

Rapporto di minoranza

numero

data

Dipartimento

6147 R2

3 marzo 2009

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze e
della Commissione speciale per la pianificazione del territorio
sul messaggio 2 dicembre 2008 concernente la concessione di un
credito massimo di fr. 1'400'000.- per l'allestimento di uno studio
pianificatorio del collegamento A2-A13 (elaborazione di varianti)**

Con il presente rapporto di minoranza intendiamo proporre al Gran Consiglio l'approvazione del decreto legislativo originale proposto dal Consiglio di Stato, decreto decurtato dalla maggioranza per evitare un possibile referendum senza motivazioni sufficienti. Aggiungeremo qualche considerazione diversa da quella del rapporto di maggioranza sul perimetro di studio dei corridoi. Per il resto, per economia di dibattito, ci rimettiamo sia alle considerazioni del messaggio, sia a quelle del rapporto di maggioranza.

1. IL DECRETO LEGISLATIVO

L'art. 15 della Legge sulle strade del 23 marzo 1983 prevede che il Gran Consiglio vota i crediti stradali e i relativi piani di finanziamento (cpv. 1) e che il Consiglio di Stato è competente per i crediti inferiori a fr. 500'000.- (cpv. 2). A sua volta, l'art. 42 della Costituzione conferisce il diritto di referendum facoltativo in materia finanziaria ai crediti di almeno un milione di franchi. Dalla combinazione di queste norme si evince che

- a. le decisioni sui crediti stradali fino a fr. 499'999.- competono al Consiglio di Stato, senza possibilità di referendum;
- b. le decisioni sui crediti stradali da fr. 500'000.- a fr. 999'999.- competono al Gran Consiglio, senza possibilità di referendum;
- c. le decisioni sui crediti stradali da fr. 1'000'000.- in avanti competono al Gran Consiglio, con possibilità di referendum.

Con il messaggio qui in esame il Consiglio di Stato chiede al Gran Consiglio di approvare un credito complessivo di fr. 1'400'000.- per il finanziamento dei seguenti mandati specifici:

- a. il mandato di coordinamento di fr. 100'000.-;
- b. il mandato per l'aggiornamento puntuale del modello del traffico cantonale tra Locarno e Bellinzona e l'elaborazione dello scenario "trend" di fr. 41'300.-;
- c. il mandato per lavori preparatori dello studio di varianti e la gestione della procedura di assegnazione del mandato principale (gruppo interdisciplinare per lo studio di varianti) di fr. 62'300.-;
- d. il mandato per lo studio di varianti di un importo tra fr. 344'200.- e fr. 714'500.-;

- e. il mandato per il confronto delle varianti di fr. 140'000.-;
- f. i mandati per l'individuazione e l'attuazione di possibili miglioramenti a breve-medio termine della rete stradale esistente di fr. 65'357.-, fr. 30'854.- e fr. 65'000.-.

Ai predetti mandati vanno aggiunti imprevisti pari al 15%, per un totale complessivo massimo di fr. 1'400'000.-.

Con l'obiettivo di restare sotto il limite minimo per il quale scatta il diritto di referendum (1 milione di franchi), ma nel contempo al di sopra di quello minimo che conferisce la competenza decisionale al Gran Consiglio (fr. 500'000.-), la maggioranza si è lanciata in un'operazione che denota una certa creatività istituzionale, ma una carenza di logica piuttosto vistosa. Infatti, se, volendo seguire i ragionamenti del rapporto di maggioranza, si dovessero defalcare dal credito complessivo tutti i mandati inferiori ai fr. 500'000.- già assegnati e quelli futuri, rimarrebbe infatti da approvare il credito principale per lo studio delle varianti, che per stessa ammissione della maggioranza ammonterebbe al massimo a fr. 400'000.-, quindi ad un importo che non necessita di una decisione del Parlamento (art. 15 cpv. 2 Legge strade, anche se alla somma base aggiungessimo il 15% di imprevisti (fr. 60'000.-). Se, inversamente, si volessero cumulare i vari crediti decisi e da decidere, poiché facenti parte di un unico progetto, anche riducendo quello sullo studio delle varianti a fr. 400'000.- ed adeguando il 15% degli imprevisti alla somma ridotta si giungerebbe comunque ad un importo complessivo superiore a fr. 1'000'000.-, limite minimo per un possibile referendum.

La questione a sapere se nel caso di specie ci si trova di fronte a un progetto globale, che non può essere "spezzettato" in vari crediti per modificare le competenze decisionali o per restringere dei diritti popolari, è qui centrale. Si tratta qui del rispetto di un principio basilare della gestione finanziaria, la cui violazione manifesta non farebbe certo onore a questo Parlamento.

Al proposito rileviamo che in un caso che molto ha fatto discutere il Ticino, quello del finanziamento pubblico dei progetti realizzati a Bosco Gurin e a Carì, nel rapporto della Commissione della gestione e delle finanze del 17 giugno 2008, il relatore Fabio Bacchetta Cattori, per una curiosa coincidenza relatore anche del rapporto di maggioranza sul credito qui in esame, commentando quelle che definiva "numerose inadempienze, disfunzioni e negligenze da parte delle autorità cantonali" messe in luce dalla Commissione d'inchiesta amministrativa, poi fatte proprie dal Parlamento, osservava che:

"Confrontati ad un progetto globale, la cui entità rientra nei limiti di competenza del Gran Consiglio, suddiviso in tappe successive, anche le decisioni intermedie, relative a singole tappe che per limite rientrerebbero invece nelle competenze del Governo o dei servizi delegati, avrebbero dovuto essere tutte e sempre sottoposte a decisione parlamentare".

