

# Rapporto di maggioranza

numero	data	Dipartimento
<b>5985 R1</b>	19 febbraio 2008	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sul messaggio 23 ottobre 2007 concernente lo stanziamento di crediti  
quadro per un importo complessivo di fr. 118'000'000.- nell'ambito della  
conservazione del patrimonio stradale per il periodo 2008 - 2011, così  
suddiviso:**

- **sistemazione delle pavimentazioni per un importo di fr. 68'000'000.-**
- **interventi di rifacimento e di risanamento di manufatti per un importo di fr. 26'000'000.-**
- **interventi minori su manufatti per un importo di fr. 8'000'000.-**
- **interventi di miglioria stradale a favore della sicurezza di tutti gli utenti, all'interno e fuori abitato per un importo di fr. 16'000'000.-**

## 1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

All'inizio di ogni quadriennio, per prassi ed efficacia ormai consolidata, il Consiglio di Stato presenta all'attenzione del Gran Consiglio un messaggio suddiviso in più crediti quadro riguardante la conservazione del patrimonio stradale.

Nell'ultimo quadriennio, periodo 2004 - 2007, il Gran Consiglio ha votato due crediti, il primo di 106 milioni di franchi (messaggio n. 5547), quasi due anni dopo il suo licenziamento da parte del Consiglio di Stato, a seguito della lunga discussione a causa del problema dei prezzi delle pavimentazioni, il secondo di 16 milioni di franchi (messaggio n. 5794) quale aggiornamento del credito quadro per la conservazione delle pavimentazioni e dei cigli sulle strade cantonali, per por mano ad interventi ritenuti urgenti e non più procrastinabili.

In totale quindi fu votato un importo di 122 milioni di franchi nel quadriennio 2004 - 2007.

Oltre agli aspetti relativi ai prezzi delle pavimentazioni, che attualmente non presentano variazioni significative dopo l'importante diminuzione avvenuta nel corso del 2005, gran parte delle osservazioni e raccomandazioni contenute nel rapporto commissionale del febbraio 2006 sono ancora valide ed in particolare:

- Si rileva come il patrimonio stradale ha un valore assai elevato, ma lo standard pur essendo ancora sufficiente tende a peggiorare. I sistemi provvisori come ad esempio i microrivestimenti per le pavimentazioni non possono essere perpetuati a lungo. L'obiettivo da perseguire è la sufficienza secondo gli indici di qualità.
- Si apprezza l'utilizzo di sistemi moderni di rilevamento dello stato delle strade e dei manufatti e il sempre maggior uso dell'informatica sia per l'allestimento della banca dati che per le valutazioni di tipo tecnico - economiche, ciò che dovrebbe permettere di riconoscere in modo sempre più oggettivo la necessità dei vari interventi.
- La programmazione degli interventi dovrà quindi seguire criteri oggettivi e non regionali.

- La disponibilità finanziaria dello Stato è sempre minore. Tuttavia vi sono entrate al di fuori delle normali imposte che, sebbene non vincolate al settore stradale, devono poter essere utilizzate in modo importante per questo scopo.
- Il prossimo credito quadro dovrà poter disporre di un maggior agio per favorire gli interventi programmati e non dover ricorrere agli interventi d'emergenza che per loro natura sono più cari e non risolvono così bene il problema.
- Si auspica che la collaborazione con i comuni possa essere intensificata e trovi maggior spazio nel prossimo credito quadro soprattutto per ciò che riguarda gli aspetti inerenti la riduzione del rumore e la moderazione del traffico.
- Si auspica pure una gestione ottimale dei cantieri evitando gli spezzettamenti. Pur consapevoli del possibile disagio al traffico si prospetta una loro diminuzione, agendo su tratte più lunghe.

In Commissione l'entrata in materia è stata unanime, essendo i commissari consapevoli della necessità di disporre di una rete stradale efficiente, evitando nel limite del possibile un suo degrado. Non vi sono state obiezioni all'importo richiesto ma sono state sollevate alcune questioni di fondo relative allo standard, ad una migliore pianificazione degli interventi e alla copertura delle spese stradali con le entrate provenienti dal settore stradale, quesiti che riprenderemo in seguito.

