

# **ANNO 2006/2007**

## **Seduta XXIII: lunedì 6 novembre 2006 - pomeridiana**

### **SOMMARIO**

1. Commemorazione di Alberto Bottani
2. Comunicazioni del Presidente
3. Sostituzione di un membro di Commissione
4. Presentazione di messaggi e proposta di attribuzione a Commissione
5. Proposta di attribuzione a Commissione di iniziativa parlamentare elaborata
6. Proposta di attribuzione a Commissione di iniziative parlamentari generiche
7. Mozioni evase
8. Mozioni stralciate
9. Presentazione di atti parlamentari
10. Sostituzione di dieci assessori-giurati per il periodo 2002/2007
  - Rapporto del 16 ottobre 2006 dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio
11. Nomina della Commissione di esperti indipendenti per l'elezione dei Magistrati
  - Rapporto del 16 ottobre 2006 dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio
12. Mozione del 30 maggio 2005 presentata da Francesco Maggi e cofirmatari a favore del rilancio del tram a Lugano
  - Messaggio del 14 febbraio 2006 no. 5753
  - Rapporto del 28 settembre 2006 no. 5753 R; relatori: Giuseppe (Bill) Arigoni e Nicola Brivio
13. Iniziativa parlamentare del 21 febbraio 2006 presentata nella forma generica da Francesco Maggi e cofirmatari, per l'Intergruppo ambiente, concernente l'istituzione della figura del manager del traffico di area e aziendale mediante decreto legislativo o modifica della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LALPAmb)
  - Rapporto del 4 ottobre 2006; relatore: Christian Vitta
14. Iniziativa parlamentare del 21 febbraio 2006 presentata nella forma generica da Cleto Ferrari per la modifica della Legge sulla caccia
  - Rapporto del 4 ottobre 2006; relatore: Rodolfo Pantani

- 15.** Opposizione/ricorso del 6 maggio 2005 dell'Azienda elettrica di Massagno SA (AEM SA) contro la risoluzione governativa no. 1031 del 9 marzo 2005 con la quale è stata dichiarata la pubblica utilità della manutenzione della nuova strada di accesso al Piano della Stampa e prevista l'istituzione di un apposito Consorzio obbligatorio per la relativa gestione
- Messaggio del 21 febbraio 2006 no. 5756
  - Rapporto del 23 ottobre 2006 no. 5756 R; relatore: Carlo Luigi Caimi
- 16.** Credito di fr. 3'850'000.- per l'acquisizione dei fondi a Caslano e a Ponte Tresa, per la realizzazione del P+R presso la stazione FLP di Caslano come previsto nel progetto di potenziamento della FLP, nonché per il proseguimento degli studi a Ponte Tresa, nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.- concesso a favore delle opere di prima fase del Piano dei trasporti del Luganese con decreto legislativo del 12.03.2003
- Messaggio del 7 giugno 2006 no. 5801
  - Rapporto del 24 ottobre 2006 no. 5801 R; relatore: Tullio Righinetti
- 17.** Chiusura della seduta e rinvio

**PRESIDENZA:** Bruno Lepori, Presidente

Alle ore 14.15 il Presidente dichiara aperta la seduta, presenti 89 deputati.

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

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

**Non si è scusato per l'assenza:**

*Pini*

## **1. COMMEMORAZIONE DI ALBERTO BOTTANI**

LEPORI B., PRESIDENTE - Lunedì scorso, con grande partecipazione di popolo, si sono svolte, a Massagno, le esequie del maestro Alberto Bottani, spirato il 27 ottobre 2006 all'età di 94 anni. Il defunto fu membro di questo Gran Consiglio, per l'allora partito conservatore democratico e poi partito popolare democratico, dal 1947 al 1983. Fece parte delle Commissioni del Codice della scuola, delle petizioni, delle forze idriche, tributaria, della Scuola media, del Regolamento del Gran Consiglio e della gestione e delle finanze. Fu pure, per numerosi anni, capogruppo, presiedette il Gran Consiglio per le sessioni primaverile e autunnale del 1965 e fu politicamente attivo anche a livello comunale e nell'esercito, raggiungendo il grado di colonnello. Cristiano impegnato, fu attivo nell'associazionismo cattolico, in particolare nello scautismo. Fu però nell'insegnamento che profuse maggiormente le sue energie e tradusse il suo attaccamento alla collettività. Maestro di formazione, fu appassionato insegnante e fermo direttore di scuole elementari comunali. Questa sua passione per l'educazione della gioventù traspare dal discorso che tenne in quest'aula il 26 aprile 1965 all'inizio del suo anno di presidenza, dedicato in gran parte all'allora problema della scuola a tronco unico o scuola media. In quell'intervento, citando il filosofo Jaques Maritain, affermò che il fine essenziale dell'educazione «*non consiste nell'adattare il futuro cittadino alle condizioni ed all'azione della vita sociale, ma nel farne prima di tutto un uomo e con questo un cittadino*».

Vi invito ad alzarvi per un attimo di raccoglimento.

## **2. COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE**

LEPORI B., PRESIDENTE - Mi è stata inoltrata dal collega Werner Carobbio una proposta di risoluzione sul problema della Posta e abbiamo deciso, in Ufficio presidenziale, di sentire i capigruppo durante la pausa e, se del caso, verrà riproposta oggi o domani a questo plenum.

## **3. SOSTITUZIONE DI UN MEMBRO DI COMMISSIONE**

*Ai sensi dell'art. 27 cpv. 4 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato, il Presidente comunica la seguente sostituzione:*

- *Commissione speciale sanitaria: il signor Werner Carobbio subentra alla signora Fiamma Pelossi*

#### **4. PRESENTAZIONE DI MESSAGGI E PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONI**

- no. 5847 10 ottobre 2006  
Nuova Legge cantonale sui cani  
**(alla Commissione della legislazione)**
- no. 5848 10 ottobre 2006  
Sussidiamento dell'area industriale di interesse cantonale di Riazzino, Comune di Locarno, seconda tappa  
**(alla Commissione della gestione e delle finanze)**
- no. 5849 17 ottobre 2006  
Progetto di modifica della Legge tributaria del 21 giugno 1994  
**(alla Commissione speciale tributaria)**
- no. 5850 17 ottobre 2006  
Resoconto dei Contratti di prestazione tra il Cantone Ticino e l'Università della Svizzera italiana (USI) e il Cantone Ticino e la Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (SUPSI) per l'anno 2005  
**(alla Commissione speciale scolastica)**
- no. 5851 17 ottobre 2006  
Concessione del credito di fr. 1'100'000.- per il concorso d'architettura e la progettazione della palestra doppia del Centro professionale commerciale di Chiasso  
**(alla Commissione della gestione e delle finanze)**
- no. 5852 17 ottobre 2006  
Modifica della Legge sul coordinamento delle procedure del 10 ottobre 2005 (Lcoord) e della Legge sulle strade del 23 marzo 1983 (LStr)  
**(alla Commissione speciale per la pianificazione del territorio)**
- no. 5853 24 ottobre 2006  
Approvazione dei conti consuntivi 2005 dell'Ente per lo smaltimento dei rifiuti del Sottoceneri (ESR)  
**(alla Commissione della gestione e delle finanze)**
- no. 5854 24 ottobre 2006  
Richiesta di un credito complessivo di fr. 4'353'000.- per la sistemazione logistica del Palazzo di giustizia di Lugano: Ministero pubblico e Polizia  
**(alla Commissione della gestione e delle finanze)**
- no. 5855 24 ottobre 2006  
Disegno di modifica della Legge sull'agricoltura del 3 dicembre 2002 (agriturismo)  
**(alla Commissione speciale delle bonifiche fondiarie)**

---- settembre 2006  
Pianificazione dell'assistenza e cura a domicilio 2006-2009  
**(alla Commissione speciale sanitaria)**

**5. PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI INIZIATIVA PARLAMENTARE ELABORATA**

Carobbio W. - 16.10.2006  
Modifica dell'art. 34 lett. a) e c) della Legge tributaria  
**(alla Commissione speciale tributaria)**

**6. PROPOSTA DI ATTRIBUZIONE A COMMISSIONE DI INIZIATIVE PARLAMENTARI GENERICHE**

Adobati A. - 16.10.2006  
Modifica della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato (trasmissione in diretta televisiva delle sedute del Gran Consiglio)  
**(all'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio)**

Bergonzoli S. e Righinetti T. - 16.10.2006  
Modifica della Legge sulla raccolta dei funghi  
**(alla Commissione della legislazione)**

Quadri L. e cofirmatari - 16.10.2006  
Divieto di costruire minareti su territorio ticinese  
**(alla Commissione della legislazione)**

**7. MOZIONI EVASE**

Quadri L. e Robbiani F. - 08.05.2006  
Riattivare l'amnistia fiscale  
**(v. messaggio del 12 settembre 2006 no. 5829)**

Mellini E. N. per UDC - 23.01.2006  
Modifiche al Preventivo 2006 (11 mozioni)  
**(v. messaggi del 26 settembre 2006 no. 5831-5841)**

## **8. MOZIONI STRALCIATE**

Gilardi S. (ripresa da E. Genazzi) - 21.09.1992

Ampliamento delle misure preventive dell'interruzione legale della gravidanza

Genazzi E. - 02.10.1995

Proposta di modifica delle norme secondo le quali il permesso di abitabilità e inabitabilità municipale sia subordinato all'intervento del medico delegato (modifica del regolamento sull'igiene del suolo e dell'abitato del 14.09.1958)

Genazzi E. - 12.05.1997

Sburocratizzazione nelle procedure di approvazione di progetti di rilevante interesse socio-economico

Genazzi E. e cofirmatari - 22.06.1998

Modifica dei valori di stima ufficiale della sostanza immobiliare adottati tra il 01.01.1991 e il 31.12.1996 applicando i criteri stabiliti dal regolamento del 19.12.1997

## **9. PRESENTAZIONE DI ATTI PARLAMENTARI**

### **INIZIATIVA PARLAMENTARE**

**presentata nella forma elaborata da Alessandro Torriani per la modifica dell'art. 70 cpv. 1 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato**

del 6 novembre 2006

#### Introduzione

Sovente le votazioni su messaggi o altri atti parlamentari avvengono sul finire della seduta, magari a causa del protrarsi di precedenti oggetti, e con scarsa partecipazione da parte dei colleghi deputati dovuta a partenze anticipate.

Non ritengo che un oggetto sia più importante di un altro tanto da dover richiedere in apertura di seduta la modifica dell'ordine del giorno così come stabilito dall'Ufficio presidenziale, ma credo che talune decisioni che toccano in particolare i diritti popolari dei cittadini debbano essere oggetto di maggior sensibilità da parte di chi è stato eletto alla carica di deputato, laddove deve difendere l'opinione pubblica di chi lo ha eletto.

Ancora recentemente abbiamo assistito a una votazione fatta in fretta e furia dopo le 19.00, con colleghi già partiti o in procinto di farlo, con il risultato così risicato di un solo voto di maggioranza, ma con una presenza massima di circa il 70% dei deputati.

Ora l'oggetto in questione, così come altri, avrebbe potuto essere dibattuto e votato con una certa precedenza o rinviato alla prossima seduta.

### Proposta legislativa

In particolare si propone di modificare il cpv. 1 dell'art. 70 della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato nel modo seguente (aggiunta riportata in neretto):

**Decisioni - 1. In generale - Art. 70** <sup>1</sup> *Il Gran Consiglio decide a maggioranza assoluta dei votanti, salvo disposizione contraria della Costituzione o della legge.*

***Decisioni che riguardano i diritti politici dei cittadini devono raccogliere il voto affermativo di almeno i 2/3 dei votanti.***

<sup>2</sup> *In caso di parità di voti, la votazione si ripete senza discussione nella seduta successiva; verificandosi nuovamente parità, la proposta è considerata respinta.*

<sup>3</sup> *Il Presidente non prende parte alle votazioni palesi.*

Non si tratta di una misura disciplinare o di limitazione della volontà dei colleghi, ma di una maggior responsabilità e serietà.

Alessandro Torriani

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

### **INIZIATIVA PARLAMENTARE**

**presentata nella forma elaborata da Fabio Regazzi e cofirmatari per la modifica parziale della Costituzione cantonale (istituzione di una Corte dei conti)**

del 6 novembre 2006

È ormai luogo comune ricordare che la Democrazia è nata, e quindi può durare, grazie al controllo della spesa pubblica da parte del Legislativo sull'Esecutivo.

Questa funzione del Legislativo, un tempo, quando l'attività dello Stato era limitata a compiti amministrativi, era relativamente facile. Oggi non più, a seguito dell'avvento dello Stato sociale e dell'estensione del pubblico ad attività un tempo riservate all'iniziativa privata. La spesa pubblica è quindi cresciuta a dismisura, oltre che essere diventata variata, al punto da sfuggire al controllo da parte di non specialisti che, pur con tutta la buona volontà e con i limiti che comporta un Parlamento di milizia, non riescono a svolgere adeguatamente il ruolo ad esso devoluto dalla Costituzione di organo di controllo in ambito finanziario (art. 59 cpv. 1 lett. g) Costituzione cantonale).

A questo riguardo si rinvia all'importante contributo del Prof. Dr. Yvo Hangartner dell'Università di San Gallo pubblicato di recente sul "Schweizerisches Zentralblatt für Staats-und Verwaltungsrecht" (107 Jahrgang Nr. 9, September 2006, pag. 453 e segg.). Di conseguenza, oggi più che mai (e il nostro Cantone ne sa qualcosa!) si pone il problema

del controllo della spesa pubblica, senza il quale il "consensus" del cittadino verso le istituzioni arrischia di venir meno e con esso la Democrazia della quale ne è il fondamento. Del resto, il problema non è nuovo. Esso si era già posto allorquando la sua soluzione non assumeva il carattere impellente che ha oggi. Si pensi ad esempio alla Magna Curia dei Maestri Razionali, istituita a Napoli nel secolo XII dai Normanni col compito di assistere, per la parte contabile, l'organo di Governo incaricato della gestione del denaro dello Stato<sup>1</sup>. Diversi Stati, anche a noi vicini, hanno da tempo istituito organi di controllo della spesa pubblica con composizione e competenze diverse. L'organo di controllo può infatti essere unipersonale (Stati anglosassoni) o collegiale (Austria, Belgio, Brasile, Francia, Germania, Libano, Lussemburgo, Olanda, Portogallo, Uruguay, eccetera), del tutto indipendente dall'Esecutivo o a questo variamente soggetto, di nomina governativa o parlamentare, con funzione meramente amministrativa o anche giurisdizionale, con poteri di controllo preventivo, di legittimità o di merito, o di esclusivo controllo successivo, con funzioni limitate a determinati settori o estese a tutta l'Amministrazione pubblica dello Stato e degli enti e istituti pubblici ausiliari.

In Svizzera, le discussioni sulla creazione di istituti di controllo indipendenti del pubblico denaro sono piuttosto recenti. Sia il Cantone di Vaud, con la nuova Costituzione del 14 aprile 2003, sia quello di Ginevra, con la modifica costituzionale approvata il 27 novembre 2005, hanno istituito la Corte dei conti<sup>2</sup>. È altresì probabile che una Corte dei conti sarà creata anche a Friburgo, visto che la Costituente ne propone l'introduzione.

Di fronte al moltiplicarsi dei compiti assegnati allo Stato e dunque dei canali attraverso i quali scorre il denaro pubblico, è tempo di dotare anche il nostro Cantone di un'autorità indipendente dagli altri poteri, che verifichi che il denaro sia speso conformemente alla legge (base legale), che sia contabilizzato in modo regolare, nel rispetto della Legge sulle finanze pubbliche, e che sia utilizzato in modo efficace<sup>3</sup>.

Il potere di controllo della Corte deve vertere sulla legalità, sulla regolarità contabile e sull'efficacia dell'uso del denaro pubblico, mentre la legittimità dell'obiettivo politico stabilito deve rimanere di competenza dei poteri tradizionali<sup>4</sup>.

Il controllo dei conti non deve essere limitato ai servizi dello Stato, ma può essere esteso anche ad altre istituzioni pubbliche che la legge dovrà designare, come pure ogni volta che è utilizzato denaro pubblico.

