sbagliata; infatti la risposta della SEL precisa che: “la soluzione corretta per imporre simili tasse sarebbe quella della modifica d'ufficio dei regolamenti comunali”. Mi ricollego allora a quanto detto dal deputato Ducry: la legge che stiamo ora dibattendo prevede un art. 28, che fissa un chiaro compito per i Comuni di adeguare i loro regolamenti, e un art. 26 cpv. 1 che stabilisce un chiaro obbligo per l'Autorità cantonale di far rispettare il citato art. 28.

Da ultimo, sempre la SEL fa notare che, qualora accettato, l'emendamento Bertoli può “di per sé, portare ad una contestazione della legge, argomentando in merito ad una violazione del principio costituzionale dell'autonomia comunale.”

Dunque, la mia prima valutazione, di stampo prettamente politico, è di fatto avvalorata dal profilo giuridico da quanto riferisce la SEL, in riferimento – anche – al principio dell'autonomia comunale.

Evidentemente, sarà il Gran Consiglio a fornire una risposta all'emendamento Bertoli, tuttavia mi sento di raccomandare caldamente al Parlamento di seguire l'impostazione data dalla maggioranza della Commissione, proprio perché la legislazione attuale – in particolare la Legge organica comunale (LOC) – già prevede le possibilità di intervento del Cantone e, a maggior ragione, le prevedrebbe la legge in discussione. Inoltre, lo ripeto, la formulazione della maggioranza della Commissione della legislazione permetterebbe di tenere in giusta considerazione quel periodo di assestamento di cui qualsiasi nuova realtà deve poter beneficiare.

QUADRI L., CORRELATORE DI MINORANZA - La minoranza della Commissione è chiaramente contraria all'emendamento "anti Lugano", anche perché se la Città è in grado di offrire ai propri cittadini, comprendendolo nelle imposte comunali, un servizio di base come la raccolta e smaltimento dei rifiuti, non riteniamo ci siano motivi per impedirglielo con imposizioni dall'alto attraverso emendamenti "manu militari", come ha detto il capogruppo liberale.

Oltretutto, questo non è certo il momento di introdurre ulteriori aggravii fiscali e balzelli, diretti o indiretti che siano. Quanto al famoso principio di causalità che è stato citato in più occasioni, esso è comunque molto aleatorio, in quanto in molti Comuni la tassa di raccolta e smaltimento viene riscossa in base al numero di locali dell'abitazione: in tal modo, il milionario che vive da solo in una villa di venti locali paga molto di più, pur producendo meno rifiuti, di una famiglia di quattro persone che vive in un appartamento di quattro locali.

Inoltre, la questione dell'incasso da parte del Cantone proposta dall'emendamento costituisce secondo noi una chiara violazione del principio dell'autonomia comunale.

Infine, bisogna anche chiedersi, come del resto rilevato dalla collega Iris Canonica, su che base verrebbe effettuato l'incasso: il Cantone fisserebbe d'ufficio una tassa?

PANTANI R., CORRELATORE DI MINORANZA - Contrariamente a chi mi ha preceduto, sarei quasi tentato di approvare questo emendamento, perché – "piatto ricco, mi ci ficco" – farebbe saltare tutto e così non se ne parla più.

Noi non abbiamo presentato alcun emendamento alla legge "perché l'elastico è stato tirato fino ai limiti possibili": non solo io, ma anche altri commissari, non certamente della Lega, siamo di questa idea.

Va poi chiaramente detto che qui si sta cercando di aumentare il versamento di Lugano al fondo di perequazione dai 27 milioni concordati ai 32-35 milioni, di cui già in Commissione della legislazione si cominciava a parlare. Solo un intervento del sindaco di Lugano Giudici, il quale ha detto "fino a qui si arriva, di più no", ha frenato la Commissione, la quale – me ne ricordo – era arrivata a 32 milioni. Questa cifra ora viene riproposta: si vogliono ulteriori 5 milioni per la perequazione, provenienti dal fatto che Lugano sarà obbligato ad incassare 10 milioni di tassa di smaltimento. Dall'altro lato, c'è chi invece non vuole introdurre questo obbligo.

Quasi quasi, sono tentato di invitare il mio Gruppo a sostenere l'emendamento, così "salta" tutta la legge e avremo quindi un'occasione in più per lanciare il referendum. Mi dispiace però, almeno fino a un certo punto, per tutto il lavoro svolto dalla Commissione e in particolare dalla relatrice.

DUCA WIDMER M., RELATRICE DI MAGGIORANZA - In occasione della discussione sull'aggregazione della Nuova Lugano mi ero schierata chiaramente in favore dell'applicazione del principio di causalità su tutto il territorio cantonale. Questa rimane la mia posizione, pur avendo sottoscritto questo rapporto, del quale sono relatrice, e questo la dice lunga sul travaglio che abbiamo avuto. L'emendamento presentato da Bertoli non deve essere l'occasione per fornire una cattiva interpretazione degli intenti della Commissione. La LALPamb e la LACR non sono leggi fatte per regolare aspetti puntuali o eventuali applicazioni lacunose della legge federale nel nostro Cantone: esse hanno un obiettivo molto più elevato, per raggiungere il quale abbiamo anche cercato di "smussare gli angoli" e trovare una soluzione di compromesso. Nel nostro rapporto scriviamo chiaramente – al punto 4.10 – che "l'entrata in vigore della legge dovrebbe essere l'occasione per fare rispettare su tutto il territorio il principio di causalità qui enunciato." Il Consigliere di Stato ci ha fornito l'assicurazione che già oggi, attraverso la LOC, in caso di inadempienza, il Consiglio di Stato può intervenire: un'ulteriore, solida base legale verrà data proprio dagli artt. 18, 26 e 28 della legge ora in discussione.