## **2. I PUNTI PRINCIPALI DEL MESSAGGIO**

Il messaggio è molto esaustivo e preciso nei contenuti con parecchi allegati esplicativi. Nel rapporto commissionale appare importante sottolineare alcuni punti centrali.

### **A. Lo stato della rete stradale sta peggiorando, occorrerebbe un aumento degli investimenti per pavimentazioni e cigli**

Il Cantone dispone ora di moderni strumenti di controllo analitico che permettono di accertare lo stato dei 1049 km della rete delle strade cantonali, suddivisa in strade principali di 444 km e di strade secondarie di 605 Km, e definire le priorità operative. L'ultimo rilievo dello stato della rete stradale del 2006 ha mostrato un peggioramento delle condizioni della rete cantonale (in particolare nelle strade secondarie) malgrado gli sforzi finora intrapresi.

In base ai dati del 2006 si è potuta tracciare l'evoluzione a partire dal 2000 dell'indice di stato  $I_1$  (indice dei danni superficiali) secondo la norma SN 640 925.

Nel grafico seguente sono riportati i valori dell'indice dei danni superficiali, di immediata comprensione, suddivisi nelle classi di qualità, dove il valore 0 rappresenta uno stato ottimo mentre il valore 5 lo stato pessimo.

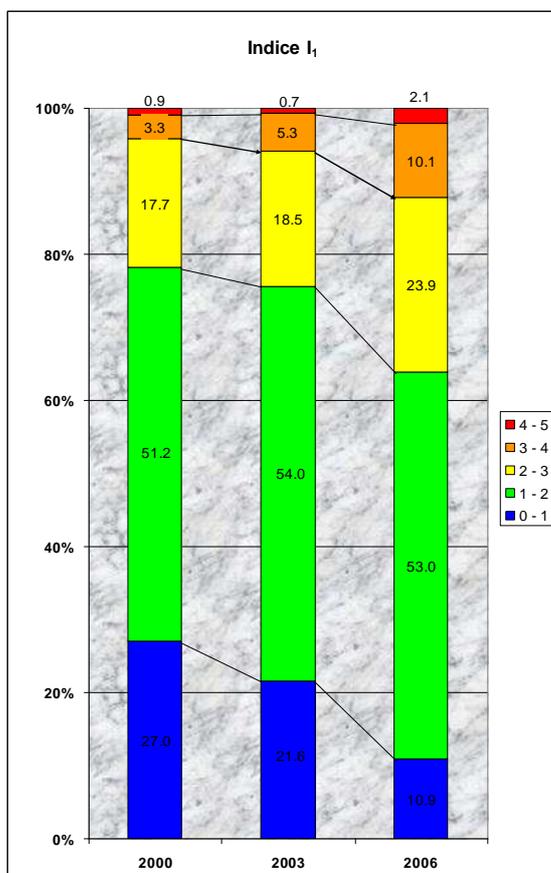
In presenza di valori delle classi 3,4,5 occorre intervenire con urgenza

Per le strade principali nel 2000 queste 3 classi rappresentavano il 4,2% della rete stradale, nel 2006 rappresentano il 12,2%.

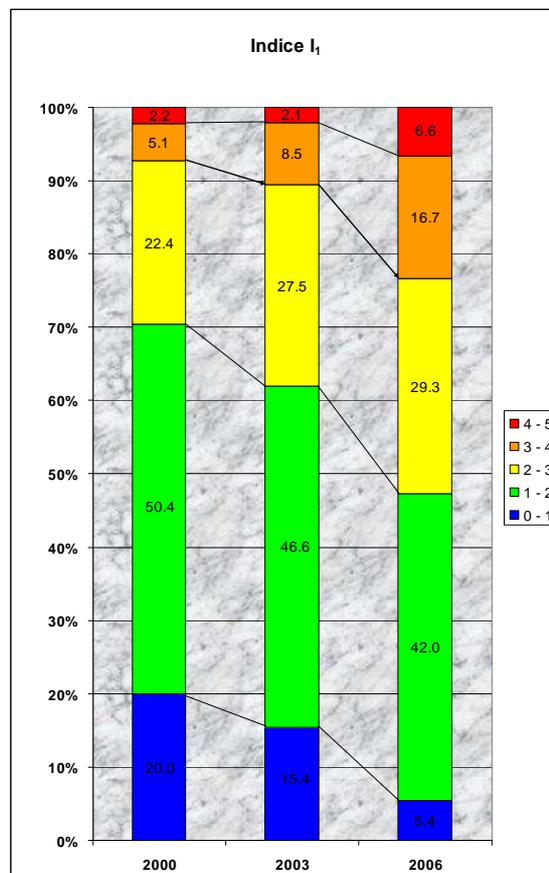
Per le strade secondarie nel 2000 queste 3 classi rappresentavano il 7,3% della rete stradale, nel 2006, rappresentano il 23,3%.