Viste le considerazioni che precedono, si chiede la creazione di un nuovo art. 81bis della Costituzione ticinese, sulla base della Costituzione del Canton Vaud, del seguente tenore:

#### *E. Corte dei conti*

##### *Art. 81bis*

*<sup>1</sup>La Corte dei conti si compone da tre a cinque membri, eletti per un periodo di dieci anni non rieleggibili. I membri sono eletti dal Gran Consiglio, sentito il preavviso della Commissione d'esperti indipendenti per l'esame e il preavviso delle nuove candidature all'elezione dei Magistrati.*

---

<sup>1</sup> Novissimo digesto italiano, Voce "Corte dei conti", pag. 930, alla quale si rinvia per la descrizione dell'evoluzione storica degli istituti volti al controllo del denaro pubblico.

<sup>2</sup> Art. 166 Cost./VD e 141 Cost./GE.

<sup>3</sup> LEUBA, La Constitution vaudoise du 14 avril 2003, Berna 2004, pag. 326; cfr. artt. 2 e 3 della Legge sulla gestione finanziaria dello Stato.

<sup>4</sup> LEUBA, op. cit., pag. 327.

<sup>2</sup>*La Corte dei conti controlla in modo indipendente la gestione delle finanze da parte delle istituzioni pubbliche designate dalla legge, come pure ogni uso del denaro pubblico, dal profilo della legalità, della regolarità contabile e dell'efficacia.*

<sup>3</sup>*Essa si organizza liberamente. Il Gran Consiglio può eccezionalmente conferirle mandati.*

<sup>4</sup>*Essa pubblica i risultati dei suoi lavori, nella misura in cui non vi si oppongano interessi preponderanti, pubblici o privati.*

Fabio Regazzi  
Marzorini - Pinoja -  
Quadri - Torriani

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

## **INIZIATIVA PARLAMENTARE**

**presentata nella forma generica da Fiorenzo Robbiani e Raffaele De Rosa per promuovere il micro-credito a favore delle piccole e medie imprese (PMI)**

del 6 novembre 2006

Il 16 ottobre 2006 lo sviluppo su vasta scala del micro-credito ha ricompensato il suo inventore, l'economista Muhammad Yunus e la banca che ha fondato, la Grameen Bank, del premio Nobel per la pace.

Strumento proprio della politica di sviluppo, la microfinanza ha risvegliato l'interesse degli investitori anche occidentali. Il volume dei micro-crediti cresce ogni anno del 30% sul piano mondiale e la sua domanda è in aumento non solo nei Paesi in via di sviluppo<sup>5</sup>, ma riguarda anche Paesi come la Svizzera<sup>6</sup>, con le sue 270'000 PMI con meno di dieci impiegati, che devono lottare per ottenere un finanziamento iniziale. Nel nostro Paese, l'esperienza dimostra che è molto difficile per le banche finanziare un progetto di meno di fr. 50'000.-<sup>7</sup>. Secondo una statistica della Banca nazionale svizzera, il volume dei prestiti delle grandi banche alle PMI di meno di dieci impiegati è diminuito del 19.8% tra gennaio 2002 e giugno 2006<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> Il micro-credito è un concetto creato nel terzo mondo agli inizi degli anni '70. Prevede un sostegno finanziario per progetti professionali. Il candidato per un micro-credito deve presentare un progetto operativo e realistico nel tempo. La sfida è quella di permettere al candidato di (ri)trovare una collocazione sociale, economica e finanziaria che gli permetta al termine di accedere compiutamente ai crediti bancari classici. Si tratta di un percorso d'inserimento per la creazione d'impresa.

<sup>6</sup> <http://www.kmu.admin.ch/dokumente/00148/00150/00564/index.html?lang=fr>.

<sup>7</sup> AGEFI, 1° settembre 2006.

<sup>8</sup> *ibid.*

Parallelamente al ritiro delle grandi banche dal mercato dei crediti, sono apparse alcune (poche a dire il vero) associazioni specializzate nel micro-credito con lo scopo di lottare contro le ineguaglianze di fronte all'accesso al finanziamento, poste sia dai crediti bancari, sia dai crediti sul capitale rischio. Propongono un sistema di micro-crediti basato sulla fiducia reciproca, sulla competenza professionale e sulla validità del progetto. Il micro-credito è destinato unicamente all'avvio di attività nuove e allo sviluppo di quelle già esistenti. Non può in alcun caso servire a riscattare crediti già in corso o a coprire spese personali. Finanzia (con un minimo di fr. 5'000.- a un massimo di fr. 30'000.-) l'economia regionale per il tramite di progetti legati al settore dei servizi, del commercio al dettaglio e dell'artigianato. Le probabilità di maggior riuscita delle iniziative/imprese che beneficiano del micro-credito sono legate ai tassi altamente preferenziali esercitati (tra il 3.5% e il 4.5%) e le modalità di rimborso che possono essere scaglionate sull'arco di quattro anni al massimo.

In Svizzera, alla fine del 2005, l'Association Solidarité et Création d'entreprises (ASECE) aveva finanziato 81 progetti e creato oltre 200 impieghi, per una dozzina di milioni di cifra d'affari. Solo il 10% delle imprese hanno cessato le loro attività, una percentuale inferiore al normale tasso di mortalità delle PMI.

Vittime del loro successo, le organizzazioni che stanziavano micro-crediti mancano di capitali per soddisfare tutte le sollecitazioni e lamentano l'assenza di aiuti da parte delle banche, anche cantonali.

In Ticino, le modalità per avviare una piccola attività indipendente sono numerose, ma impongono l'esistenza di un capitale iniziale. Anche BancaStato partecipa allo sviluppo economico delle PMI per il tramite di finanziamenti all'innovazione (VentureNet), ma pone come condizione la presenza di garanzie sotto le vesti del capitale rischio. Per concretizzare un progetto imprenditoriale, pur piccolo che sia, è quindi indispensabile disporre di un capitale iniziale, che è difficile da raggranellare. Persone senza mezzi finanziari, a basso reddito o disoccupate, rimangono così escluse dalle possibilità di credito oggi esistenti e risulta per loro difficile, e a volte anche impossibile, avviare attività imprenditoriali autonome.

Con il micro-credito è possibile ridare dignità e speranza a persone che altrimenti graverebbero sulle spalle dell'ente pubblico e si sentono escluse dal mondo produttivo allorquando sono in grado di fornire ancora un valido contributo.

Alla luce di quello che precede, si chiede che il nostro Cantone finanzia sotto forma diretta o indiretta il micro-credito.

Chi scrive ha pensato alla soluzione seguente:

1. la concessione a BancaStato o a una società ad hoc (gestita da BancaStato o da enti terzi) di un capitale di almeno 2 milioni di franchi (equivalente al finanziamento di circa 66 progetti) da destinarsi al finanziamento dell'attività di micro-credito. Ricordiamo che questo prodotto finanziario è in sintonia con gli attuali scopi perseguiti dalla Banca. Infatti, nella Legge sulla Banca dello Stato del Cantone Ticino si legge che BancaStato sostiene «*lo sviluppo economico del Cantone*» (art. 3) e «*favorisce sempre nei termini fissati dai regolamenti interni, il credito di carattere sociale*» (art. 12);
2. le condizioni di erogazione del micro-credito devono tener conto della validità dei progetti e della serietà dei richiedenti, prevedere un tasso vantaggioso per un capitale massimo di circa fr. 30'000.- e un periodo di rimborso scaglionato sull'arco di quattro anni al massimo;

3. il capitale di dotazione dovrebbe essere garantito nel tempo grazie ai rimborsi dei crediti in essere. L'esperienza insegna che – anche in Svizzera<sup>9</sup> – un pur modesto capitale di dotazione dovrebbe essere sufficiente per permettere il finanziamento di innumerevoli progetti, e questo grazie a un tasso di perdita assai contenuto che facilita l'autofinanziamento delle attività di micro-credito. Dopo l'erogazione di un capitale iniziale (vedi punto 1), il sistema di micro-credito non dovrebbe quindi generare altri oneri per lo Stato, i cui conti potrebbero addirittura migliorare se talune condizioni dovessero realizzarsi (per esempio minori costi per l'assistenza, eccetera);
4. quanto da noi richiesto potrebbe anche essere inserito, se il Consiglio di Stato lo ritenesse opportuno, nell'ambito dell'annunciato pacchetto di misure per l'utilizzo dei proventi dell'oro della Banca nazionale.

Per i motivi espressi, si chiede che vengano emanate opportune norme di legge. A tal fine la Commissione incaricata potrà allestire ai sensi dell'art. 98 cpv. 2 lett. b) della Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato un adeguato progetto elaborato.

Fiorenzo Robbiani  
Raffaele De Rosa

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

## **MOZIONE**

### **Rapporto d'attività dei radar fissi**

del 6 novembre 2006

Nei prossimi giorni entreranno in funzione, a Maroggia e a Magliaso, due radar fissi, ciò che fa seguito alla decisione del 19 aprile 2005 del Gran Consiglio.

È evidentemente interesse dell'ente pubblico sanzionare quegli automobilisti scriteriati che circolano a velocità tali da costituire un effettivo pericolo per gli altri utenti della strada (oltre che per loro stessi). Tuttavia, non si può escludere che nei radar finiranno per incappare automobilisti giudiziosi che, magari a seguito di una disattenzione o nelle ore notturne, infrangono il limite di velocità di pochi km/h, senza con questo costituire un pericolo.

Un sanzionamento sproporzionato di simili episodi costituirebbe una criminalizzazione del cittadino-automobilista quanto meno fuori luogo. Una criminalizzazione le cui conseguenze economiche, per taluni, potrebbero essere anche non indifferenti, perché al giorno d'oggi basta sempre meno per far saltare un budget familiare. Al contrario, l'automobilista facoltoso può anche permettersi di cumulare multe.

---

<sup>9</sup> Grazie al sistema di prestiti e rimborsi mensile, l'ASECE ha addirittura potuto aumentare il suo capitale iniziale di fr. 900'000.- a 1.5 milioni. *Ibid.*

Oggetto di sanzione devono dunque essere i veri "pirati della strada", e i radar fissi di Maroggia e Magliaso, così come pure gli altri, devono servire ad effettivamente fare opera preventiva e a migliorare la sicurezza sulle strade, non ad incrementare le entrate dell'ente pubblico.

Affinché sia verificabile che lo strumento del radar fisso venga effettivamente utilizzato per gli scopi previsti – prevenzione, miglioramento della sicurezza – e non per altri ("fare cassetta" a danno degli automobilisti, persecuzione ad oltranza) occorre che la Polizia stradale agisca, nel merito, con la maggior trasparenza possibile.

Si chiede pertanto al Consiglio di Stato:

- di divulgare periodicamente (magari mensilmente) un rapporto d'attività dei radar fissi, che indichi il quantitativo di infrazioni registrate da tali apparecchi nelle varie fasce orarie, nonché le multe di conseguenza comminate e le patenti ritirate, con le relative velocità.

Lorenzo Quadri

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

## **MOZIONE**

### **Il Consiglio di Stato promuova il teatro dialettale alla TSI dall'interno della CORSI e boccia l'aumento del canone Radio-TV**

del 6 novembre 2006

Mentre la Società cooperativa per la radiotelevisione nella Svizzera italiana (CORSI) condivide l'aumento di canone radiotelevisivo che la SSR, senza alcun motivo plausibile, richiede al Consiglio federale, la TSI si permette il lusso di sprecare le risorse di detto canone nella produzione di sceneggiati flop.

Gli indici d'ascolto realizzati dall'ultima produzione targata Comano, lo sceneggiato dedicato al truffatore indiano Tewanna Ray, sono assolutamente deludenti, come rilevato anche dal Consiglio del pubblico della CORSI: la vicenda del sedicente principe dei Pellerossa ha registrato alla prima puntata appena il 18% di share, indice poi crollato all'11% nella seconda. Questo malgrado l'ampio battage pubblicitario e l'ambientazione bellinzonese, che pure avrebbe potuto suscitare un qualche interesse tra il pubblico di casa nostra.

Il prodotto, visti anche i poco incoraggianti dati di audience, appare difficilmente vendibile ad altre emittenti. L'errato investimento è quindi con tutta probabilità destinato a rimanere "sul gobbo" della TV pubblica.

Mentre da un lato la RTSI spende cifre a 6 zeri nella realizzazione di sceneggiati lungi dall'incontrare i gusti dell'utenza, prodotti che invece suscitavano l'interesse non solo dei telespettatori nostrani, ma anche di quelli della vicina fascia di confine italiana – ciò che

accadeva, evidentemente, prima che detti telespettatori rimanessero orfani della TSI, e soprattutto la TSI orfana di detti telespettatori, a seguito di un'assai poco accorta politica di spegnimento di canali nell'ambito del passaggio al digitale terrestre – risultano poco valorizzati.

Le produzioni dialettali devono infatti accontentarsi di budget di almeno 10 volte inferiori a quelli che la TSI ha iniettato nello sceneggiato su Tewanna Ray.

La progressiva emarginazione delle produzioni dialettali dovrebbe risultare ancora più discutibile agli occhi del Consiglio di Stato, che, anche per la promozione e gli studi sul dialetto, mantiene un Centro di dialettologia ed etnografia che costa pur sempre al settore pubblico la non irrisoria cifra di 3.1 milioni di franchi all'anno (Consuntivo 2005, pag. 266). Tale importante investimento di soldi pubblici meriterebbe una parallela, migliore concretizzazione da parte dell'emittente televisiva pubblica.

Sarebbe quindi coerente ed opportuno che il Consiglio di Stato si attivasse direttamente in questo senso.

Il Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport (DECS), invero, non è inattivo nella promozione del teatro dialettale. C'è però da chiedersi se non sia giunto il momento che il Consiglio di Stato, tramite le sue rappresentanti all'interno della CORSI – e magari tramite anche quei membri della CORSI che sono contemporaneamente deputati in Gran Consiglio – faccia sentire la propria voce per una maggiore valorizzazione, in casa TSI, della produzione dialettale, anche in termini di risorse economiche messe a disposizione, a scapito di altre produzioni affette da "grandeur", che costano molto ma rendono poco o nulla.

Essendo le produzioni RTSI finanziate con gli introiti del canone radio-TV – canone che oltretutto si vorrebbe aumentare –, quindi con soldi dei cittadini, non appare fuori luogo un intervento del Consiglio di Stato nel merito.

Con la presente mozione si chiede pertanto al Consiglio di Stato:

- di incaricare le due Consigliere di Stato sedenti nel Consiglio regionale CORSI<sup>10</sup>, coinvolgendo anche i parlamentari attivi in questo e/o in altri rami della CORSI, di farsi portavoce, a nome del Consiglio di Stato, di una politica aziendale che – nell'interesse della promozione e della conservazione della nostra cultura popolare e delle nostre radici, e coerentemente con gli oltre 3 milioni di franchi di soldi pubblici investiti ogni anno nel Centro di dialettologia e di etnografia – dedichi maggiori risorse al teatro dialettale e minori alla produzione di sceneggiati immotivatamente "ambiziosi";
- di incaricare i membri CORSI di cui sopra di opporsi al prospettato aumento del canone radioTV.

Lorenzo Quadri

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

---

<sup>10</sup> In effetti, l'on. Patrizia Pesenti vi siede non in rappresentanza del Consiglio di Stato, ma del Consiglio federale.

## MOZIONE

### **Tenuta scolastica: verificare l'interesse, l'accettazione o la non accettazione in Ticino**

del 6 novembre 2006

A Basilea è da qualche tempo partito un progetto pilota di uniforme scolastica, o piuttosto di "tenuta scolastica", come preferiscono chiamarla i promotori. Richieste in questo senso sono state formulate anche in Romandia, nei Cantoni di Ginevra e Vaud.

È evidente che quello dell'abbigliamento non è il principale problema della scuola ticinese. Esso anzi, di fronte a tematiche quali, ad esempio, il Concordato sull'armonizzazione della scuola obbligatoria (HarmoS), i risultati degli studi PISA, la disoccupazione giovanile, il diffondersi della violenza, il disagio sociale, il consumo di sostanze stupefacenti, l'incertezza per il futuro professionale, eccetera, appare molto marginale. Se le priorità sono altre, e questo è chiaro a chiunque, tuttavia sarebbe anche errato minimizzare la "questio" dell'abbigliamento scolastico. La corsa al capo firmato praticata da un numero crescente di giovani (magari ispirati da discutibili modelli mediatici), è un vero cruccio per molte famiglie – specie se monoparentali – le cui finanze non consentono di assecondare simili inclinazioni "modaiole".

Inclinazioni che, purtroppo, diventano sempre più una sorta di obbligo: chi non può sfoggiare l'abbigliamento di grido richiesto dal "gruppo" si trova in una difficile situazione di disagio. Ne derivano conflitti e frustrazioni; sia nei rapporti all'interno della famiglia che in quelli con i compagni.