Sante parole, sottoscritte meno di un anno fa dal relatore, dalla Commissione della gestione e delle finanze e dal Gran Consiglio, che naturalmente per un minimo di coerenza non possono essere dimenticate e che un Parlamento serio dovrebbe far proprie in tutti i casi, compreso quello che qui ci occupa.

Per queste ragioni i sottoscritti ripropongono il decreto legislativo originalmente proposto dal Consiglio di Stato nel suo messaggio, osando sperare che alle buone intenzioni espresse nel giugno 2008 facciano seguito fatti concreti e non artificiosi quanto improbabili distinguo per tentare di sostenere l'insostenibile.

2. CORRIDOI GEOGRAFICI DEL TRACCIATO

Il secondo punto che distanzia i sottoscritti dal rapporto di maggioranza concerne il passaggio del precitato documento, ripreso anche nelle conclusioni, nel quale si afferma:

“La Commissione chiede che lo studio di fattibilità preveda il declassamento a strada locale dell’attuale strada cantonale e quello di cinque varianti: la variante denominata Panoramica, la variante denominata nord-sud, con il tracciato nord pedemontano e quello sud in tunnel da Quartino a Rivera (Bironico), la variante a nord e a sud della ferrovia”.

Sebbene dal profilo giuridico sia discutibile che Commissione e Gran Consiglio abbiano la competenza di addentrarsi nella scelta dei corridoi del tracciato, rimanendo ad una valutazione politica del nocciolo della questione rileviamo come nella fase attuale, che prevede lo studio di alcune varianti di tracciato da consegnare alla Confederazione, che dal 2010 potrebbe divenire l’autorità interamente competente per il progetto previa classificazione del collegamento A2-A13 come strada nazionale, l’approfondimento di tracciati contestati o con alta verosimiglianza di contestazione appare un’operazione poco sensata.

Tra i tracciati contestati vi è certamente il corridoio di pianura qualora esso dovesse sconfinare a nord della ferrovia, salvo un breve tratto in corrispondenza della zona industriale di Cadenazzo, ipotesi chiaramente invisa ai referendisti vittoriosi il 30 settembre 2007. Questa posizione è stata chiaramente espressa nel corso della riunione congiunta DPP/sottocommissione della gestione/Commissione della pianificazione del 9 febbraio 2009 ed è fatta propria dall’intera DPP.

Tra i tracciati con alta verosimiglianza di contestazione vi sarebbero invece il corridoio di pianura, se a sud della ferrovia salvo la già citata eccezione a Cadenazzo, e il corridoio cosiddetto “zero”, che prevede l’ottimizzazione del tracciato attuale. Usiamo qui il condizionale, perché l’opposizione dei Comuni a questi due corridoi finora non ha trovato alcuna conferma nei documenti ufficiali.

In queste condizioni, ritenuto come il consenso sul tracciato sia e sarà un elemento determinante per le scelte future, i sottoscritti ritengono impraticabile insistere con lo sconfinamento del corridoio di pianura a nord della ferrovia, ipotesi combattuta anche dalla DPP, mentre per le altre scelte non si discostano dagli auspici della maggioranza, condivisi anche dalla DPP, pur rilevando che anche il corridoio di pianura a sud della ferrovia e il corridoio zero sembrano essere ancora particolarmente conflittuali. Da osservare come la maggioranza chieda di declassare il corridoio zero in nome di una contestazione ancora non espressa ufficialmente e nel contempo insista per uno sconfinamento a nord della ferrovia del corridoio di pianura, pur in presenza di una contestazione manifestata chiaramente: comprendere quale sia la logica che sorregge questa scelta risulta piuttosto arduo, ma tant’è.

3. CONCLUSIONI

I sottoscritti membri della Commissione della gestione e delle finanze e della Commissione speciale per la pianificazione del territorio propongono al Gran Consiglio di approvare il credito massimo di fr. 1'400'000.- di cui al decreto legislativo proposto con il messaggio n. 6147 per l’allestimento di uno studio pianificatorio del collegamento A2-A13 (elaborazione di varianti) che contempli il declassamento a strada locale dell’attuale strada cantonale e lo studio di tre corridoi di tracciato: il corridoio “panoramico”, il corridoio “nord-

sud”, con il tracciato nord pedemontano e quello sud in tunnel da Quartino a Rivera (Bironico) e il corridoio “di pianura” *a sud della ferrovia, secondo il tracciato individuato fino ad ora dalla DPP.*

Per la minoranza della Commissione gestione e finanze:

Manuele Bertoli, relatore
Ghisletta R. - Lurati - Orelli Vassere

Per la minoranza della Commissione speciale pianificazione del territorio:

Arigoni G. - Lepori - Marcozzi