## Confronto valori rilievi ARAN 2000 - 2003 - 2006

Strade principali:



Strade secondarie:



Nel messaggio a pagina 17 si evidenzia come il problema maggiore risiede nelle pavimentazioni, ed in particolare nei cigli e le necessità in questo settore richiederebbero già oggi indicativamente ca. 14 milioni in più sull'arco del quadriennio, 82 milioni in luogo di 68. Si ricorda che 2/3 della somma a disposizione viene destinata alle pavimentazioni (soprastruttura), mentre 1/3 ai cigli (genio civile).

Appare per contro positiva e sottocontrollo la situazione degli altri tre settori oggetto di altrettanti crediti quadro come ben evidenziato dalla tabella sottostante:

Crediti	anni->	04 -07	08 -11	12 - 15	16 - 19	dopo
Pavimentazione e cigli		*52.0	68.0	76.0	80.0	82.0
Manufatti maggiori		24.0	26.0	26.0	24.0	24.0
Manufatti minori		10.0	8.0	8.0	8.0	8.0
Migliorie		20.0	16.0	16.0	16.0	16.0
Totale		106.0	118.0	126.0	128.0	130.0

\* credito supplementare 16.0 mio fr. votato successivamente (messaggio 5794)

Lo sforzo a livello di pavimentazioni e cigli va parzialmente compensato, già a partire dal 2008 - 2011, con delle riduzioni sostenibili a livello di manufatti minori e migliorie.

## **B. Le pavimentazioni fonoassorbenti non sono la panacea**

Nelle strade cantonali, dove la velocità massima è di 80 Km/h, le pavimentazioni fonoassorbenti non si sono rivelate ottimali. Le riduzioni delle immissioni foniche sono risultate infatti promettenti per i primi 2 anni di vita. In seguito a causa dell'usura l'effetto positivo è andato rapidamente scemando.

La conclusione è stata quella di sospendere per il momento l'esperimento di questo tipo di pavimentazioni in attesa di futuri sviluppi a livello federale, mentre a partire dal 2009 sono previsti importanti investimenti nei serramenti delle abitazioni (finestre fonoisolanti).

## **C. Le priorità d'intervento nelle pavimentazioni sono definite sempre meglio**

L'introduzione di un'analisi funzionale della rete stradale permette di definire dei criteri d'intervento sempre più oggettivi

In particolare la Divisione delle costruzioni ha utilizzato i 4 criteri seguenti:

- classificazione del tipo di strada
- carico del traffico con il valore del traffico giornaliero medio (TGM)
- utilizzazione della strada per i trasporti pubblici
- esistenza di un percorso alternativo, nel caso di deviazioni

In questo modo si cerca di far fronte alle innumerevoli esigenze.

Sono infatti 1392 i tratti di strada che dovrebbero essere ripristinati in modo completo, per un totale di quasi 240 milioni di franchi. La divisione delle costruzioni ha individuato 137 oggetti di assoluta priorità, per un investimento di ca. 46 milioni di franchi, gli altri restano in lista d'attesa e verranno programmati non appena sarà possibile.

## **D. Vi è sempre maggior sensibilità nei comuni per gli interventi di moderazione del traffico e sicurezza negli abitati**

L'accresciuta sensibilità dei comuni verso gli interventi di moderazione del traffico, comporta un gran numero di progetti d'interventi avviati.

La possibilità di delega di realizzazione delle opere agli enti locali con il Cantone che da un contributo ai sensi dell'art. 29 della Legge sulle strade, è sempre più utilizzata.

Indicativamente i mezzi destinati a tali contributi, nell'ambito della presente richiesta di credito, potranno ammontare a ca. 2.0 ÷ 3.0 mio fr. sul quadriennio; tali mezzi verranno, come detto, utilizzati perlopiù sotto forma di contributi.