Oggi per i genitori diventa sempre più difficile dire di no ai propri figli. L'indebitamento delle famiglie aumenta; difficile immaginare che le accresciute esigenze dei giovani in fatto di abbigliamento "di tendenza" non vi contribuiscano.

Pur senza voler scadere nel facile moralismo, non si può poi negare che nell'ultimo decennio il livello dell'abbigliamento di molti giovani e giovanissimi sia andato vistosamente degenerando. C'è da chiedersi se si possa legittimamente appioppare ai docenti – già confrontati con problemi di disciplina, di rendimento, eccetera – il compito di rimandare a casa a cambiarsi allievi e allieve che si presentano in classe mettendo in bella mostra – magari in pieno inverno, con anche rischi per la salute... – parti anatomiche su cui (solitamente) non dovrebbe battere il sole.

Una tenuta scolastica, ideata con tutta la flessibilità del caso e coinvolgendo anche chi sarebbe chiamato/a ad indossarla, potrebbe portare un certo sollievo finanziario a numerose famiglie ed evitare sgradevoli tensioni tra genitori e figli sull'abbigliamento quotidiano e soprattutto sui suoi costi; garantirebbe nelle scuole uno standard minimo in materia di abbigliamento; permetterebbe agli allievi di dedicare maggior tempo ed energie a valori ed attività più costruttivi di quelli legati alla scelta e allo sfoggio dei vestiti più "di tendenza"; renderebbe meno visibile la differenza tra i giovani di famiglie benestanti e quelli di ceti meno abbienti; abituerebbe i ragazzi all'ingresso nel mondo del lavoro, dove "l'uniforme" è spesso una realtà, per quanto in genere non ufficialmente codificata.

D'altra parte, alle nostre latitudini – contrariamente ad altri Paesi avanzati – l'uniforme scolastica, per quanto in versione soft, non può vantare una tradizione, essendo sparita dalla scuola pubblica da svariati decenni.

Sarebbe evidentemente fuori posto pensare di introdurla contro la volontà delle parti coinvolte, ossia allievi, famiglie e scuole. Ma sarebbe anche peccato escludere a priori

questa possibilità, magari a seguito di convinzioni di principio, ma prive di un fondamento pratico.

Con la presente mozione si chiede pertanto al Consiglio di Stato:

- di voler verificare l'interesse, l'accettazione o meno di una forma di tenuta scolastica, presso scuole, genitori e famiglie. Ad esempio tramite la distribuzione di un formulario ad un campione di classi pilota ed alle rispettive famiglie.

Lorenzo Quadri

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

## **MOZIONE**

### **N2 Airolo-Chiasso: richiesta di posa radar fissi**

del 6 novembre 2006

Con la presente chiedo di valutare il potenziamento della posa di radar fissi sulla tratta dell'autostrada N2 su territorio ticinese.

Il non rispetto delle velocità, oltre ad essere una delle principali cause di incidenti, è anche fonte di inquinamento. Non casualmente una delle misure principali contro l'ozono e le polveri fini è la riduzione della velocità concessa sull'autostrada da 120 km/h a 80 km/h. Sappiamo, inoltre, l'importanza dell'autostrada quale vettore d'inquinamento. Importanza misurata al momento della chiusura del tunnel del Gottardo con spostamento del traffico sull'asse del San Bernardino.

Chi usa regolarmente l'autostrada si accorge di quanto numerosi siano ancora coloro che non rispettano i limiti di velocità.

Molti Cantoni, meno minacciati del nostro per inquinamento e incidenti stradali, da tempo hanno proceduto nella direzione di rendere vincolanti i limiti di velocità procedendo alla posa di radar fissi.

Non dimentichiamo che questo tratto di autostrada, d'importanza internazionale, è molto scorrevole e si trova spesso distante dalla destinazione finale di chi lo percorre per cui facilmente, in assenza di misure efficaci, si tende a procedere speditamente.

Se da un lato si riesce, in parte, a sensibilizzare il guidatore ticinese sulle problematiche della sicurezza e dell'inquinamento, molto difficile è sensibilizzare la rimanente parte di utenti, spesso sconosciuti.

Per motivi legati alla prevenzione degli incidenti e dell'inquinamento, chiedo di valutare la posa di un numero sufficiente di radar fissi che permetta, a medio termine, il rispetto dei limiti di velocità su tutto il tratto stradale in questione.

Cleto Ferrari

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

## MOZIONE

### Il conto del risanamento energetico non solo sulle spalle degli inquilini

del 6 novembre 2006

Il gruppo del partito socialista (PS), nella seduta del Parlamento del 16 ottobre 2006, ha presentato una mozione dal titolo "Per un'altra politica energetica del Cantone Ticino" supportata da un importante documento di una quarantina di pagine su cui i deputati dovrebbero basarsi per la discussione sulla mozione. Ancora una volta il partito socialista, con un suo intervento, chiede al Consiglio di Stato la presentazione, in tempi brevi, del "Piano di politica energetica cantonale".

Questo documento, importantissimo per capire le strategie energetiche del futuro, sembra trovare delle grandi difficoltà, a differenza di altri studi molte volte meno importanti, ad essere preparato e presentato al Gran Consiglio. Ci sono interessi in gioco che ne frenano la presentazione.

Chiaramente la mozione del PS chiede dei provvedimenti importantissimi, specialmente per trovare soluzioni che sono realizzabili, per cercare di risparmiare energia, senza cambiare di molto la nostra qualità di vita nelle prestazioni, riducendo però lo spreco, l'inquinamento e la dipendenza totale da vettori (petrolio e gas) che, oltre a non essere energie rinnovabili, non possono essere controllati da noi con le nostre decisioni od esigenze. Ben venga, quindi, la costruzione di stabili che rispettino al massimo le norme per il risparmio energetico e la ristrutturazione e il risanamento degli stabili vecchi. Nella mozione si chiede che i due terzi degli utili, che annualmente l'Azienda elettrica ticinese (AET) riversa al Cantone, siano usati per favorire l'uso delle fonti energetiche rinnovabili di cui il Ticino è ricco.

Il Consiglio di Stato dovrebbe trovare il modo affinché una parte di questi soldi siano usati anche come incentivi (per esempio prestiti a tasso zero o agevolati o in parte a fondo perso – vedi meccanismo case sussidiate) per i proprietari di stabili, al risanamento di costruzioni vecchie senza però scaricare immediatamente, tramite aumenti della pigione, questi tipi di intervento di risparmio energetico.

Questi interventi importanti, su stabili vecchi, permetterebbero di risanare situazioni di spreco energetico importanti (calore che se ne va dalle finestre che non chiudono bene a causa della mancanza di isolamento) che con l'aumento del costo del gasolio hanno comportato per molte famiglie il doversi confrontare con la difficoltà di poter far fronte a conguagli e a spese accessorie molto elevati.

È importante trovare un equilibrio tra il risanamento di stabili vecchi a pigione bassa e il possibile aumento che la legge permette al locatore di effettuare.

Ci sono famiglie che si vedrebbero risanato l'appartamento ma si troverebbero una pigione magari aumentata di centinaia di franchi al mese quando il loro salario non è aumentato e il costo dei nuovi stabili è troppo alto per traslocare.

È talmente facile scaricare gli interventi di modifica dello stabile di cui, ad esempio, l'Associazione inquilini ha delle vertenze in corso in Pretura, con inquilini di diversi stabili per contestare un aumento della pigione chiesto dal locatore che ha cambiato il vecchio ascensore non più a norma. La legge permette al locatore di aumentare la pigione se esegue delle migliorie, ma passare da un ascensore vecchio a uno nuovo che migliora è? Più veloce? L'inquilino arriva al suo piano con qualche centesimo di secondo in anticipo?

Figuriamoci, quindi, se l'intervento di modifica del proprietario davvero comporta un aspetto di miglioria per l'inquilino (meno spifferi e risparmio sui costi).

Quindi la mia richiesta, intesa a salvaguardare il reddito di una buona parte della popolazione e nello stesso tempo a sostenere e promuovere il risparmio energetico e l'uso di energie rinnovabili, si affianca ed è da intendersi quale complemento alla mozione presentata dal PS.

So che questa richiesta poteva essere discussa durante la presentazione della mozione PS il prossimo anno; ma siccome non si sa come andranno le prossime votazioni e chi sarà ancora presente in Parlamento, la presento oggi, prima che venga assunta la presa di posizione del Consiglio di Stato.

Giuseppe (Bill) Arigoni

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

## **MOZIONE**

### **Per una corretta determinazione del diritto all'invalidità**

del 6 novembre 2006

Il pesante deficit in cui versa l'Assicurazione invalidità è assai preoccupante e merita un'attenta valutazione allo scopo di individuare i rimedi più adeguati.

Innanzitutto, una parte dello squilibrio è dovuto all'aumento delle uscite – connesso in buona misura al numero di nuove rendite assegnate – rispetto alle entrate, che non hanno goduto di un'analoga progressione.

Occorre tuttavia evitare di introdurre misure di risanamento generalizzate e oltremodo penalizzanti, che colpiscano indistintamente tutti coloro i quali hanno presentato una domanda di invalidità e che, a causa delle sequele dell'infortunio o della malattia, sono in grado di svolgere unicamente un'attività lavorativa leggera, in ogni caso diversa e meno retribuita della precedente.

La Legge federale su l'assicurazione invalidità prevede che il grado di invalidità sia determinato mettendo a confronto il reddito, che l'assicurato otteneva prima del danno alla salute, con il guadagno che potrebbe ancora conseguire, sfruttando la capacità lavorativa residua (spesso in attività leggere). Se l'incapacità al guadagno raggiunge almeno la percentuale del 40% del reddito da sano, l'interessato avrà diritto ad una rendita di invalidità, che potrà essere intera, di tre quarti, mezza o di un quarto, a dipendenza dell'entità del discapito.

Si prenda ad esempio il caso di un assicurato, che da sano percepirebbe un reddito di fr. 60'000.- annui. Se, a causa del danno alla salute, fosse per lui ipotizzabile la realizzazione di un reddito in un'attività per lui esigibile al massimo pari a fr. 30'000.- annui, avrebbe diritto ad una mezza rendita di invalidità, in quanto l'incapacità al guadagno sarebbe del 50%.

Questo confronto è però corretto, se si paragonano entità comparabili; se si confronta cioè il salario precedentemente percepito e il salario ipotetico conseguibile nel mercato del lavoro, dove l'assicurato è inserito.

Incomprensibilmente, la Corte plenaria del Tribunale federale delle assicurazioni, invocando la necessità di salvaguardare la parità di trattamento a livello nazionale (art. 8 della Costituzione federale), recentemente ha decisamente e chiaramente optato per una modalità di comparazione dei redditi in aperto contrasto con i suddetti principi, ponendo così purtroppo fine alla precedente consolidata giurisprudenza del Tribunale delle assicurazioni del Canton Ticino (cfr. in tal senso la sentenza 22 agosto 2006, in Re K., I 424/05 e STFA del 5 settembre 2006 nella causa P., I222/04, consid 6).

Tuttavia, l'alta Corte è pervenuta a un risultato che a sua volta in realtà non garantisce assolutamente l'uguaglianza di trattamento, in quanto penalizza in modo inaccettabile gli assicurati ticinesi.

Per fissare il reddito ipotetico, conseguibile da un invalido in attività leggera, vengono presi come riferimento i dati attualmente disponibili e che si riferiscono all'anno 2004.

Il Tribunale federale ha ora deciso che occorre fare riferimento esclusivamente ai salari medi nazionali e non più alle medie retributive della regione dove l'assicurato risiede e lavorava, giudicando quindi inapplicabili i valori regionali, prezioso riferimento degli scorsi anni per il TCA.

Confrontando due redditi attinti da realtà diverse (la regione, da un lato, e l'intero Paese, dall'altro), si falsa però inevitabilmente il computo del grado di invalidità, a scapito dei Cantoni e delle regioni – come il Ticino – dove i livelli salariali sono inferiori alle medie nazionali. Per il nostro Cantone, purtroppo, il ritardo dei salari si attesta nel complesso dell'economia privata, nei confronti della media Svizzera, nella misura almeno del 20%.

Le differenze sono notevoli e balzano agli occhi: mettendo a confronto un reddito ipotetico visibilmente sopravvalutato, poiché tratto dalle medie nazionali, con quello ottenuto prima dell'inabilità, che rientra invece nei parametri locali, di molto inferiori alla media nazionale, si ottiene una differenza e perciò un grado di invalidità artificialmente ridimensionato.

Spesso viene persino a cadere il diritto ad una prestazione – anche parziale – dell'AI a causa di questo subdolo artificio, che comporta una netta diminuzione delle prestazioni nel nostro Cantone anche a livello, evidentemente, di LPP, oltre che di assicurazione infortuni LAINF.

Sono già numerosi i casi di concittadine e concittadini che, verosimilmente, si vedranno negare ingiustamente il diritto a prestazioni, che altrimenti sarebbero loro spettate, ponendoli di conseguenza in uno stato di bisogno, che verosimilmente peserà comunque sulle nostre casse cantonali e comunali, a livello di sostegno sociale da erogare a chi è privo di entrate economiche sufficienti e adeguate. Ne consegue che, se il risanamento dell'AI comporta un ulteriore esborso a carico del Cantone, si viene a creare un'ulteriore distorsione, che deve preoccupare l'autorità politica ticinese.

Differente è la situazione di chi soffre di problematiche di origine fisica che non consentono l'esercizio di qualsiasi attività lavorativa o disturbi di origine psichica, che incidono quasi sempre indistintamente sull'esigibilità di un'attività pesante o leggera.

Si sottolinea che patologie inerenti alla psiche rappresentano ormai il 40% circa delle nuove rendite di invalidità: a dimostrazione di una notevole diminuzione della qualità della vita, registratasi in questi ultimi anni.

Con la presente mozione si chiede pertanto al Consiglio di Stato di:

- analizzare attentamente la portata delle conseguenze del nuovo calcolo dell'incapacità al guadagno, che, basandosi sulle medie nazionali, penalizza notevolmente i lavoratori del nostro Cantone;

- intervenire, onde sensibilizzare l'autorità politica federale, affinché si proceda ad una rapida cancellazione di questa distorsione, che grava in una forma inaccettabile sulle spalle degli assicurati ticinesi, come pure degli assicurati residenti nelle regioni dove i salari sono inferiori alle medie nazionali.

Non si tratta per nulla di opporsi ad una procedura rigorosa di determinazione dell'invalidità, e nemmeno di ostacolare il necessario risanamento dei conti dell'assicurazione invalidità. È però indispensabile evitare che una formula artificiosa e scorretta snaturi la procedura di valutazione e di determinazione dell'invalidità, che deve essere in ogni caso equa e rispettosa del principio di una vera parità di trattamento tra gli assicurati, senza penalizzare l'anello più debole della catena, sulla base di un risanamento artificioso.

Giuliano Butti  
Gianni Guidicelli  
Renato Ricciardi

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

## **INTERPELLANZA**

- 1. Centro di manutenzione autostradale di Airolo?**
- 2. Centro regionale di manutenzione delle strade nazionali in Ticino?**

del 6 novembre 2006

In considerazione delle brutte esperienze fatte con la Banca nazionale svizzera, non posso non preoccuparmi per altri due punti importanti per il futuro del nostro Cantone: mi riferisco ai due Centri menzionati in oggetto, per i quali si è discusso recentemente nel gruppo PLR.

Alcune informazioni, non confermate, danno in chiaro vantaggio il Canton Uri sul punto 1 (Airolo), mentre sono legittime, a parer mio, le attese affinché il Centro regionale di manutenzione rimanga in Ticino e non vada al Canton Grigioni.

Si chiede pertanto, al Consigliere di Stato Borradori, di dare informazioni e aggiornamenti in merito alle trattative in corso, e di comunicare al Legislativo le proposte del Cantone per possibilmente vincere la pur legittima "concorrenza".

Edo Bobbià  
David - Gobbi N.

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

## **INTERPELLANZA**

### **Sicurezza nella galleria del San Gottardo**

del 6 novembre 2006

L'incidente mortale del 2 novembre u.s. nella galleria autostradale del San Gottardo ripropone con drammaticità l'assurda situazione dell'attuale tunnel bidirezionale.

Se a ciò si aggiunge che, prossimamente, si renderanno necessari importanti lavori di manutenzione che, San Bernardino insegna, si protrarranno per diversi anni, sul Cantone Ticino peserà sempre più la spada di Damocle di un isolamento dal resto del Paese con gravissime ripercussioni economiche.