Vi invito pertanto a respingere l'emendamento presentato da Bertoli, chiarendo però che chi oggi vota contro questo emendamento non lo fa in alcun caso per legittimare Lugano o altri Comuni a non rispettare la legge federale: nel nostro rapporto questo tema è stato toccato, ma non vogliamo che ci siano ora accanimenti o false interpretazioni che facciano fuorviare l'attenzione dall'obiettivo che ci siamo prefissi, e cioè approvare e avere finalmente a disposizione questa legge e risolvere così tanti altri problemi, tra i quali ci sarà sicuramente anche quello di Lugano. Grazie

all'introduzione di questa nuova legge e alle garanzie del Consiglio di Stato si troveranno poi le soluzioni ai problemi puntuali, quale appunto l'applicazione del principio di causalità a Lugano.

BERTOLI M. - Anzitutto devo fare due premesse. In primo luogo, qui non c'entra nulla la perequazione finanziaria, né come motivazione nascosta dell'emendamento, né tantomeno come argomento a favore o contro di esso. Lo ripeto: le tasse causali possono piacere o meno, e questo è assolutamente legittimo; esse però sono codificate nella legge, e se lo sono non è perché chi ha legiferato intende far pagare i cittadini per forza, bensì perché è convinto – a torto o a ragione – che questo sistema influisce sul comportamento dei cittadini nei confronti della problematica dei rifiuti. Non a caso, il Comune di Lugano – per prenderne uno a caso –, ha un tasso di produzione di rifiuti pro capite estremamente alto rispetto ad altri Comuni che invece applicano in maniera più stretta il principio di causalità (si tratta di una constatazione tratta da dati recentissimi sul censimento dei rifiuti). L'emendamento non è contro Lugano; esso è stato presentato in questa sede perché l'occasione per farlo era questa: oggi "passa questo treno, o ci si sale, oppure si resta giù". Se oggi è il Comune di Lugano a non avere una tassa sui rifiuti, questo è un problema suo; domani ve ne potrebbero essere altri. Si tratta di una proposta generale.

Per buona pace di tutti, dopo aver sentito l'enumerazione delle disposizioni legali che dovrebbero permettere eventualmente di intervenire per rimettere a posto la questione, io ritiro questo emendamento. Vorrei però, per tutta onestà, sapere da lei, signor Consigliere di Stato, se intende applicare queste norme oppure è sua intenzione solo farne una lista e poi lasciarle nel cassetto. Mi dia una risposta corta, ma esaustiva.

BIGNASCA A. - Vorrei ricordare al collega Bertoli che se il Comune di Lugano produce è perché dà qualche posto di lavoro e quindi anche chi lavora, durante la giornata, produce rifiuti. Il suo calcolo pro capite mi sembra quindi molto aleatorio.

In ogni caso mi aspetto una risposta alla domanda posta in precedenza, che riformulo: "nei costi sono compresi anche quelli di trasporto?" L'art. 17, infatti, recita che "i Comuni prevedono in particolare a: organizzare sull'intero loro territorio la raccolta dei rifiuti urbani. (...)": non si parla di trasporto al centro di incenerimento. Lo stesso discorso vale per i costi relativi alla raccolta: un Comune potrebbe effettuarla con il "secchiellino", un altro con un sistema che costa la metà.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Effettivamente, come rilevato da Bertoli e da altri deputati, ci sono altri Comuni nella situazione di Lugano.

In risposta all'intervento di Bertoli rilevo che, una volta approvata, la legge verrà rispettata.

È chiaro che sarà il Consiglio di Stato a fissare modalità e termini del rispetto della legge per la Città di Lugano: terremo conto, come dicevo prima, della necessità di accordare un periodo di assestamento, ma si andrà chiaramente nella direzione del rispetto della legge.

L'emendamento presentato da Manuele Bertoli all'art. 18 è ritirato.

¹Rapporto no. 5355R della Commissione della legislazione,

²Interpellanza, Virgilio Nova, 25.06.2001. Trasformata in interrogazione no. 174.01; risposta del Consiglio di Stato: risoluzione governativa no. 4592 del 02.10.2001.

³Messaggio no. 5405, Modifica della legge sull'esercizio dei diritti politici concernente l'introduzione dell'obbligo di presentare l'estratto del casellario giudiziale (art. 60 cpv. 3 LEDP), 10.7.2003.

⁴Rapporti no. 5372R e 5372RA della Commissione speciale aggregazione di Comuni, Aggregazione dei Comuni di Breganzona, Cureggia, Davesco-Soragno, Gandria, Lugano, Pambio-Noranco, Pazzallo, Pregassona e Viganello in unico Comune denominato COMUNE DI LUGANO, 16.9.2003,

⁵Sentenza del 7 luglio 2003.