## **3. GLI APPROFONDIMENTI DELLA COMMISSIONE**

La Commissione ha accolto favorevolmente il contenuto del credito quadro e non ha obiezioni di principio alla concessione del credito.

Gli approfondimenti si sono concentrati in particolare su 3 punti già in parte discussi ed evidenziati nell'ambito dei messaggi precedenti ma assai importanti e sempre al centro delle attenzioni dei deputati.

### **A. Standard di conservazione inferiore per permettere di intervenire su più oggetti**

In alcuni commissari permane l'impressione che gli standard di conservazione siano troppo elevati.

Ci si pone perciò la domanda a sapere, soprattutto alla luce dei molti oggetti in lista d'attesa, se fosse possibile mantenere il livello degli investimenti nel settore ma con standard inferiori, senza con questo mettere a repentaglio la sicurezza sulle nostre strade. In questo modo destinando la stessa somma si potrebbe intervenire su più oggetti. Il Dipartimento del territorio ha risposto in modo esauritivo alle domande poste dalla Commissione. Di seguito un riassunto delle risposte:

*La discussione sugli standard è applicabile più che altro alle opere nuove, meno opportuna nelle opere di conservazione.*

*Il Cantone, per i lavori stradali, applica le norme VSS e SIA valide in Svizzera.*

*Queste sono applicate regolarmente e sistematicamente dagli enti pubblici. Di regola fanno parte dei contratti e determinano il livello della qualità richiesta.*

*Il nostro Cantone pertanto non può (e non vuole) derogare ad esse. Tra gli scopi delle norme vi è quello di costruire, conservare e gestire le strade in modo tale da prolungarne la durata e limitarne i costi nel tempo; qualsiasi deroga va valutata sul lungo termine e rischia di provocare, nel tempo, problemi la cui soluzione è più onerosa del risparmio iniziale. Un ulteriore scopo è di garantire che l'opera offra l'adeguata sicurezza a chi la deve utilizzare. In quest'ottica le deroghe appaiono inopportune, se non pericolose.*

*Si può agire sugli standard nella misura in cui i risparmi effettivi non vadano ad intaccare il rispetto delle norme, la sicurezza per l'utente, lo scopo e la funzionalità dell'opera e quant'altro. Nell'ambito delle migliorie si cerca sempre, ad esempio, di adottare dei concetti di intervento minimi per raggiungere gli obiettivi di moderazione traffico, dove questi vengono richiesti e ritenuti opportuni, identificando le parti d'opera essenziali.*

*Il Cantone esegue e contribuisce unicamente per quelle opere che sono necessarie al raggiungimento dello scopo, lasciando agli enti locali la scelta (e gli eventuali oneri) per gli arredi urbani. Ma di regola gli enti locali promuovono interventi più importanti rispetto a quanto previsto dal Cantone.*

*Per quanto concerne la conservazione di pavimentazione, cigli e manufatti, ritenuto l'obbligo di rispettare le norme e, comunque, di risanare con un costo/beneficio accettabile l'unica via percorribile, in caso di mezzi finanziari ridotti, è quella di un'attenta ponderazione delle priorità.*

*Si cercherà di rinviare il più possibile ciò che non è urgente e di applicare, sempre dove e per quanto possibile, delle tecnologie a costi ridotti come ad il microrivestimento.*

*L'impiego del microrivestimento è da individuare quale soluzione di ripiego per prolungare la vita di qualche anno di quelle pavimentazioni che sono invecchiate senza subire forti deformazioni (strade poco sollecitate dal traffico pesante, dimensionate correttamente e con buone caratteristiche geotecniche ed idrologiche del sottofondo).*

*In realtà questa casistica non si riscontra dappertutto, vuoi per un dimensionamento troppo limitato delle pavimentazioni (l'evoluzione del traffico -pesante e non- ha superato ogni aspettativa), vuoi per le fondazioni ed i sottofondi idonei che si riscontrano soltanto nelle sistemazioni più recenti delle strade.*

*L'impiego del microrivestimento è un metodo preventivo per limitare l'insorgere del degrado degli strati d'usura e prolungarne così la loro durata, senza per questo risolvere il problema a medio termine.*

## **B. Migliore pianificazione degli interventi e gestione del traffico**

Sovente si ha l'impressione di una non perfetta organizzazione dei cantieri, tempi di esecuzione troppo lunghi, tempi di attesa eccessivi, mancanza di fluidità nel traffico, ...