Alla luce di questo nuovo e gravissimo incidente, si chiede:

1. cosa intende fare il Consiglio di Stato?
2. Si attiverà presso le Autorità federali denunciando questa situazione insostenibile e irresponsabile?
3. Cercherà di far attivare le procedure per il raddoppio (o meglio completamento) del tunnel invocando soprattutto ragioni di sicurezza?
4. Oppure dovremo rimanere impassibili e attendere nuove tragedie?

Rinaldo Gobbi

Adobati - Bagutti - Bobbià - Brivio -  
Calastri - Colombo - Dafond - Dominé -  
Giudici - Lombardi - Lotti - Merlini -  
Pellanda - Righinetti - Suter - Vitta

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

## **INTERPELLANZA**

### **Riconoscimento dei diplomi dell'Alta scuola pedagogica dei Grigioni coerentemente al declamato principio della mobilità**

del 6 novembre 2006

Attualmente il Dipartimento educazione non riconosce il titolo ASP Grigioni, né per i concorsi, né per le supplenze nelle scuole dell'infanzia ed elementari, il che mette in difficoltà anche alcune/i diplomate/i ticinesi, che, oggettivamente, hanno acquisito una formazione di base valida, al di là del fatto che l'ASP Grigioni non sia ancora formalmente stata certificata dalla Conferenza dei direttori della pubblica educazione come ASP. L'esigenza di favorire la mobilità intercantonale nella scuola in Svizzera, appoggiata con la creazione delle ASP anche dai sindacati della scuola, viene sconfessata clamorosamente, così che in questi mesi i portatori di diplomi ASP Grigioni, anche ticinesi, si trovano un

muro interno all'accesso al lavoro, non solamente per gli incarichi, ma di regola anche per le supplenze.

Chiediamo al Consiglio di Stato, anche in considerazione della vicinanza culturale dei Grigioni, se non ritiene di dover cambiare prassi, per quanto riguarda il riconoscimento dei diplomi dell'Alta scuola pedagogica dei Grigioni, nella scuola dell'infanzia ed elementare, in particolare per il ciclo triennale 2003/2006 di formazione, che consta di 180 punti ECTS e che quindi ha portato i diplomati a conseguire un *bachelor* analogo a quello dell'ASP del Canton Ticino.

Raoul Ghisletta

Arigoni - Bertoli - Carobbio W. -

Cavalli - Ferrari C. - Ghisletta D. -

Lurati - Orelli Vassere - Pestoni

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

## **INTERPELLANZA**

### **Sussidi di cassa malati e sentenza del TCA: e adesso, che si fa?**

del 6 novembre 2006

La recente decisione del Tribunale cantonale delle assicurazioni (TCA), avversa a causa dei tagli ai sussidi di cassa malati decisi dal Consiglio di Stato, necessita di una presa di posizione rapida del Governo medesimo. In effetti, in discussione ci sono non solo i sussidi per il 2007, ma anche quelli del 2006.

Inoltre, la sentenza indicata, esplicherebbe le proprie conseguenze non solo sulle fasce di reddito illecitamente escluse dal sussidio, ma anche sulle fasce sussidiate intermedie, i cui sussidi dovrebbero essere ricalcolati.

Potrebbe però anche darsi che il Consiglio di Stato sia intenzionato a chiedere al Parlamento una modifica della LCAMal, così da far rientrare nella legalità la misura di risparmio censurata dal TCA.

Poiché le questioni sollevate toccano da vicino gli interessi economici di migliaia di famiglie ticinesi, e di certo non benestanti, sarebbe auspicabile che il Consiglio di Stato facesse quanto prima possibile chiarezza sulle conseguenze pratiche della sentenza del TCA.

Chiedo pertanto al Consiglio di Stato:

- quante persone, nel 2006, sono state toccate dal decreto parzialmente annullato dal TCA? Quante lo sarebbero state nel 2007?
- Quanti sono i sussidi che dovranno essere ricalcolati a seguito della sentenza del TCA? Quante persone interessano? Per quale ammontare? Quali sono i costi amministrativi stimati dell'operazione?
- Quale sarà l'incidenza della sentenza del TCA sul Preventivo 2007?

- È intenzione del Consiglio di Stato chiedere al Parlamento una modifica della LCAMal onde far rientrare nei termini di detta legge il decreto sui nuovi limiti di reddito oggetto della recente sentenza del TCA?

Lorenzo Quadri

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

## **INTERPELLANZA**

### **Canone SSR SRG idée suisse: aumento inopportuno**

del 6 novembre 2006

Si apprende dal *Tages Anzeiger*, e successivamente dai quotidiani ticinesi, che la *SSR SRG idée suisse* intende aumentare, con il 2007, il canone per le economie domestiche. Questo aumento andrà ad aggiungersi alla recente spesa già sostenuta da molte famiglie per acquistare il digitale terrestre. Altre hanno inoltre la via cavo da pagare.

Ritenuta l'importanza dei canali di *SSR SRG idée suisse* come veicolo di comunicazione popolare, culturale, sociale e di coesione nazionale, oltre che di distinzione e peculiarità per le varie aree linguistiche, occorre fare tutto il possibile affinché le offerte della concorrenza estera, nel nostro caso soprattutto quella italiana, non vengano preferite e scelte a scapito delle offerte locali. Oggi abbiamo promozioni economicamente concorrenziali, cito ad esempio il caso di *Sky*, dove l'offerta non è oggettivamente paragonabile a quella di *SSR SRG idée suisse*. Questi abbonamenti permettono di accedere, in lingua italiana, a documentari di notevole qualità scientifica, a telefilm *à la carte*, a canali sportivi da tutto il Mondo, a spettacoli di intrattenimento dei più variegati e interessanti, a programmi di avventura, a trasmissioni culturali, eccetera. Se fino ad oggi, per le famiglie ticinesi, gli abbonamenti alle tv estere sono rimasti, prevalentemente, un supplemento alla ricezione dei canali svizzeri, con l'aumento del canone, aggiunto ad altre recenti difficoltà tecniche non del tutto risolte, questa realtà potrebbe cambiare in modo radicale, a scapito, come detto, dell'informazione locale prima, e in seguito della stessa identità nazionale.

Uno scenario, questo appena descritto, possibile e difficile da arginare già di per sé, senza l'introduzione di ulteriori aumenti che vanno ad aggravare il bilancio di molte famiglie ticinesi.

Senza entrare qui nel merito dei possibili risparmi che la *SSR SRG idée suisse* potrebbe effettuare all'interno del suo organico e nella conduzione aziendale, e comunque considerato che la competenza primaria di quanto sopra esposto è dell'Autorità federale, chiedo al lodevole Consiglio di Stato se:

- nei periodici incontri con la Deputazione ticinese alle Camere federali è già stato discusso il problema. Se non è stato fatto, si intende farlo?
- Se sì, cosa si intende fare affinché il ventilato aumento resti solamente un'ipotesi e non si traduca in pratica?

- Può il Governo ticinese sostenere attivamente un'eventuale azione della nostra Deputazione al Parlamento nazionale, attraverso una presa di posizione scritta presso il Consiglio federale?

Fiorenzo Dadò

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

## **INTERPELLANZA**

### **Cosa intende fare il Governo dopo la sconfessione giudiziaria sui sussidi di cassa malattia 2006?**

del 6 novembre 2006

Negli scorsi giorni il Tribunale cantonale delle assicurazioni ha accolto alcuni ricorsi promossi da cittadini che avevano subito decurtazioni importanti dei sussidi ai premi di cassa malattia a partire dal 1° gennaio 2006, a seguito dell'entrata in vigore del famigerato decreto esecutivo relativo ai parametri LCAMal per l'anno in corso. La Corte ha in particolare stabilito che il Consiglio di Stato non poteva andare al di là dei limiti imposti dalla legge nell'adeguamento dei detti parametri giusta l'art. 49 LCAMal.

Ovviamente, a rigor di logica, solo chi ha ricorso avrebbe pieno diritto di vedersi ricalcolato il sussidio 2006, e di rientrare tra i beneficiari di tale sussidio. Tuttavia, siccome l'abuso è contenuto in un atto normativo adottato dal Governo, i sottoscritti ritengono che, un'eventuale tentativo di sottrarsi alla rifusione degli importi tagliati alle decine di migliaia di ticinesi, che pur non hanno affrontato il lungo iter ricorsuale, sarebbe una posizione politicamente insostenibile.

Per queste ragioni chiediamo urgentemente al Consiglio di Stato di riferire, durante la prossima seduta parlamentare, cosa intende fare per riparare al danno causato a moltissime famiglie e persone sole con l'atto illegale censurato dal TCA.

Per il gruppo PS:

Manuele Bertoli

Arigoni - Carobbio Guscelli - Carobbio W. -

Cavalli - Ferrari C. - Ghisletta D. - Lurati -

Pelossi - Pestoni

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

## **INTERPELLANZA**

### **Vendita stabile sede Banca nazionale a Lugano**

del 6 novembre 2006

Il gruppo liberale radicale esprime la propria preoccupazione in merito alla presumibile vendita a privati, da parte della Direzione di Banca nazionale, dello stabile in Via Canova a Lugano, edificio oggi ancora sede regionale della Banca; ciò, tenendo conto delle giustificate e prioritarie aspettative d'acquisto da parte del Cantone e della Città di Lugano. Si ricorda che lo stabile presenta un importante valore architettonico e storico, che va in ogni caso tutelato e salvaguardato. Esso inoltre offre la possibilità – unica – di ampliamento del Museo cantonale di arte moderna, sito a confine.

Si richiamano e si sostengono le prese di posizione, tutte comprensibilmente assai critiche, nate dalla decisione della Banca.

In tutta la faccenda non si può non tener conto del ruolo istituzionale che detiene la Banca nazionale, e di conseguenza dei criteri che devono portare alle sue decisioni; in questo caso la Direzione della Banca doveva garantire trattative privilegiate con i rappresentanti degli Enti pubblici, in particolare con Cantone e Città.

Il gruppo PLR ritiene ci siano ancora margini di manovra per permettere che l'edificio in questione resti in mano pubblica.

In questo senso chiede alle Autorità cantonale e comunale di intraprendere tutti i passi atti a far desistere sia la Direzione della Banca nazionale, che quella dell'ente oggi prescelto quale acquirente e a rivedere le proprie decisioni, in modo da mettere a disposizione lo stabile agli interessi generali pubblici.

In particolar modo si interpella il Consiglio di Stato con le seguenti domande di informazione:

1. informi il Parlamento sullo svolgimento delle trattative avvenute;
2. informi, dettagliatamente, sui previsti progetti di utilizzo dello stabile da parte delle Autorità cantonali e comunali;
3. spieghi come intende procedere, nelle prossime fasi, per permettere l'acquisto dello stabile da parte dell'Ente pubblico;
4. come intende procedere nel caso in cui la Banca non dovesse modificare la propria decisione;
5. come valuta la presenza di un rappresentante del presunto acquirente privato negli organi della Banca nazionale, e se non ritiene che questo fattore abbia effettivamente influenzato – o addirittura reso pretestuose – le trattative di vendita, favorendo scorrettamente la parte privata e danneggiando gli interessi pubblici generali.

Per il gruppo PLR:  
Mauro Dell'Ambrogio

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

## **10. SOSTITUZIONE DI DIECI ASSESSORI-GIURATI PER IL PERIODO 2002/2007**

Rapporto del 16 ottobre 2006

*Conclusioni del rapporto dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio: preavviso favorevole all'elezione delle candidature sostitutive elencate nel rapporto medesimo.*

*Messe ai voti senza discussione, le conclusioni del rapporto dell'Ufficio presidenziale sono accolte con 58 voti favorevoli.*

## **11. NOMINA DELLA COMMISSIONE DI ESPERTI INDIPENDENTI PER L'ELEZIONE DEI MAGISTRATI**

Rapporto del 16 ottobre 2006

*Conclusioni del rapporto dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio: nomina, per un periodo di sei anni, dei signori:*

- Sergio Bianchi, ex giudice federale
- Marco Borghi, docente universitario
- Aldo Borella, giudice federale
- Emilio Catenazzi, ex giudice federale
- John Nosedà, avvocato

*È aperta la discussione.*

**BOBBIÀ E.** - In riferimento al rapporto dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio del 16 ottobre scorso, l'elezione dei Magistrati dell'ordine giudiziario avviene previo concorso, sentito il preavviso della Commissione di esperti indipendenti: cosa si intende con "esperti indipendenti"? – espressione usata nell'art. 36 della Costituzione cantonale [RL 1.1.1.1]. Il Presidente del Gran Consiglio mi potrà forse rispondere, dopo aver verificato i nominativi. Io chiedo che, nel rispetto delle persone di più alto prestigio, la competenza della Commissione d'esperti indipendenti, in merito ai preavvisi sui candidati, venga ampliata, così che il Gran Consiglio possa contare su valutazioni più chiare, su classifiche più leggibili, in cui siano omesse le aggettivazioni complesse e poco comprensibili, e in cui si tenga conto dell'esperienza, delle qualità riconosciute e delle capacità estese dei candidati, partendo dalle cinque persone preposte a tale compito, e per le quali ci si chiede oggi di rinnovare il mandato. Altrimenti il compito per i partiti e per i deputati diventa arduo, e il rischio di commettere errori, in un ambito già delicato e assai sensibile, aumenta.

**CANONICA I.** - Voterò questo rapporto, anche se provo un certo disagio: sebbene in questi anni, dopo il varo della nuova Costituzione cantonale, la procedura di nomina dei

Magistrati, prevista dal già citato art. 36 della stessa, abbia funzionato nel migliore dei modi, il parere di questa Commissione di esperti indipendenti, composta peraltro da eminenti Magistrati e avvocati, è stato a volte un po' confuso. Ho percepito in questa stessa sala, per esempio durante la nomina di Magistrati, che i ruoli di questa Commissione d'esperti indipendenti non erano forse così ben definiti: qualcuno ha espresso posizioni neutrali, altri invece hanno avuto posizioni più decise. Infatti, ad una recente conferenza, è stata avanzata la richiesta di ampliare le competenze della Commissione<sup>11</sup>. Come ha detto prima il collega Bobbià, ritengo quindi che ci vorrebbe maggiore chiarezza in ordine ai compiti di questa Commissione e anche sui compiti di questo stesso Parlamento – sempre nel rispetto della divisione dei poteri –, perché spesso, anche da parte nostra, manca un supporto per poter esprimere un giudizio qualitativamente valido, esente da influenze partitiche. Ritengo che un buon Magistrato debba essere valutato indipendentemente dalla posizione partitica: la Magistratura deve comunque essere al di sopra delle parti.

BIGNASCA A. - Vorrei rassicurare la collega Canonica: il problema non lo avverte solo lei, infatti, in merito, ho presentato una proposta il cui obiettivo è di migliorare il sistema, sia a livello della Commissione di esperti indipendenti sia aumentando le competenze del Consiglio della magistratura. Il parere della Commissione è molto importante, anche se in questo Cantone, caro Edo Bobbià, essere indipendenti è molto difficile, visto che per una cosa o per l'altra siamo tutti parenti. I Magistrati in carriera devono essere preavvisati dal Consiglio della magistratura, ma con i mezzi e i poteri di cui dispone attualmente è difficile che riesca a fornire indicazioni precise al Parlamento in vista di una rielezione.

In ogni caso, la proposta è stata presentata, i gruppi sono stati invitati a pronunciarsi, entro breve, per la designazione di un gruppo di lavoro composto da quattro o cinque colleghi giuristi, che dovrebbe valutare se, in merito a questa questione, sia il caso di modificare la Costituzione cantonale o se sia sufficiente intervenire sul Regolamento della Commissione d'esperti indipendenti<sup>12</sup>, oppure ancora sulla Legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato. È chiaro che se attribuissimo più poteri alla Commissione d'esperti indipendenti e al Consiglio della magistratura, dovremmo poi rinunciarvi noi, come del resto contemplava il rapporto relativo al progetto di revisione totale della Costituzione ticinese del 9 giugno 1997<sup>13</sup>, in cui si auspicava l'introduzione di un sistema molto innovativo per eliminare l'influenza dei partiti in queste nomine.

Spero che i gruppi recepiscano questa necessità, sentita nel Paese, e che introducano un sistema che dia la possibilità, ai candidati che non abbiano legami con i partiti, di presentare la propria candidatura al concorso con la possibilità di vincerlo.

LEPORI B., PRESIDENTE - Le domande poste dal collega Bobbià non sono di facile risposta: questo è un problema irrisolvibile, dal punto di vista ideale e pratico. La Legge sull'organizzazione giudiziaria stabilisce che gli esperti debbano esprimersi solo in merito

---

<sup>11</sup> Conferenza *Colloquio sull'indipendenza e l'imparzialità della giustizia*, 12 ottobre 2006, Lugano.

<sup>12</sup> Regolamento della Commissione d'esperti indipendenti per l'esame e il preavviso delle nuove candidature all'elezione dei Magistrati del 23 giugno 2000 [RL 2.4.1.2.1].

<sup>13</sup> Rapporto no. 4341 sul messaggio del 20 dicembre 1994 *Costituzione ticinese: progetto di revisione totale della Costituzione cantonale del 4 luglio 1830, 9 giugno 1997*, (*Raccolta dei verbali del Gran Consiglio*, 1997, pag. 340).

all'idoneità dei candidati concorrenti<sup>14</sup>, poi su insistenza del Parlamento e dell'Ufficio presidenziale del Gran Consiglio si è chiesto alla Commissione degli esperti indipendenti di esprimere un giudizio più completo. Credo che rimarrà una questione politica di questo Parlamento. Recentemente a Lucerna si è tenuto un simposio su questi temi: non si è trovata una soluzione ideale, anzi il sistema ticinese è stato considerato come una delle soluzioni praticabili che può essere adottata. Comunque, sulla base dei suggerimenti espressi da Edo Bobbià e della proposta concreta di Attilio Bignasca, l'Ufficio presidenziale, sentiti i gruppi, dovrà affrontare di nuovo questo argomento.

*La discussione è dichiarata chiusa.*

*Messe ai voti, le conclusioni del rapporto dell'Ufficio presidenziale sono accolte con 65 voti favorevoli, un contrario e 9 astensioni.*

## **12. MOZIONE DEL 30 MAGGIO 2005 PRESENTATA DA FRANCESCO MAGGI E COFIRMATARI A FAVORE DEL RILANCIO DEL TRAM A LUGANO**

Messaggio del 14 febbraio 2006 no. 5753

*Conclusioni del rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio: reiezione della mozione.*

*È aperta la discussione.*

**MAGGI F.** - Intervengo sia come promotore dell'iniziativa sia come appartenente ai Verdi. Malgrado un'iniziale titubanza, trovo che il progetto presentato dall'Associazione traffico ambiente (ATA) sia molto interessante e abbia un futuro<sup>15</sup>: il tram, in Europa, sta avendo un forte sviluppo perché è un mezzo di trasporto efficiente e apprezzato. Inoltre Lugano, per crescere, ha bisogno di un'infrastruttura efficiente di mobilità pubblica dato l'alto valore di inquinamento, il tasso di motorizzazione più alto del resto della Svizzera e dati i numerosi lavoratori che si recano al lavoro con i propri mezzi di trasporto privati. Se vogliamo risolvere i problemi ambientali ed economici in modo efficiente, il tram di Lugano, che porterebbe i pendolari dal polo di Cornaredo e da Grancia verso il centro città, fornirebbe una prestazione ideale. Ci sono anche altre motivazioni che hanno portato alla presentazione di questa iniziativa: urbanistiche, di riassetto territoriale e, come da me constatato a Nizza, la conseguente valorizzazione degli immobili.

Qualcuno ha definito il progetto un'utopia: vi ricordo che la stessa ATA (AST a quel tempo) nel 1987 aveva proposto la ferrovia Mendrisio-Varese, anch'essa definita utopica, irrealizzabile, e che invece verrà avviata già l'anno prossimo e tutti ne sono entusiasti (Berna ha dato il suo benessere). D'altronde, una caratteristica della nostra civiltà è quella

---

<sup>14</sup> Legge sull'organizzazione giudiziaria del 10 maggio 2006 [RL 3.1.1.1].

<sup>15</sup> Progetto *Una linea di tram a Lugano: il rilancio di un'idea*, aprile 2005, presentato dall'ATA.

di cercare di realizzare i grandi sogni. In questo progetto, i colleghi cofirmatari ed io crediamo molto; la stessa Commissione speciale per la pianificazione del territorio si è dichiarata in linea generale favorevole al tram.

Tuttavia vi sono alcuni elementi del messaggio che non convincono, per questo i Verdi lo respingeranno: innanzitutto perché, secondo me, al progetto del tram doveva essere attribuita la più alta priorità e importanza, per cui alla Città di Lugano andava dato un messaggio molto forte per spingerla a predisporre uno studio approfondito in merito. Il messaggio lascia poi intendere che sarebbe necessaria la navetta, per rendere veramente concorrenziale il tram, come se gli utenti del tram dovessero per forza raggiungere Lugano già con un mezzo pubblico. È ovvio che il tram dovrà essere compatibile con la navetta, ma il principio è che si riesca, con l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, a convogliare gli automobilisti sul tram diretto in centro, e nello stesso tempo si riesca a decongestionare la zona del Pian Scairolo. Il progetto del tram è già indipendente, e non necessita sicuramente della navetta per essere sostenibile. Inoltre la navetta è già in concorrenza con una serie di progetti dei centri urbani della Svizzera tedesca, quindi, il fatto di avere, oltre alla navetta, il progetto del tram potrebbe addirittura costituire un vantaggio: se la navetta non dovesse reggere il confronto con gli altri progetti, e per questo motivo dovesse essere scartata, noi avremmo ancora il tram.

Per questi motivi, pur avendone sottolineato anche gli aspetti positivi, noi Verdi rifiutiamo le conclusioni del rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio, auspicando un approfondimento circa una problematica che consideriamo dal canto nostro una priorità assoluta.

**BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO** - La mozione chiede di inserire, dopo un'opportuna valutazione, il progetto del tram di Lugano, presentato dall'Associazione traffico ambientale (ATA), nel Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e di chiederne il sostegno finanziario alla Confederazione, nell'ambito del Fondo infrastrutturale<sup>16</sup>, quale progetto prioritario per il centro di Lugano. Il Consiglio di Stato, come emerso dal relativo messaggio, ritiene opportuno accordare la priorità al collegamento ferroviario tra la zona del Vedeggio e il centro città, mentre per i promotori dell'iniziativa è prioritario l'asse Cornaredo-centro-Fornaci. Questo asse corrisponde ad una possibile estensione successiva del sistema di tipo ferroviario/tramviario, lo schema ad "H" indicato nello studio di fattibilità. Con ciò il Consiglio di Stato non rifiuta la visione del deputato Maggi e dell'ATA, sostiene però che venga eventualmente perseguita in una fase successiva. Le osservazioni della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) condivise dalla Città di Lugano, la prima beneficiaria di questa opera, e dalla regione del Malcantone, appoggiano pienamente quanto indicato dal Consiglio di Stato nel messaggio.

Un elemento che la Commissione speciale per la pianificazione del territorio sembra aver dimenticato di rilevare è che il Cantone Ticino ha ottenuto l'inserimento della ferrovia Lugano-Mendrisio-Varese nei progetti urgenti, anche se probabilmente non era quello l'ambito in cui inserirlo: la Commissione parte dal presupposto che il tram possa essere una soluzione positiva, sull'esempio di Zurigo, Berna e Ginevra. Inoltre rileva che il progetto della navetta è già inserito in una prima proposta di programma d'agglomerato e quindi occorre concentrare le forze del Cantone sulla presentazione alla Confederazione

---

<sup>16</sup> *Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali*, approvato dal Parlamento nazionale nell'ultima sessione a Flims.

di un progetto convincente, che intervenga nel campo dei trasporti e dello sviluppo territoriale. Come Consiglio di Stato condividiamo quanto rilevato dalla Commissione: la proposta di Maggi rispettivamente dell'ATA non è in antitesi al progetto del PTL, ne costituisce semmai il completamento, la priorità va accordata alla tratta sotterranea (Molinazzo-centro), e l'operato degli organi che si sono occupati finora di questo progetto è confermato.

Vorrei segnalare che la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) ha formalmente approvato lo studio di fattibilità tecnica/urbanistica e di sostenibilità economica del Nodo intermodale di Molinazzo e navetta Molinazzo-centro e ha invitato il Consiglio di Stato a procedere all'aggiornamento delle schede del Piano direttore cantonale e a procedere con il consolidamento del progetto della navetta nel programma d'agglomerato. Il Consiglio di Stato ha adottato il progetto, formalmente, con risoluzione governativa, il 10 ottobre 2006 e ha incaricato il Dipartimento del territorio di procedere con i passi necessari. Tra le priorità vi sono l'aggiornamento delle schede del Piano direttore e il consolidamento con l'Autorità federale del programma di agglomerato.

Con questo mi permetto di chiedervi, a nome del Consiglio di Stato, di aderire al rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio e di respingere quindi, indirettamente – non per mancanza di elementi a sostegno, ma perché sarebbe prematuro –, la mozione di Maggi, in particolare i punti 2 e 3, ovvero l'inserimento nel PTL e la richiesta di sostegno finanziario a Berna quale progetto prioritario per porre fine ai problemi di Lugano.

ARIGONI G., RELATORE - Nel citato studio sulla fattibilità ci si occupa del progetto della navetta diretta in centro a Lugano. Al tram Cornaredo-Biasca-Airolo e a quello che proseguirebbe lungo la Valle del Vedeggio, si provvederebbe in due fasi successive, una volta introdotta la navetta. Non dovete pensare che sia utopico il progetto del tram a Lugano, infatti Maggi invita la Commissione speciale per la pianificazione del territorio a rivedere il progetto in una fase successiva. Dobbiamo decidere qual è la priorità: per noi è non portare il traffico, e di conseguenza l'inquinamento, in città, per questo la navetta, che partirebbe da Molinazzo, dove è previsto un posteggio di 1'500 posti auto, è importantissima.

I criteri su cui si basa la Confederazione – e Maggi ne ha già anticipato qualcuno – per poter rilasciare un sussidio nell'ambito del Fondo infrastrutturale sono: il grado di motorizzazione; la ripartizione modale del traffico pendolare; la disponibilità di parcheggi presso i luoghi di lavoro; gli incidenti della circolazione stradale; le code; l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico stradale privato; l'inquinamento fonico provocato dal traffico automobilistico; il bisogno di superfici per i trasporti e per gli insediamenti e, infine, la densità degli insediamenti. Sei di questi indicatori, a Lugano, sono nettamente superiori alla media. Capisco che per questo motivo si voglia creare il tram, ma quel tipo di tram non risolverebbe, attualmente, i problemi di Lugano: prima bisogna introdurre la navetta e ridurre i posteggi sul posto di lavoro, risolvendo la situazione ambientale di tutto l'agglomerato, poi in una seconda fase decidere il percorso che coprirebbe questo tram, il quale potrebbe anche dirigersi verso l'Italia.

La scelta della Commissione speciale per la pianificazione del territorio è stata una scelta ponderata, che non esclude l'introduzione del tram in futuro, sia a Lugano sia in altri centri urbani, perché è una soluzione adottata dalla maggior parte delle città svizzere ed europee, di conseguenza deve essere preso seriamente in considerazione. Ora votiamo

questo rapporto, quindi dobbiamo impegnarci per realizzare la navetta, per evitare che il problema rimanga pendente.

MAGGI F. - Il collega Arigoni dice che non bisogna portare il traffico motorizzato in centro: una volta finita la galleria che porterà il traffico della N2 a Cornaredo ne riparleremo, perché voglio vedere come si farà a convincere gli automobilisti, in assenza di un trasporto pubblico abbastanza efficiente, a lasciare il proprio mezzo a Cornaredo. È questa l'urgenza e l'importanza del progetto.

*La discussione è dichiarata chiusa.*

*Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sono accolte con 63 voti favorevoli, 3 contrari e 2 astensioni. La mozione è pertanto respinta.*

**13. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 21 FEBBRAIO 2006 PRESENTATA NELLA FORMA GENERICA DA FRANCESCO MAGGI E COFIRMATARI, PER L'INTERGRUPPO AMBIENTE, CONCERNENTE L'ISTITUZIONE DELLA FIGURA DEL MANAGER DEL TRAFFICO DI AREA E AZIENDALE MEDIANTE DECRETO LEGISLATIVO O MODIFICA DELLA LEGGE CANTONALE DI APPLICAZIONE DELLA LEGGE FEDERALE SULLA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE (LALPAMB)**

Rapporto del 4 ottobre 2006

*Conclusioni del rapporto della Commissione della legislazione: reiezione dell'iniziativa, con invito al Dipartimento del territorio a presentare un bilancio della campagna di sensibilizzazione promossa dalla Sezione della mobilità.*

*È aperta la discussione.*

MAGGI F. - Prima si è parlato di un eccellente esempio di infrastruttura di trasporti, però le infrastrutture da sole non bastano. Stiamo investendo miliardi di franchi in infrastrutture per i trasporti pubblici, ma spesso i risultati non sono soddisfacenti e i Comuni incontrano grosse difficoltà a coprirne i deficit. Le campagne di informazione e di sensibilizzazione – dalle giornate senza auto ad azioni come quelle dell'abbonamento "Arcobaleno" –, riescono a convincere alcune persone a servirsene, però le nostre strade, soprattutto nel Luganese e nel Mendrisiotto, sono ancora congestionate, a danno sia dell'ambiente che dell'economia, dato che chi ne risente sono le industrie, diventando difficilmente raggiungibili dai dipendenti, dai clienti e dai fornitori. Bisogna quindi influire sul comportamento degli utenti, e qui si inserisce il discorso del management del traffico d'area e/o aziendale, che già esiste a livello europeo: ovvero organizzare, all'interno delle aziende, alcune riunioni annuali nelle quali il manager presenta le possibilità dell'uso dei

trasporti pubblici, redigendo piani di trasporto tra le abitazioni private e il luogo di lavoro – le informazioni recepite serviranno ai gestori dei trasporti pubblici per migliorarne l'offerta. Alcuni tra i vantaggi della figura del manager del traffico d'area e/o aziendale sono, per i dipendenti, la possibilità di possedere informazioni precise circa le alternative di mobilità, sentirsi partecipi di un progetto collettivo dove tutti sono invitati a fare qualcosa per avere strade meno congestionate; mentre, per le aziende, i costi non sarebbero così gravosi, visto e considerato quanto spendiamo per le infrastrutture del trasporto pubblico e per ridurre i deficit dei mezzi pubblici e il miglioramento dell'accessibilità.

Trovo la proposta molto innovativa e sono contento che la Commissione della legislazione non l'abbia bocciata, dimostrando così di aver recepito il messaggio. La figura del manager del traffico d'area e/o aziendale non verrebbe imposta alle aziende tramite una legge o un decreto, bensì attraverso la partecipazione volontaria delle aziende alla proposta, come del resto suggerisce la campagna di informazione lanciata a livello nazionale. I Verdi sono dunque pronti a sostenere questo rapporto, se il Direttore del Dipartimento del territorio assicura che si impegnerà nel promuovere questa campagna e nel portare avanti questo discorso tramite le Commissioni regionali dei trasporti (CRT). Se il rapporto previsto per il 2008 non sarà soddisfacente presenteremo un'iniziativa-bis, in cui chiederemo l'imposizione del manager del traffico d'area e/o aziendale alle aziende che non l'hanno previsto volontariamente.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Anche il Governo, come la Commissione, non boccia l'iniziativa parlamentare generica di Maggi, anzi posso dargli le assicurazioni chieste un attimo fa. Il rapporto spiega bene di cosa si tratta: *«l'iniziativa ha il pregio di trattare un tema di attualità, dove vi è una sensibilità alla luce dei problemi riscontrati in alcune zone del Cantone. L'approccio proposto dall'iniziativa, la creazione di una base legale sul modello di quanto fatto in Italia, pone dei problemi»*, perché in Svizzera, e di conseguenza in Ticino, si è scelta la via incitativa, in quanto un'imposizione legale potrebbe porre problemi in termini di efficacia e ciò non rientrerebbe nella filosofia attualmente promossa a livello federale. Quindi, il fine dell'iniziativa è degno di essere perseguito, mentre le modalità di realizzazione proposte sono da considerarsi meno appropriate.

Come Consiglio di Stato condividiamo il rapporto redatto da Christian Vitta per la Commissione della legislazione. Confermiamo che il Dipartimento e le CRT si stanno muovendo a sostegno delle misure incitative avviate dalla Confederazione. L'ipotesi di un manager del traffico d'area, che rappresenta anche per noi una possibilità, dopo un'attenta valutazione da parte dell'Amministrazione, è considerata una delle possibili vie percorribili nelle zone dense di attività industriali o commerciali. Oltre che nel Piano di risanamento dell'aria (PRA), in fase di adozione, se ne parla nella Scheda numero 11 della strategia di intervento per i grandi generatori di traffico. Imposizioni legali, in questa fase, sarebbero tuttavia premature, in quanto non si dispone ancora della necessaria esperienza pratica per garantire una legislazione efficace, anche se non sono da escludersi in futuro.