Si chiede se si possono restringere i tempi, quanto costerebbe di più se si lavorasse un po' anche sabato ed ev. di notte.

Inoltre si ha l'impressione che alcuni lavori siano considerati dei riempitivi dalle imprese che quindi non sono stimolate a lavorare con la necessaria celerità.

Infine la Commissione ha desiderato conoscere su tutti gli interventi di conservazione, quale la percentuale è programmata, quanto invece d'urgenza (intemperie, franamenti improvvisi, ...).

Ecco le risposte del Dipartimento.

*La pianificazione allestita per il quadriennio 2008-2011 tiene conto, per quanto possibile, di concomitanze di interventi, a dipendenza delle priorità che si trovano in uno stesso luogo. Ad esempio si è cercato di programmare interventi su cigli e pavimentazioni in modo da poterli eseguire in un unico cantiere.*

*Diversi tratti da risanare situati ad una certa distanza l'uno dall'altro saranno uniti in un unico lotto, combinato con i necessari lavori di sottostruttura. In generale sarà progressivamente, pur se non definitivamente, abbandonata la realizzazione degli interventi con piccoli cantieri, a favore di interventi più ampi nell'ottica di un minor disturbo globale all'utenza (un solo cantiere più lungo, invece di diversi cantieri corti).*

*Le dimensioni di intervento sono però limitate dalle esigenze di traffico: le tratte semaforizzate non possono essere più lunghe di 200-250 m per le strade meno trafficate, per quelle con molto traffico tale lunghezza va notevolmente ridotta.*

*Per quanto riguarda il lavoro notturno, anch'esso va visto nell'ottica del minor intralcio possibile alla viabilità. Viene quindi adottato laddove è tecnicamente possibile e sostenibile a livello di salute e sicurezza (nel rispetto dei contratti collettivi di categoria). Per eseguire dei lavori notturni occorre un preavviso della commissione paritetica, garante del rispetto dei contratti collettivi di lavoro.*

*Il maggior costo è quindi solo una delle componenti del problema.*

*Valutare tale maggior costo in modo preciso non è semplice, in quanto ogni cantiere ha le sue peculiarità e non tutte le prestazioni possono essere eseguite di notte (è altresì difficile immaginare un rifacimento di un ciglio o un risanamento di un manufatto durante l'oscurità; inoltre non tutte le forniture di materiale necessario per la messa in opera può avvenire di notte).*

*Partendo dal presupposto che la manodopera rappresenta ca. il 40% del costo di realizzazione, ipotizzando che il 60%-80% delle opere possa essere realizzato durante la notte (ed eseguito in modo continuo) e ritenuto che i supplementi sui salari della manodopera ammontano al 50% per il lavoro notturno e di sabato e al 100% per il lavoro festivo e/o domenicale, **il maggior costo globale può essere stimato tra il 10% e il 20%.***

### **Velocità di esecuzione**

*I lavori sono programmati in dettaglio sull'arco dell'anno.*

*In generale i termini esecutivi rientrano in quelli richiesti e programmati, capita che determinate opere sono oggetto di spostamenti o rinvio a causa di ricorsi o altre contingenze esterne.*

*È già capitato, in singoli casi, di constatare effettivamente dei ritardi ingiustificati, dovuti più che altro a necessità di lavoro delle imprese su altri fronti. Per ovviare a questo problema, comunque puntuale, sono state introdotte delle misure a livello di commesse.*

**Le imprese che eseguono lavori di conservazione a seguito di concorso pubblico sottostanno ai termini definiti in esso e alle relative penalità;** alcune opere sono realizzate nell'ambito di contratti di manutenzione, nei quali, recentemente, sono state introdotte penalità anche per quanto riguarda le opere minori.

La Commissione condivide la pianificazione dei lavori e le relative misure previste dal Dipartimento.