Sulla base del *Plan de mobilité d'entreprise*, predisposto nel giugno del 2004 dai Cantoni di Ginevra e Vaud, la Sezione della mobilità del Dipartimento ha preparato la *Guida alla mobilità aziendale*, in cui sono contenuti suggerimenti pratici per le imprese al fine di ottimizzare gli spostamenti – pendolarismo e viaggi di servizio. Questo documento fungerà da base per diffondere, nelle imprese, la cultura della mobilità sostenibile. Esempi concreti non mancano: con risoluzione del 5 settembre 2006, il Consiglio di Stato ha concesso un contributo di 70'000.- franchi alla Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto

(CRTM), per avviare uno studio circa la possibilità di organizzare un servizio di trasporto collettivo transfrontaliero per i lavoratori delle grandi aree industriali del distretto, inoltre la Sezione della mobilità, dallo scorso 19 ottobre, sta portando avanti una strategia di promozione della guida stessa.

Come chiesto dalla Commissione della legislazione, a fine 2008 sarà possibile trarre un bilancio complessivo sugli effetti delle misure, per decidere sul proseguimento della strategia. Per rispondere a Maggi: il modo di procedere è quello di partire (in effetti siamo già partiti) e arrivare ad un risultato per la fine del 2008 appunto, coinvolgendo il maggior numero possibile di imprese medio-grandi a partecipare volontariamente al programma, dotandosi di una *Guida alla mobilità aziendale*, con l'aiuto di strumenti di marketing e di comunicazione. I vantaggi per un'azienda sarebbero: il risparmio sull'affitto di superfici per posteggi, o un migliore utilizzo della proprietà, il miglioramento dell'immagine e del grado di responsabilità sociale, il miglioramento della qualità di vita e della soddisfazione dei dipendenti e, infine, consentirebbe maggior facilità d'accesso al proprio stabilimento per clienti e visitatori. Bisognerà far pure presente alle aziende che, visti i numerosi problemi di traffico nelle ore di punta, non si può escludere che il Cantone scelga, in futuro, di imporre tale organizzazione della mobilità aziendale per via normativa.

Nella prima fase si coinvolgeranno le aziende più grandi (tra cui anche l'Amministrazione cantonale) e quelle nelle zone più problematiche dal punto di vista della viabilità (Veduggio, Biasca, Airolo, San Martino), mentre nella seconda si cercherà, sulla base dell'esperienza acquisita, di allargare la cerchia delle imprese coinvolte a tutto il territorio del Cantone.

VITTA C., RELATORE - L'iniziativa parlamentare inoltrata dal deputato Francesco Maggi e cofirmatari, come è già stato detto, ha il pregio di trattare un tema sensibile e di attualità, ma l'approccio proposto, ovvero la creazione di una base legale sul modello di quanto fatto in Italia, pone dei problemi. In effetti, a livello svizzero si è deciso di operare con strumenti incitativi, attraverso il progetto nazionale di SvizzeraEnergia per i Comuni denominato "Gestione della mobilità nelle imprese". Questo progetto può beneficiare di finanziamenti da parte dell'Ufficio federale dell'energia e prevede la promozione di iniziative che hanno l'obiettivo di integrare il tema della mobilità nella gestione aziendale con l'obiettivo di ridurre il consumo energetico.

In concreto, le misure che possono essere prospettate sono di varia natura, tra queste vi sono le facilitazioni per i dipendenti che utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro, l'introduzione di tariffe differenziate per i posteggi aziendali che sono maggiorate per chi abita nelle vicinanze del posto di lavoro, la promozione del CarSharing e la sensibilizzazione dei clienti sul tema della mobilità. Nel resto della Svizzera, le aziende che vi hanno aderito hanno già ottenuto risultati incoraggianti. Per quanto concerne il nostro Cantone, questa campagna promozionale ha conosciuto fino ad oggi un modesto interesse, e a questo proposito la Sezione della mobilità si sta attivando, affinché l'interesse possa aumentare, coinvolgendo le Commissioni regionali dei trasporti attive nel Cantone e le aziende di una certa dimensione.

Per concludere, la via da seguire in materia è dunque quella promossa a livello nazionale, evitando di creare nuove basi legali inutili, nella misura in cui non siano supportate dagli strumenti necessari per raggiungere gli obiettivi prefissati. È meglio dunque favorire le misure di promozione già oggi disponibili, come per esempio fornire maggiori informazioni agli attori potenzialmente interessati, affinché dagli auspici si possa passare ai fatti concreti. Per questo motivo la Commissione della Legislazione invita a respingere

l'iniziativa parlamentare, in particolare per quanto attiene alla creazione di una nuova base legale, e nel contempo chiede al Dipartimento del territorio di stilare entro il 2008 un primo bilancio di valutazione dei risultati ottenuti con la nuova campagna di informazione che si intende promuovere.

*La discussione è dichiarata chiusa.*

*Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione della legislazione sono accolte con 73 voti favorevoli. L'iniziativa è pertanto respinta.*

**14. INIZIATIVA PARLAMENTARE DEL 21 FEBBRAIO 2006 PRESENTATA NELLA FORMA GENERICA DA CLETO FERRARI PER LA MODIFICA DELLA LEGGE SULLA CACCIA**

Rapporto del 4 ottobre 2006

*Conclusioni del rapporto della Commissione della legislazione: reiezione dell'iniziativa con invito al Consiglio di Stato a rivedere la problematica una volta entrato in opera il macello cantonale di Cresciano.*

*È aperta la discussione.*

FERRARI C. - Ho ritenuto opportuno, data la modifica, nel 2004, della Legge sulla caccia<sup>17</sup> – con la quale si è data la possibilità ai guardiacaccia, in presenza di danni causati dagli animali viziosi, di sopprimerli – presentare questa iniziativa generica perché reputo sia necessario regolare il prelievo e la relativa destinazione degli animali soppressi. La legge era stata modificata visto l'aumento, in tutto il Cantone Ticino, dei danni causati da tali animali, sottovalutati, a mio parere, dall'Ufficio della caccia e della pesca. Generalmente la gestione della selvaggina compete ai cacciatori, ma laddove questi non riescono a intervenire, per esempio nell'abitato, sono i guardiacaccia a risolvere la situazione: nei primi sei mesi di tale attività hanno prelevato 30 cervi e 100 cinghiali circa. La normativa federale in materia di prelievi è piuttosto restrittiva, tant'è che mi sembra che il numero di animali stia esplodendo, soprattutto i cinghiali. A questo proposito basti considerare l'aumento esponenziale degli incidenti provocati dai cervi e dai caprioli: da 32 nel 1992 a 73 nel 2000, da 88 annuali nel periodo 1992-1995 a 166 nel periodo 2000-2004. La gestione degli animali investiti era già di competenza dei guardiacaccia.

---

<sup>17</sup> Legge sulla caccia e la protezione dei mammiferi e degli uccelli selvatici dell'11 dicembre 1990 [RL 8.5.1.1].

Propongo dunque di mettere gli animali, recuperati o uccisi dai guardiacaccia, a disposizione di organizzazioni no profit (anche a quelle di recente costituzione), che elargiscono pasti alle persone meno fortunate, senza per questo interferire nel mercato dei macellai o dei cacciatori. Sono cosciente del fatto che questa proposta non sia di facile realizzazione, soprattutto finché non si disporrà di un macello cantonale, con il quale l'organizzazione della raccolta sarebbe più coordinata. Sono quindi disposto a posticipare la mia proposta alla predisposizione del macello cantonale, anche se sono sicuro che con un po' più di impegno si poteva trovare una soluzione già ora. Sono convinto che, in futuro, il ruolo dei guardiacaccia acquisterà sempre maggiore importanza, dato che i danni più gravi si riscontrano nelle adiacenze degli abitati, dove è proibita la caccia, e data l'incapacità di questi animali di autoregolamentarsi (anzi, disponendo di una copertura di bosco di più del 50% del territorio si espanderanno ad una velocità incredibile).

PANTANI R., RELATORE - Vorrei rispondere all'iniziativista: il suo impegno in favore dei bisognosi è evidente, però si scontra con leggi fondamentali in uno Stato di diritto quale, pensiamo, sia il nostro. La legislazione in materia stabilisce che per i capi abbattuti dai cacciatori o dai guardiacaccia sia necessaria un'assistenza sanitaria adeguata e macelli specializzati, che attualmente sono gestiti dai soli privati. Non possiamo pretendere che i privati si alzino di notte per prelevare un cervo investito, visto che neanche un macellaio professionista lo farebbe, senza avere un tornaconto.

Il problema è che non si può consegnare un animale ucciso ad un'associazione no profit che non è in grado di lavorarlo: le leggi prevedono che, a meno che non si posseda un'azienda apposita per la macellazione e la conservazione della carne, di tale carne non si possa disporre. Perciò è praticamente impossibile mettere in atto ciò che chiede l'iniziativa. Se sarà realizzato il macello cantonale, che permetterebbe di accentrare tutte le operazioni necessarie, se ne potrà riparlare. Vi rendo però attenti: i costi, derivanti dalla necessaria apertura continua dell'ipotetico macello cantonale, per poter ritirare i capi deceduti in ogni momento, non sarebbero indifferenti. Non vedo per quale motivo il collega Ferrari debba ancora insistere su questa linea.

FERRARI C. - Una domanda, per capire, a livello pratico, dov'è il problema: non ho capito cosa ne è stato, per esempio, dei circa 30 cervi e 100 cinghiali prelevati quest'anno dai guardiacaccia; di sicuro saranno stati destinati a qualche uso, visto che non sono stati investiti dalle auto ma catturati normalmente, come i cacciatori catturano le loro prede.

*La discussione è dichiarata chiusa.*

*Messe ai voti, le conclusioni del rapporto della Commissione della legislazione sono accolte con 59 voti favorevoli. L'iniziativa è pertanto respinta.*

**15. OPPOSIZIONE/RICORSO DEL 6 MAGGIO 2005 DELL'AZIENDA ELETTRICA DI MASSAGNO SA (AEM SA) CONTRO LA RISOLUZIONE GOVERNATIVA NO. 1031 DEL 9 MARZO 2005 CON LA QUALE È STATA DICHIARATA LA PUBBLICA UTILITÀ DELLA MANUTENZIONE DELLA NUOVA STRADA DI ACCESSO AL PIANO DELLA STAMPA E PREVISTA L'ISTITUZIONE DI UN APPOSITO CONSORZIO OBBLIGATORIO PER LA RELATIVA GESTIONE**

Messaggio del 21 febbraio 2006 no. 5756

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

*È aperta la discussione di entrata in materia.*

LURATI S. - Non entro nel merito della risposta al ricorso, ma vorrei attirare l'attenzione sul degrado di quella zona, della strada che conduce al Piano della Stampa e del Piano stesso, che versa in condizioni ancora peggiori. Quello che fa specie è che i proprietari siano enti pubblici: la sponda destra (zona del Maglio), è di proprietà del Cantone, quella sinistra (la ex-discarica dei rifiuti) è di proprietà della Città di Lugano. L'ente pubblico, secondo me, dovrebbe intervenire per cercare di dare un minimo di decoro a questa zona (dal ponte di Valle fino al penitenziario) in tempi sufficientemente brevi. Quello che non è stato fatto dal Consorzio precedente dovrà essere realizzato, con celerità, da quello nuovo, la cui costituzione mi preoccupa: sulla base di ciò che è avvenuto con quello precedente, mi chiedo se la via del Consorzio sia davvero la più praticabile. Vi ricordo che questo territorio è l'unico rimasto, a ridosso di Lugano, da destinare a zona industriale, ciò la rende una zona pregiata meritevole di maggiori attenzioni. Se il nuovo Consorzio seguirà le orme di quello vecchio, fra 15 anni, ci troveremo ancora con gli stessi problemi. Pertanto l'invito, rivolto al Consiglio di Stato e alla Sezione degli enti locali, è di vigilare affinché quanto si deciderà oggi venga effettivamente messo in atto e in tempi brevi.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - In risposta a quanto sollevato da Lurati faccio osservare che una cantonalizzazione della strada non è possibile (come scritto nel messaggio), perché gli artt. 40 e 41 della Legge sulle strade [RL 7.2.1.2] lo impediscono, quindi quello del Consorzio è, o dovrebbe essere, lo strumento migliore per gestire questo tratto di strada, anche se ammetto che il Consorzio precedente, forse perché vi partecipavano numerosi consorziati, anche privati, non ha provveduto nel migliore dei modi ai compiti affidatigli. Perciò abbiamo deciso che il nuovo Consorzio sarà formato unicamente da enti pubblici: lo Stato, i Comuni di Canobbio, Cadro e Lugano, il Consorzio depurazione acque e l'Azienda elettrica di Massagno (AEM SA). Il credito per la conservazione della strada è già stato votato<sup>18</sup>, e i lavori, in parte, già iniziati. Quindi le premesse per riuscire a svolgere i compiti affidatigli nel migliore dei modi sono date. Spetta ora al Consorzio stesso dimostrare che questa fiducia sia ben riposta.

---

<sup>18</sup> Rapporto no. 5507: *Stanziamiento di un credito d'opera di fr. 3'600'000.- per la conservazione della strada d'accesso al Piano della Stampa, 8 giugno 2004, (Raccolta dei verbali del Gran consiglio, 2004-2005, pag. 951).*

CAIMI C. L., RELATORE - Mi rivolgo a Lurati: credo che con il nuovo Consorzio si riuscirà a risolvere il problema del degrado di questa zona, considerato che, stando all'ultimo dato disponibile, nel precedente Consorzio erano raggruppati 55 consorziati, mentre in quello nuovo solo 6. Il nuovo Consorzio deve assicurare la manutenzione di questo importante tratto stradale, visto che il Cantone ha già provveduto agli investimenti e alle infrastrutture altrimenti. La Commissione delle petizioni e dei ricorsi invita a respingere il ricorso inoltrato il 6 maggio 2005 dall'AEM SA nella misura in cui sia ricevibile. Vi ricordo che in materia di legislazione sui consorzi la competenza è doppia, facendo capo sia al Gran Consiglio sia al Consiglio di Stato: il primo è competente solo circa l'esistenza o meno della pubblica utilità e la proposta di decisione che vi abbiamo sottoposto come Commissione si limita a questo, altre opposizioni, sollevate nel ricorso dall'AEM SA, saranno esaminate, quando sarà cresciuta in giudicato la nostra decisione, dal Consiglio di Stato nell'ambito delle sue competenze. Siamo quindi chiamati a valutare se il nuovo Consorzio abbia o meno una pubblica utilità, ed è la stessa AEM SA, come ricordato dalla Commissione delle petizioni e dei ricorsi nel rapporto al punto 13, a sottolinearne gli interessi generali che ne indicano l'esistenza. Degli altri aspetti sarà il Consiglio di Stato ad occuparsene, perciò la Commissione invita ad accettare il progetto di decisione e il rapporto corrispondente.

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

*Messe ai voti, l'entrata in materia e le conclusioni del rapporto della Commissione delle petizioni e dei ricorsi sono accolte con 56 voti favorevoli. Il ricorso è pertanto respinto.*

**16. CREDITO DI FR. 3'850'000.- PER L'ACQUISIZIONE DEI FONDI A CASLANO E A PONTE TRESA, PER LA REALIZZAZIONE DEL P+R PRESSO LA STAZIONE FLP DI CASLANO COME PREVISTO NEL PROGETTO DI POTENZIAMENTO DELLA FLP, NONCHÉ PER IL PROSEGUIMENTO DEGLI STUDI A PONTE TRESA, NELL'AMBITO DEL CREDITO QUADRO DI FR. 905'000'000.- CONCESSO A FAVORE DELLE OPERE DI PRIMA FASE DEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE CON DECRETO LEGISLATIVO DEL 12 MARZO 2003**

Messaggio del 7 giugno 2006 no. 5801

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

*È aperta la discussione di entrata in materia.*

BELTRAMINELLI P., INTERVENTO A NOME DEL GRUPPO PPD - Il trasporto pubblico sta tornando di grande attualità, proprio nell'ambito del più grande cantiere promosso dal Consiglio di Stato: il Piano dei trasporti del Luganese (PTL), che per ora ha un piano di spesa di oltre 900 milioni di franchi, ma che in futuro si avvicinerà a 1.5-2 miliardi di franchi. Il credito a favore del potenziamento della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP), offre l'occasione di evidenziare alcuni temi molto importanti: le recenti decisioni del Tribunale federale, il malcontento che si percepisce, principalmente a Caslano, sia in

materia del PTL sia del potenziamento della FLP, – anche se il tema è di dettaglio riguardo ad un possibile interrimento del parcheggio *Park and Ride* (P+R), per il quale si chiede al Dipartimento del territorio di impegnarsi affinché si trovi la necessaria unità d'intenti –, infine l'esperimento fallito di rotonda provvisoria a Ponte Tresa. Questi sono gli ultimi segnali preoccupanti che ci dimostrano ancor più la necessità di inserire tra le priorità dell'agenda politica dei prossimi anni la viabilità del Basso Malcantone, tra l'altro regione in pieno sviluppo.

La circonvallazione Agno-Bioggio, anche se urgente, non risolve completamente il problema della viabilità, bensì è necessario il potenziamento del trasporto pubblico, per fortuna la FLP è stata salvata da un possibile smantellamento. Certo, i lavori attuali di potenziamento sono utili, ma il tratto senza fermata, assai lungo, Bioggio-Cappella di Aguzzo, non permettendo ai passeggeri di salire o scendere, non valorizza appieno l'importante linea ferroviaria. Occorrono semmai interventi radicali come, per esempio, il progetto della navetta, che si inserisce perfettamente nella nuova politica federale per gli agglomerati nell'ambito dei trasporti urbani e suburbani, e completa in modo convincente quanto finora proposto nell'ambito del PTL, e ha fatto bene il relatore Righinetti a parlarne nel rapporto.

Al tram, il Cantone, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e la Città di Lugano, preferiscono la navetta Vedeggio-Cassarate – che porterebbe i passeggeri fino alla "pensilina Botta" di Lugano – che grazie al tracciato ad "H" multidirezionale Bioggio-Manno-Cornaredo, permetterebbe di collegare due zone dalle potenzialità complementari, ovvero la città con la zona di servizi (basti pensare all'aeroporto del Piano del Vedeggio). È chiaro che accordare la priorità alla navetta non significa rinunciare definitivamente al tram, anche se il costo della navetta è importante: oltre 300 milioni di franchi.

Nonostante dia l'adesione al credito presentato dal Consiglio di Stato per le considerazioni formulate in precedenza, il gruppo PPD auspica prudenza e chiarezza nei rapporti con le autorità italiane in merito agli interventi a Ponte Tresa – a cui sono destinati fr. 300'000.- dei quasi 4 milioni del credito in votazione –, perché sarebbe inutile, da parte nostra, investire molte risorse se dall'altra parte della frontiera non si è ancora giunti ad una decisione. Un esempio, in questo senso, lo osserviamo in relazione ad AlpTransit: da parte italiana si necessita ancora di parecchi interventi, come emerso da un recente convegno<sup>19</sup>, e dall'incontro tra la Consigliera federale Doris Leuthard e il Ministro italiano per il commercio internazionale, Emma Bonino. Lo stesso problema lo si riscontra, in minore misura, per ciò che concerne il potenziamento della FLP.

Con questi auspici ribadisco l'adesione del nostro gruppo.

ARIGONI G. - In questo credito, necessario per potenziare il trasporto su ferrovia, fr. 300'000.- sono destinati ad un ennesimo studio per risolvere il problema di Ponte Tresa. Ho preso visione del rapporto e del messaggio e ho seguito gli accadimenti della zona interessata: sembra che a volte si perda la cognizione della realtà, perché mentre si discute con Muzzano dell'opposizione alla scheda del Piano direttore, sul tavolo c'è già il Piano generale della circonvallazione di Agno-Bioggio, poi ci si accorge che la pista dell'aeroporto andrebbe allungata, ricominciando da capo. Nel 1993, il Consiglio di Stato ha istituito le zone di pianificazione a salvaguardia della pianificazione del progetto di potenziamento della FLP. Le numerose opposizioni (54 per la precisione) sono state

---

<sup>19</sup> Convegno di Coscienza Svizzera, *AlpTransit 2016: verso nuovi equilibri territoriali*, Bellinzona, 20 ottobre 2006.

trattate in diverse udienze di conciliazione nel 1997-1998. Poi nel 2000 il Dipartimento del territorio ha modificato i piani dividendo in due tappe il progetto, visto che l'Italia non aveva ancora preso decisioni in merito. Ora, il ricorso di Caslano, accettato dal Tribunale federale (TF), rimette in discussione 15 anni di lavoro. Vi sono numerosi, troppi, piccoli progetti personali: dal rapporto emerge che il Piano regolatore (PR) di Caslano prevedeva un posteggio interrato, mentre noi adesso lo vogliamo a cielo aperto, ma nessuno ne ha informato il diretto interessato, che ha sicuramente, come tutti, modificato il proprio P+R. Vi ricordo che i soldi non provengono dal Cantone, ma dal Comune, che poi si oppone ai progetti predisposti dall'alto.

Se poi si considerano i rapporti con l'Italia, la situazione è anche peggiore: è possibile che ora, il Sindaco di Ponte Tresa, venga a proporre, come soluzione logica e valida, di far arrivare il tram in Italia (attraversando il fiume) dove c'è già il posteggio del mercato? Questa proposta rimette in discussione il progetto riguardante Ponte Tresa: qualcuno, con mio rammarico, non ha adempiuto ai compiti che gli spettavano nell'ambito delle relazioni tra il Ticino e l'Italia, ed è o il Dipartimento del territorio o la Confederazione. Qualcuno doveva interpellare le autorità competenti italiane per stabilire cosa si voleva fare: non si può bloccare un progetto perché l'Italia non si è ancora impegnata a fare la sua parte. Il progetto che prevede la costruzione di due posteggi a Magliaso e Caslano, (peraltro necessari) di 75 posti auto l'uno non è sufficiente, visto che su quella strada passano 31'000 veicoli: o si è persa la ragione, o si è voluto dare retta a qualcuno, o qualcuno non ha esaminato la vera situazione del traffico del Basso Malcantone. Il rapporto ribadisce l'importanza di potenziare la FLP coinvolgendo anche l'Italia, e il relatore Righinetti e la Commissione della gestione e delle finanze riprendono il progetto della navetta, che prevede uno sbocco in Italia. Il problema è che quest'ultima ha i suoi tempi che provocano ritardi nell'implementazione dei progetti rendendo quindi difficile l'utilizzo dei crediti.

Se si presentasse ai rappresentanti della Confederazione un progetto serio, penso che sarebbe possibile utilizzare i soldi destinati all'autosilo di 180 posti nella collina di Ponte Tresa per la navetta. Però manca la volontà, a livello cantonale e regionale, a coloro che dovrebbero farsi promotori dei progetti cantonali: finché prevarrà una visione ristretta ed egoistica, al posto di una visione globale, non si risolverà nulla. Bisogna, invece, avere il coraggio, anche a livello comunale, di dire, politicamente, alla popolazione che a furia di opporsi non risolverà il problema del traffico del Basso Malcantone. Vi ricordo che il passaggio da 27'000 vetture a 31'000 non è responsabilità dei frontalieri, che sono 3'000, ma dell'urbanizzazione stessa del Malcantone. Quindi ribadisco l'importanza di posteggi vicino ai tram (con più di 75 posti auto), e il potenziamento della ferrovia e della navetta, compresa una soluzione con l'Italia.

BIGNASCA A. - Il collega Arigoni ha detto che si procede a tappe e che ognuno cerca di dare la priorità ai propri interessi, ma del PTL il sottoscritto se ne occupa da quando è in questo consesso. Nel 1993, quando si votarono gli investimenti per il programma di manutenzione e miglioramento<sup>20</sup>, ora in corso di costruzione, sui binari del trenino, il collega Brenni fece una proposta preveggente, che prevedeva di portare il trenino a Porto Ceresio, creando un collegamento diretto tra Agno e Malpensa ed evitando di dover

---

<sup>20</sup> Messaggio no. 4078: *Ferrovia regionale Lugano-Ponte Tresa: concessione di un credito-quadro di fr. 12'905'620.- per la realizzazione del programma di miglioramento della (FLP) nell'ambito dell'8 credito quadro federale (1993-1997) approvato dall'Assemblea federale con decreto del 16 dicembre 1992, 23 marzo 1993, (Raccolta dei verbali del Gran Consiglio, 1993, pag. 1010).*

passare da Mendrisio-Arcisate. È vero dunque che i progettisti sono numerosi, ma le idee vengono accantonate.

I messaggi relativi al tema del PTL tornano ciclicamente nei mesi precedenti le elezioni cantonali. In questo messaggio, è richiamato il credito quadro di 800 milioni di franchi per le opere di prima fase del PTL e quello di 105 milioni di franchi mentre nulla dice riguardo ai fr. 95'900'000.- votati il 6 marzo 1995<sup>21</sup>, necessari per i pre-investimenti a favore delle opere e degli interventi previsti dal PTL. Ebbene, con questi soldi abbiamo comprato il terreno sul quale si trova il night club Tropical di Agno, come area di riserva nell'ambito del PTL per la circonvallazione Agno-Bioggio. Per non avere problemi, il Capo della Divisione delle costruzioni, l'ingegnere Mariotta, fece approvare un'aggiunta al credito di 5 milioni di franchi dal Consiglio di Stato, destinati alla soppressione del passaggio a livello di via Basilea – l'ultimo esistente sulla linea ferroviaria più importante della Svizzera –, ma mai utilizzati per questo scopo – infatti, è ancora al suo posto. È naturale che Arigoni difenda il progetto di raddoppio della linea a Magliaso, e il Sindaco di Caslano non ha tutti i torti a presentare il ricorso per quanto concerne il parcheggio a cielo aperto, perché se dovesse venire accolto, e quindi si tornasse al progetto più coraggioso della galleria dal Vallone al Madonnone, con un'uscita intermedia alla Magliasina, risolveremmo il problema, pur impiegando maggiori risorse. Essendo i crediti concessi limitati – nel Preventivo 2007 le risorse destinate agli investimenti stradali diminuiscono –, non so quando queste opere verranno a compimento.

Ho firmato il rapporto di Righinetti con la menzione speciale "per simpatia" – non riportata dalla Segreteria –, perché l'investimento previsto è modesto (poco meno di 4 milioni di franchi), se paragonato agli 800 milioni di franchi. Nutro qualche speranza in più che si riesca a concretizzare gli intenti specificati dal messaggio. Vorrei suggerire di trasformare il terreno che acquistiamo a Ponte Tresa in un parcheggio, cercando però di evitare i problemi creatisi a seguito dell'acquisizione del Maglio – inutile ai fini del PTL –. Lo stesso discorso vale per Magliaso e Caslano, potremmo così impiegare i crediti a nostra disposizione per opere che possono essere realizzate in tempi brevi.

GHISLETTA R. - Vorrei chiedere al Consigliere di Stato delle garanzie rispetto all'implementazione della mobilità dolce. Io ho votato contro il PTL, e con il passare del tempo mi rendo conto che i Verdi e le Associazioni ambientaliste avrebbero dovuto impegnarsi di più per evitare di lamentarsi a cose fatte. Nel 2003 è stato approvato un imponente credito a favore del PTL, di cui una parte è destinata alla realizzazione della mobilità dolce: su questo punto dobbiamo essere intransigenti e non accettare che si utilizzi solo una parte dei crediti destinati a questo scopo (ovvero la ferrovia Lugano-Ponte Tresa), mentre il restante venga congelato, perché in questo modo si falserebbe l'equilibrio tra mobilità veloce e mobilità dolce, usando quest'ultima come espediente per far approvare il progetto. Vorrei quindi sapere dal Consiglio di Stato come intende procedere per assicurare che la mobilità dolce, legata a questa ferrovia, sia in qualche modo realizzata. Credo che questo sia un nodo politico fondamentale che non possiamo perdere di vista, accontentandoci di continui progetti rimasti tali perché mai realizzati. In questo senso ha ragione Righinetti quando dice che bisognerebbe condurre meno studi – il

---

<sup>21</sup> Messaggio no. 4343: *Piano dei trasporti del Luganese: stanziamento di un primo credito di franchi 95'900'000.- per preinvestimenti a favore delle opere e degli interventi previsti dal PTL*, 21 dicembre 1994, (Raccolta dei verbali del Gran Consiglio, 1994, pag. 2404).

traforo della galleria stradale è un'eccezione –. Dobbiamo esigere che il Consiglio di Stato rispetti l'equilibrio tra le due forme di mobilità.

PIAZZINI G. - È vero che bisognerà aggiornare il credito quadro di 905 milioni di franchi, ma la cifra di 1.5-2 miliardi di franchi che raggiungerà è preoccupante, dato che non sappiamo fino a quando la Confederazione parteciperà al finanziamento di queste opere e in che misura. Questo è uno degli esempi cui abbiamo assistito negli ultimi anni, una situazione creata da noi, perché non distinguiamo ciò che è prioritario da quanto non lo è, ciò che è fattibile da ciò che non lo è, finendo per privilegiare il particolare – cosa che stiamo pagando –. Inoltre, i tempi impiegati per la realizzazione sono lunghi. Forse sarebbe opportuno rivisitare i PT cercando di estrapolarne l'essenziale, al di là di manifestazioni di "ricorsite" o di "pianite", malattie tipiche nostrane: questo è l'augurio che rivolgo al futuro Parlamento.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Vorrei innanzitutto sottolineare che il potenziamento della FLP è un'opera prioritaria della prima fase di attuazione del PTL, in quanto è considerato un elemento essenziale per il miglioramento del trasporto pubblico dell'agglomerato. Gli obiettivi sono: migliorarne l'attrattività, favorire lo scambio tra il trasporto pubblico e quello privato, come pure tra il trasporto pubblico su gomma e quello su ferro per captare una quota significativa della domanda del traffico pendolare, infine ridurre la penetrazione del traffico privato verso il polo di Lugano. Inoltre, è considerato dalle Autorità federali quale misura fiancheggiatrice delle principali opere del PTL. Questo ritengo dia già una prima risposta a Raoul Ghisletta: la FLP è sia un elemento cardine del PTL sia della mobilità lenta, ed è la prima delle tre grandi opere (FLP, galleria Veduggio-Cassarate e circonvallazione di Agno-Bioggio) che verrà realizzata.

Per ciò che attiene lo stato di attuazione del Piano speciale per il Basso Malcantone – potenziamento della tratta Magliaso-Ponte Tresa – attualmente sono in uno stadio avanzato di realizzazione il raddoppio Magliaso-Caslano, quello Bioggio-Serocca d'Agno e la sistemazione della fermata a Cappella Aguzzo: queste opere saranno ultimate nel corso del 2007. Il nuovo orario cadenzato ogni 15 minuti entrerà in vigore nel dicembre 2007. Un altro obiettivo del progetto è il recupero ambientale e urbanistico della zona di Ponte Tresa: conscia della difficoltà nel trovare un'intesa con l'Italia per le opere di valico, pur chiedendo al Cantone l'impegno di realizzare il Piano speciale per il Basso Malcantone nella sua integralità, l'Autorità federale ne ha concesso la realizzazione parziale, permettendone la sospensione per la zona di Ponte Tresa. Quanto detto credo risponda alla questione sollevata dal collega Ghisletta: i progetti del PTL devono essere realizzati integralmente, scongiurando il rischio che i lavori iniziati vengano interrotti, visto che la Confederazione eroga i sussidi concessi solo se i lavori vengono portati a compimento.

Il progetto di potenziamento della FLP prevede l'interramento della stazione di Caslano e la realizzazione di un parcheggio P+R di circa 75 posti auto riservati ai passeggeri della ferrovia. Allo stadio attuale è prevista solo la realizzazione del parcheggio. Quest'ultimo sarà in superficie, come previsto dalle Autorità federali (costo di fr. 650'000.-), anche se il PR di Caslano lo contempla interrato, perché tale progetto non rientra nelle competenze dei preventivi per il potenziamento della FLP – tra l'altro questa variante del PR non è ancora approvata. Quindi ad Arigoni rispondo che il Comune può, certamente, pretendere entro certi limiti, l'interramento di un P+R, ma noi, attraverso una comunicazione, datata

31 agosto 2006, abbiamo informato Caslano che se vuole l'interramento – per giunta previsto su proprietà di terzi, rendendolo ancora più costoso – deve pagarselo, perché non può essere finanziato con i soldi destinati al PTL. Oltretutto il Comune di Caslano, a suo tempo, non si era opposto alle opere in oggetto: qui emerge con evidente trasparenza quanto dice Arigoni, ovvero che ognuno propone un proprio progetto, apportando modifiche a quello di partenza su cui si era già d'accordo – quello di Caslano non è l'unico esempio in materia –.