### C. Copertura delle spese con le entrate dagli automobilisti

Si chiede di attualizzare le entrate del settore stradale (tasse di circolazione, dazi sul carburante, altre entrate attribuibili al settore strade) e stimare le uscite per questo settore per opere cantonali (le strade nazionali vengano pagate con altri sistemi), suddivise in: media annua nuovi investimenti, media annua manutenzione, costi di gestione corrente (sale, sgombero neve ev. polizia ...).

In altre parole determinare il grado di copertura delle spese con le entrate dirette (causali).

Come già anticipato nella risposta all'interrogazione 175.04 (RG no. 1062 del 6 marzo 2007) il cosiddetto **conto stradale è in attivo se si fa estrazione dai costi di ammortamento e di interesse sul capitale.**

Le entrate legate alle strade aggiornate al 2006 sono le seguenti (dati 2006, in mio fr.)

	2006	media 2004-2006	Osservazioni
Dazi sui carburanti	18.3	17.8	1)
Tassa sul traffico pesante	19.6	15.5	2)
Dazi sul carburante (contributo strade alpine)	4.0	4.2	3)
Entrate x investimenti di costruzione strade cantonali	36.5	25.2	4)
Entrate x investimenti di conservazione strade cantonali	1.5	2.2	
Entrate sulla manutenzione strade cantonali	1.6	1.7	
Entrate vendita terreni residui settore stradale	1.5	1.7	
Imposte di circolazione	105.0	100.0	
<b>Totale</b>	<b>188.0</b>	168.3	

- 1) Importo che subirà un adeguamento con la NPC (si veda in seguito).
- 2) Importo in aumento a causa dell'adattamento progressivo delle tasse sul traffico pesante.
- 3) Importo che sarà soppresso a partire dal 2008 (si veda in seguito).
- 4) Importo fortemente influenzato dal contributo federale per le strade principali, segnatamente per l'oggetto Vedeggio-Cassarate. Si veda poi osservazione più sotto per quanto succederà con l'introduzione della NPC.

In merito alle cifre si deve precisare:

- **le entrate derivanti dalla tassa sul traffico pesante non possono essere legalmente vincolate alle strade,**
- **lo stesso vale per le imposte di circolazione,**
- gli importi di tasse e imposte dovrebbero riferirsi in parte anche alle strade nazionali e al traffico pubblico,
- **le entrate dovute ai dazi sui carburanti subiranno una contrazione a partire dal 2008 a causa della NPC, in particolare il contributo per le strade alpine sarà soppresso, i dazi generali per contro aumenteranno leggermente,**
- le entrate per le strade principali saranno legate all'opera solo fino al 2011 e unicamente per il fatto che continuerà ad essere finanziato il progetto della galleria Vedeggio-Cassarate fino al termine (secondo l'ordinanza in vigore fino al 31.12.2007); in seguito i contributi federali saranno sottoforma di importo globale annuo (pari a ca. 8.5 mio fr/annuo).

Per quanto riguarda le **medie annue delle uscite per investimenti e gestione corrente del settore stradale (senza Sezione della mobilità)** nell'ambito del Dipartimento del territorio possono essere considerati gli importi seguenti (stima in base all'ultimo quadriennio).

Costruzione strade cantonali	
- gestione corrente	ca. 7.0 mio fr.
- investimenti	ca. 55.0 mio fr.
Conservazione strade cantonali	
- gestione corrente	ca. 4.0 mio fr.
- investimenti	ca. 35.0 mio fr.
Manutenzione strade cantonali	
- gestione corrente	ca. 35.0 mio fr.
	<b>ca. 136.0 mio fr./anno</b>

Negli investimenti sono compresi gli oneri di acquisizione fondi e diritti. Se si considerano anche gli oneri di pianificazione stradale, il totale delle uscite raggiunge ca. 140 mio fr./annuo.

Nella gestione corrente sono compresi gli stipendi, così come tutte le attività della manutenzione stradale (servizio invernale, ecc.).

Gli ammortamenti, calcolati sul valore residuo a bilancio delle strade cantonali, e gli interessi ammontano a ca. 40.0-45.0 mio fr. all'anno.

**Si conferma pertanto che il saldo del conto stradale stimato (in questa sede semplificato) risulta in attivo se non sono considerati gli ammortamenti e gli interessi (uscite ca. 140. mio fr., entrate 170-180 mio fr.), risulta per contro leggermente negativo considerando questi ultimi (uscite ca. 180-185 mio fr.), ma è in chiara crescita negli anni.**

Ricordiamo e ribadiamo pure che, legalmente, le entrate della tassa sul traffico pesante, come pure quelle dell'imposta di circolazione, non sono vincolate al settore stradale (per l'imposta di circolazione non sono vincolate ad alcun settore).