Per ciò che concerne gli interventi a Ponte Tresa, l'Autorità federale ha richiesto al Cantone di proseguire nella ricerca di soluzioni per raggiungere gli obiettivi del Piano speciale per il Basso Malcantone – da qui il credito di fr. 300'000.- che la Commissione della gestione e delle finanze chiede di accettare, cosa che mi auguro –. D'intesa con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) è stato avviato, con le Autorità italiane, uno studio sull'organizzazione territoriale dell'area transfrontaliera. Al termine della fase preliminare è emersa la necessità di assicurare il miglioramento delle condizioni di Ponte Tresa dal punto di vista urbanistico, ambientale, e della mobilità. In un dibattito tenutosi poche settimane fa a Caslano, in cui era presente anche Tullio Righinetti, l'Autorità italiana ha chiesto il mantenimento del collegamento storico tra la Svizzera e l'Italia di Ponte Tresa: se questo ponte rimarrà in piedi avrà sicuramente bisogno di manutenzione, soprattutto se continuerà a sopportare il passaggio di 20-30 mila veicoli al giorno, viceversa, qualora venisse almeno parzialmente sgravato, le esigenze di risanamento e di manutenzione scemerebbero. In ogni caso, il progetto che prevede un valico a Croglio (Madonnone) presupponeva, nelle iniziali intenzioni del Cantone e della Confederazione, l'abbattimento del ponte, cosa che ha incontrato l'opposizione dell'Italia, per cui il progetto è stato rinviato; d'altronde non possiamo parlare di collaborazione transfrontaliera e poi imporre agli italiani una soluzione che non gli è gradita, se non addirittura osteggiata.

Ha ragione Beltraminelli quando dice che queste discussioni hanno il merito di rilanciare il tema del trasporto pubblico, perché si dimenticano facilmente gli importanti investimenti fatti in merito per il PTL, come per esempio la creazione di corsie preferenziali e di P+R. In futuro gli obiettivi e la modalità di procedere non cambieranno. Per quanto concerne la chiarezza chiesta da Beltraminelli nei rapporti con le Autorità italiane nel trattare la questione di Ponte Tresa, credo di poter assicurare che negli studi portati avanti negli ultimi anni essa non sia mancata, e anche se, in presenza di un cambiamento nella Giunta, si potrebbero produrre opinioni divergenti, ciò non significa che non si possa procedere con chiarezza. Il collegamento a Ponte Tresa è una questione annosa che dovremo assolutamente risolvere in tempi brevi.

È vero, come sostiene Arigoni, che conduciamo numerosi studi – infatti, dei 3.85 milioni di franchi in votazione, fr. 300'000.- sono da destinarsi proprio al proseguimento degli studi per il potenziamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa –, ma se vogliamo realizzare un'opera da 800 milioni di franchi, completa delle infrastrutture necessarie (per esempio la galleria di Vedeggio-Cassarate, dal costo di 355 milioni di franchi, che rivoluzionerà la mobilità del Luganese), è chiaro che se non ci basiamo su progetti particolareggiati non raggiungeremo mai buoni risultati. È risaputo: per realizzare progetti importanti occorrono studi approfonditi, anche se costosi; è un male necessario per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Ha ragione a lamentarsi Arigoni sul fatto che ci siano troppi pianificatori: ognuno coltiva la propria idea, cosa che i politici, i Sindaci, i Gran Consiglieri, i Consiglieri di Stato e le Commissioni, devono contrastare con forza, nonostante l'impopolarità di una misura in questo senso, perché dal momento che ci si impegna in un progetto prezioso come il PTL,

accettato in principio all'unanimità, non si può poi modificarlo per assecondare esigenze territoriali di una determinata fetta di popolazione del Comune interessato. In questo senso, il Cantone mantiene la rotta, per ciò che concerne il PTL. Credo che Arigoni non abbia presenziato al dibattito a Caslano, ebbene gli amministratori comunali, con una sorta di mea culpa, si sono detti convinti che i problemi del Basso Malcantone rimarranno tali finché non riusciremo a trovare una soluzione tra di noi. Tutto ciò rallenta il proseguimento, se non arriva addirittura a bloccarlo: è chiaro che ognuno voglia difendere il proprio orticello, ma il problema della mobilità va oltre il confine del nostro piccolo territorio, comunale o regionale che sia.

C'è qualcosa di vero in quanto ha affermato Arigoni: qualcuno, il Dipartimento del territorio, il Cantone o la Confederazione, non ha adempiuto agli impegni presi con l'Italia, nel senso che è stato concepito un PT per la regione di Ponte Tresa, senza aver considerato l'opinione dell'Italia in merito all'abbattimento del ponte, necessario per spostare il valico al Madonnone, come chiesto dalla Confederazione e dal Cantone. Probabilmente è stato commesso un errore, una leggerezza di valutazione nei confronti dell'Italia, la quale, però, non aveva sollevato obiezioni rispetto al PT. Sappiamo come si sono svolti i fatti dal 2000 in avanti, e sappiamo quindi che ci vuole chiarezza da entrambe le parti, ma voglio sottolineare, che gli incontri con l'Italia, anche tesi, si sono tenuti, e sono stati anche numerosi.

A Ghisletta rispondo che le garanzie per l'effettiva realizzazione delle opere riguardanti la mobilità lenta gliele posso e voglio dare: sono convinto che già attualmente sono state realizzate, un po' ovunque a Lugano, numerose opere che vanno in questa direzione; d'altronde se queste non dovessero essere realizzate, la Confederazione non ci verserebbe i sussidi previsti: nel Locarnese, per esempio, non sono state realizzate integralmente le opere previste nell'ambito della mobilità dolce e la Confederazione, ancora oggi, ce lo rimprovera, ribadendo che è necessario completarle. Ciò ha comportato un deficit di credibilità che paghiamo oggi e pagheremo ancora in futuro anche se non credo che questa classe politica voglia lasciare in eredità ulteriori deficit di credibilità. Ciò detto, ribadisco che, per quanto riguarda il PTL, ci si atterrà alle promesse e agli impegni sottoscritti.

Voglio infine rassicurare Gianluigi Piazzini: la questione delle priorità è importante ed è oggetto di continui aggiornamenti, nel senso che se dovessero prodursi dei cambiamenti nelle condizioni, penso alla navetta citata prima, queste novità, inserite in un secondo tempo, possono diventare a loro volta delle priorità, previo processo democratico all'interno della medesima regione, nel quale il Cantone può solo dispensare consigli o suggerimenti che dovranno essere approvati dal basso.

RIGHINETTI T., RELATORE - Il Consigliere di Stato Borradori ha detto, in un momento in cui alcuni di noi erano disattenti, che questo Parlamento non è molto interessato al PTL. Invece deve interessarsene, data la gravità dei problemi esistenti da 30 anni in quella zona, e viste le soluzioni trovate in altre zone, per esempio nel Locarnese, per risolvere, almeno parzialmente, gli stessi problemi. Detto questo, ho ascoltato fatti molto interessanti, sui quali il mio rapporto aveva cercato di essere esaustivo, se non altro nel proporre una cronistoria degli avvenimenti, per portarli a conoscenza di tutti i colleghi. Cercherò di trattare solo alcuni punti importanti, a partire dalla stazione di Caslano, un tema che hanno trattato diversi colleghi, compreso il Consigliere di Stato. Ho appreso oggi che la variante della stazione interrata di Caslano non ha ancora ottenuto la benedizione di Bellinzona, e ciò non toglie che è meglio accontentarsi di ciò che si può avere subito

piuttosto che rimandare, sperando in ipotetiche soluzioni globali: è vero che 75 posti auto sono pochi, ma visto che la spesa concerne soprattutto l'acquisto del terreno necessario, una volta sostenuta questa spesa, e costruito il posteggio, tra una decina d'anni, quando ci sarà anche la stazione in galleria di Caslano, si potrà rivedere la situazione e, se del caso, procedere con un ampliamento.

Per quanto riguarda il terminale di Ponte Tresa, affronto l'argomento attraverso tre aspetti: il primo è l'opportuno ridimensionamento del piano concernente le espropriazioni necessarie alla realizzazione del capolinea della FLP, in particolare per lo spostamento a cielo aperto dello stesso, inizialmente previsto interrato sotto la collina del campo sportivo – una soluzione futuristica, certamente troppo costosa e difficilmente realizzabile.

Il secondo concerne i posteggi a Ponte Tresa: il suggerimento datoci da Bignasca mi sembra interessante, tanto più che Ponte Tresa dispone già di un sedime di sua proprietà, proprio adiacente alla stazione della ferrovia su cui facilmente ci si potrebbe costruire un posteggio di 5-6 piani. D'altra parte, Bignasca ha proposto, con l'aiuto della Commissione della gestione e delle finanze, di utilizzare i fr. 300'000.- destinati a uno studio sul futuro di Ponte Tresa, per la navetta, progetto più lungimirante rispetto ad altre soluzioni che probabilmente non verranno realizzate, come riferito nel rapporto. Ho appreso che la navetta gode del sostegno di tutti, d'altronde costituirebbe, per noi, un vantaggio enorme, perché pur non fornendo una soluzione definitiva al problema dei trasporti pubblici, porterebbe direttamente gli utenti da Ponte Tresa in centro Lugano – e se si potesse prolungarla oltre la Tresa la soluzione sarebbe ancora più interessante.

In terzo luogo, due parole sul ponte-viadotto, per mantenere il quale mi sono battuto con forza, e continuerò a farlo. Stanno sopraggiungendo dei cambiamenti: ho letto il rapporto preliminare dell'ottobre 2004, voluto dallo stesso Direttore Marco Borradori, allestito da una commissione italo-svizzera nel quale sono proposte tre soluzioni al riguardo<sup>22</sup>. Ebbene, personalmente condivido quella che prevede di attribuire nuove funzioni al ponte, dal punto di vista turistico e paesaggistico, perché oltre a costare poco sarebbe realizzabile in tempi ragionevoli. Oltretutto il ponte sostituirebbe egregiamente le due "passerelle", permettendo di risparmiare notevoli risorse: non dimentichiamoci, e l'ho scritto anche nel rapporto, quanto costerebbe demolire il ponte-viadotto, soprattutto oggi viste le esigenze degli ecologisti.

Come ha detto già il Direttore Borradori, i sussidi della Confederazione, che sono determinanti per eseguire le opere, vengono elargiti solo se è stato esaurito il sussidio precedente: per esempio, si potrà procedere con la circonvallazione di Agno-Bioggio solo una volta terminata la galleria del Vedeggio. Infine voglio ricordare che solo con il concorso globale e unanime dei Comuni interessati si riuscirà a fare qualcosa, esempio ne sia il Canton Grigioni, che grazie all'unità d'intenti tra i Comuni, la regione, il Cantone e con il sostegno della sua delegazione a Berna, è riuscito a spuntarla sul tema della finestra alpina nella valle dell'Oberalp, un'opera di certo interessante e futuristica, ma lungi dal costituire una necessità impellente per la vita quotidiana dei residenti – al contrario del PTL per il Ticino. Una buona notizia in questo ambito c'è: i Comuni di Agno, Bioggio, Muzzano e Manno, si sono trovati d'accordo rispetto alla contestata circonvallazione, creando così le premesse per continuare in questa direzione senza indugio: speriamo che questo caso costituisca la premessa per scongiurare in futuro le competizioni campanilistiche tra i Comuni interessati, che hanno già provocato ritardi al PTL.

---

<sup>22</sup> Commissione italo-svizzera per lo studio di una soluzione generale strutturata che tenga conto degli interessi reciproci e che pianifichi l'intera zona a cavallo del fiume Tresa, coinvolgendo tutte le parti con uno studio urbanistico transfrontaliero.

Concludo con una richiesta: chiedo al Parlamento l'adesione al credito – che in sostanza rientra in un credito votato tempo fa – ma anche, e soprattutto, alla continuazione del PTL, a mio parere l'unica, possibile, soluzione per migliorare la qualità di vita nelle regioni interessate.

ARIGONI G. - È vero, personalmente mi preoccupo per i posti di lavoro, ma non dei posti di lavoro dei progettisti, perché continuando in questa direzione di lavoro ne avranno tanto. Immagino la felicità di Caslano nell'apprendere che il progetto da anni in discussione, in cui è prevista la stazione interrata, costituisce solo una delle varianti possibili e per ciò stesso passibile, se ho capito bene, di essere cancellato. D'altro canto, il progetto di autosilo a Ponte Tresa sembra sia in sospeso, quindi l'unica cosa che rimane del progetto "galattico" che si voleva fare è il sottopassaggio a Magliaso, peraltro non agibile agli handicappati. Per quanto riguarda Ponte Tresa ricordo che già 15 anni fa il Ponte necessitava di una ristrutturazione, e dalle analisi condotte in merito emergeva una situazione di pericolo, per scongiurare il quale si sarebbe dovuto procedere a importanti lavori di ristrutturazione. Questi lavori non sono stati fatti a causa del progetto della variante Madonnone, quindi oggi quel ponte non è sicuro, benché lo si voglia spacciare come tale, e intanto si spendono 106 milioni di franchi per sistemare le crepe delle strade. Detto ciò vorrei sapere dal Direttore del Dipartimento del territorio come mai all'improvviso è diventato un ponte sicuro?

GHISLETTA R. - Faccio una dichiarazione di voto, visto che noi abbiamo firmato il rapporto di Righinetti apponendo una riserva: le assicurazioni forniteci dal Consigliere di Stato in merito al rispetto degli obiettivi della mobilità lenta del PTL, mi inducono a votare a favore di questo credito.

BORRADORI M., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Ho detto che allo stato attuale non è previsto l'interramento del posteggio a Caslano, ma ciò non significa che in seguito non lo potrà essere, perché, lo ribadisco, Caslano può avere un parcheggio interrato – un'esigenza comprensibile, ma di lusso – pagandolo di tasca propria, oppure può accontentarsi dello standard propostogli.

È vero che il ponte di Ponte Tresa non è in perfetto stato, ma definirlo pericolante mi sembra esagerato, anche perché è sotto costante monitoraggio. È chiaro che non vi potremo fare affidamento per 100 anni soprattutto se continuerà a sopportare il numero di veicoli attuale, viceversa se dovesse servire unicamente da collegamento leggero, per esempio pedonale, potrebbero essere sufficienti alcuni accorgimenti.

RIGHINETTI T., RELATORE - Non sono riuscito, mio malgrado, a seguire con la dovuta attenzione il discorso del collega Arigoni, probabilmente si riferiva al fatto da me affermato, e lo ribadisco, che la stazione di Caslano – prevista a cielo aperto e non interrata – verrà completata tra una decina d'anni, ma non facciamoci illusioni, perché entro la fine del 2010 è prevista la realizzazione della galleria del Vedeggio, dopodiché sarà disponibile il credito previsto per la circonvallazione Agno-Bioggio, per terminare la quale, credo, saranno necessari circa 4-5 anni. Alla luce di ciò si evince che per il progetto a Caslano, purtroppo, dovremo realisticamente attendere diversi anni. Per questo ho insistito che Caslano debba

accettare il parcheggio da 75 posti auto, che intanto è meglio di niente. Una volta avuto quello, i posti auto potranno sempre essere aumentati.

Vorrei sollevare un problema irrisolto – bisogna pur dirlo –, quello dei passaggi a livello: è stato eliminato quello che si trovava presso la rotonda della Magliasina, e questa operazione ha portato ad un piccolo miglioramento, ma non è sufficiente, perché i problemi li creano i passaggi a livello di Agno, della stazione di Caslano e di via Colombera, visto che si trovano sulla direttrice principale, e temo che, con i ritmi cadenzati ogni 15 minuti, questi – che avranno le barriere abbassate con maggiore frequenza – allungheranno le colonne, di cui già conosciamo la lunghezza.

Vorrei da ultimo ringraziare il collega Bignasca per la menzione "per simpatia" apposta accanto alla sua firma.

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

*Messa ai voti, l'entrata in materia è accolta con 70 voti favorevoli.*

*Messi ai voti, i singoli articoli e il complesso del decreto legislativo annesso al messaggio governativo sono accolti con 70 voti favorevoli e un'astensione.*

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

*Alle ore 16.50 la seduta è tolta e il Gran Consiglio è riconvocato in seduta serale.*

Per il Gran Consiglio:

Il Presidente, Bruno Lepori

Il Segretario generale, Rodolfo Schnyder