La risposta a quest'ultima domanda evidenzia in modo chiaro che il conto stradale ha una copertura praticamente del 100%. Non è compresa in questo calcolo l'attività della polizia che ha un compito molto vasto e non solo relativo alla sicurezza stradale e può beneficiare a sua volta di entrate legate alla strada, in particolare alle infrazioni alla legge.

#### 4. LE DECISIONI DELLA COMMISSIONE

La Commissione è consapevole che la lista degli interventi necessari alla conservazione del patrimonio stradale è molto lunga ed i bisogni non vengono purtroppo soddisfatti con il credito richiesto. Non sarebbe perciò di principio contraria ad un adeguamento dell'importo verso l'alto.

Viene perciò condivisa l'impostazione del messaggio che prevede un aumento progressivo nei prossimi quadrienni degli investimenti nel settore delle pavimentazioni e dei cigli, le vere emergenze della rete stradale cantonale.

Tuttavia le ristrettezze finanziarie attuali non permettono di proporre subito un aumento del credito a disposizione, anzi sono fonte di grande preoccupazione.

L'inquietudine per l'evoluzione delle finanze del Cantone, in particolare per le incertezze legate alle annunciate misure previste nell'ambito del risanamento delle finanze dello Stato, nonché alla possibile approvazione dell'iniziativa popolare volta a ridurre la pressione fiscale che toglierebbe ulteriore capacità d'investimenti al Cantone, ha portato ad una discussione estremamente approfondita che ha impegnato i commissari in più sedute. Vi è stata una proposta di liberazione solo parziale del credito quadro previsto, di principio limitato agli anni 2008 e 2009.

Il relatore ha approfondito ulteriormente le conseguenze legate all'approvazione parziale del credito e ha formulato le seguenti osservazioni.

- Le priorità, come evidenziate nel messaggio, non si modificano in quanto non si tratta di una decurtazione del credito, ma di un'approvazione a tappe
- Nei crediti richiesti non sono comprese le emergenze ulteriori che dovessero sorgere nel frattempo
- I crediti quadro devono coprire quindi non solo la realizzazione, ma anche progettazione e procedure. Per poter programmare in tempo le opere 2010-2011, ritenuto che comunque la maggior parte degli interventi previsti dovrebbe essere realizzata, occorre dotare la Divisione delle costruzioni dei mezzi necessari per permetterle di assolvere anche le procedure nel 2009 in vista delle realizzazioni nel 2010-2011. Se un oggetto va appaltato nel 2009, secondo programma (o pubblicato quale progetto stradale, si vedano ad esempio le migliorie), questo deve essere coperto da un credito di impegno. Per questi motivi, la limitazione nel tempo del credito quadro non è così facile da stabilire.

La Commissione, grazie alle discussioni ed agli approfondimenti, ha infine deciso quanto segue:

- si propone di votare integralmente il credito quadro;
- trattandosi di un credito quadro, la concessione dello stesso non significa necessariamente spendere integralmente la somma accordata. Il Consiglio di Stato potrà modulare l'utilizzo del presente credito anche in funzione dell'evoluzione delle finanze del Cantone.

In generale:

- la Commissione tratterà ancora con maggiore attenzione l'aspetto finanziario di tutti i crediti d'investimento proposti dal Consiglio di Stato ed in particolare la priorità degli stessi, senza con questo voler bloccare gli investimenti e questo fino al termine dell'emergenza finanziaria;
- si invita il Consiglio di Stato ad informare immediatamente il Gran Consiglio nel caso di necessità di diminuire le spese d'investimento a causa del peggioramento delle finanze dello Stato.



Con queste considerazioni, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad approvare i decreti legislativi allegati al messaggio governativo.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Paolo Beltraminelli, relatore  
Bacchetta-Cattori - Bignasca A. - Bobbià - Bonoli -  
Foletti - Gobbi N. - Jelmini - Lurati (con riserva) -  
Merlini - Pinoja - Righinetti - Vitta