

Rapporto

numero

6578 R

data

24 aprile 2012

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 30 novembre 2011 concernente lo stanziamento di crediti e
crediti quadro per un importo complessivo di fr. 136'000'000.- nell'ambito
della conservazione del patrimonio stradale per il periodo 2012-2015, così
suddiviso:**

- **credito per la sistemazione delle pavimentazioni e dei cigli per un
importo di CHF 82'000'000.-,**
- **credito quadro per interventi di rifacimento e di risanamento di manufatti
per un importo di CHF 26'000'000.-,**
- **credito per interventi minori su manufatti per un importo di
CHF 8'000'000.-,**
- **credito quadro per interventi di miglioria stradale a favore della
sicurezza di tutti gli utenti, all'interno e fuori abitato per un importo di
CHF 15'000'000.-,**
- **credito per la conservazione degli impianti elettromeccanici e della
segnaletica per un importo di CHF 2'500'000.-,**
- **credito quadro per opere di protezione e premunizione dai pericoli
naturali per un importo di CHF 2'500'000.-**

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Con il messaggio in rassegna il Consiglio di Stato sottopone all'attenzione del Gran Consiglio per sua approvazione la richiesta di sei crediti destinati alla conservazione del patrimonio stradale per il periodo 2012-2015 con particolare attenzione alle tematiche di sicurezza.

Così come avvenuto per il periodo 2008-2011, il presente messaggio raggruppa le richieste di credito concernenti la tematica della conservazione del patrimonio stradale cantonale in un unico atto.

Occorre infatti ricordare che per la passata legislatura il Consiglio di Stato chiese con il messaggio n. 5985 lo stanziamento di un credito quadro di fr. 68'000'000.-, credito successivamente adeguato a complessivi fr. 94'200'000.- (cfr. messaggi n. 6232, 6378 e 6520 con relativi rapporti e decreti legislativi).

Al di là delle cifre, comunque importanti, richieste con il messaggio che qui ci occupa, di particolare interesse risulta essere l'aggiornamento dello stato del patrimonio stradale, preannunciato già nell'ambito dell'esame commissionale del messaggio 6378 e l'interessante studio elaborato dal Professore Ivan Scazziga, che ha permesso di

affrontare il tema dell'evoluzione futura della rete stradale a dipendenza dei mezzi disponibili annualmente, così come indicato già con il messaggio n. 6520.

Occorre inoltre ricordare in ingresso come la scrivente Commissione, nell'ambito dell'esame dei precitati messaggi, si sia sempre detta particolarmente preoccupata dello stato del patrimonio stradale e del fatto che i crediti sinora stanziati hanno permesso a malapena di mantenere lo stato attuale senza migliorarlo.

A tal proposito si citano le conclusioni dei diversi rapporti commissionali:

- Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio del 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 (R5985):

«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».

- Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio del 10 giugno 2009 concernente lo stanziamento di un credito di fr. 8'000'000.- per la riparazione dei danni alle pavimentazioni a seguito della stagione invernale 2008-2009 quale aggiornamento del credito quadro per la conservazione delle pavimentazioni e dei cigli sulle strade cantonali per il periodo 2008-2011 (R6232):

«[...] il prossimo credito quadro dovrà permettere un maggior agio per l'esecuzione di interventi programmati, in particolare nel comparto della conservazione di pavimentazioni e cigli, al fine di non dover ricorrere a interventi d'emergenza che per loro natura sono più cari e meno efficaci. Questa esigenza è stata per altro espressa a chiare lettere anche nel rapporto di maggioranza redatto dai colleghi Vitta e Beltraminelli concernente il pacchetto di misure anticrisi (6200R1, pag. 10), in cui la necessità di maggiori investimenti nel settore della conservazione stradale è definita quale "assoluta urgenza", perché ormai i debiti occulti sono molto importanti e la qualità di molti tratti stradali, anche in città non è più conforme alle norme con il rischio di non più garantire nel tempo la sicurezza della circolazione».

- Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio del 21 aprile 2009 concernente le misure di sostegno all'occupazione e all'economia per il periodo 2009-2011 (R6200):

«La Commissione ribadisce però che la situazione delle strade del Cantone, con uno sviluppo di 1050 km e innumerevoli manufatti, continua a peggiorare e la necessità di maggiori investimenti è ormai un'assoluta urgenza, perché ormai i debiti occulti sono molto importanti e la qualità di molti tratti stradali, anche in città non più conforme alle norme con il rischio di non più garantire nel tempo la sicurezza alla circolazione stradale».

- Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio del 6 luglio 2010 concernente lo stanziamento di un credito totale di fr. 13'200'000.- quale aggiornamento del credito quadro per la conservazione delle pavimentazioni e dei cigli sulle strade cantonali per il periodo 2008-2011 per il completamento delle riparazioni dei danni alle pavimentazioni a seguito della stagione invernale 2008-2009 e per le riparazioni dei danni alle pavimentazioni e ai cigli a seguito della stagione invernale 2009-2010 (R6378):

«A questo riguardo la Commissione della gestione e delle finanze invita la Divisione delle costruzioni a mantenere alta la vigilanza sullo stato del patrimonio stradale. Infatti, si ha purtroppo l'impressione che si è talvolta di fronte a vere e proprie lacune strutturali e che,

con i limitati interventi che si devono giocare forza adottare si va semplicemente ad applicare dei "cerotti". È indubbio appunto che certe strade, soprattutto quelle molto vecchie, senza sottostruttura, invece che mantenute andrebbero semplicemente rifatte.

Senza dimenticare il gap strutturale che si ha pensando alla rete stradale in quanto tale, vetusta non solo nel suo stato bensì anche nella sua concezione, che imporrebbe una riflessione di più ampio respiro che non si può qui approfondire, ma che rendono il deficit occulto che lo Stato ha in questo settore sicuramente preoccupante».

- Rapporto della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio del 13 luglio 2011 concernente lo stanziamento di un credito totale di fr. 5'000'000.- quale aggiornamento del credito quadro per la conservazione delle pavimentazioni e dei cigli sulle strade cantonali per il periodo 2008-2011 (R6520):

«Il quadro generale continuerà a destare preoccupazione anche per il prossimo quadriennio. Infatti, a dipendenza dei mezzi finanziari disponibili attualmente, analizzando la probabile evoluzione futura della rete stradale, per il solo mantenimento dello stato attuale, quindi senza nessun miglioramento effettivo della rete, il fabbisogno teorico si attesta a svariate decine di milioni di franchi all'anno. (...) L'auspicio è che si riescano a reperire le finanze necessarie perlomeno per preservare lo stato del patrimonio stradale, il che non vuole purtroppo dire migliorarlo. Uno stato scarso dello stesso rimarrà scarso, senza purtroppo passare a discreto, sperando almeno non scivoli nel peggior».

In questo senso si apprezzano gli sforzi della Divisione delle costruzioni e del Dipartimento del territorio di aver ben recepito le indicazioni e le preoccupazioni espresse precedentemente.

2. IL PATRIMONIO STRADALE

Detto in ingresso che per tutti i dettagli d'ordine squisitamente tecnico ci si rimanda al messaggio in oggetto, occorre anche in questa sede ribadire che il valore stimato del patrimonio stradale del Cantone Ticino è di ca. 4.8 miliardi di fr. Esso è così composto:

strade (sotto e soprastrutture)	ca. 2.1 miliardi di fr.
manufatti (incluse opere murarie maggiori)	ca. 1.2 miliardi di fr.
gallerie	ca. 0.7 miliardi di fr.
installazioni tecniche	ca. 0.1 miliardi di fr.
infrastrutture di esercizio	ca. 0.7 miliardi di fr.

Inoltre bisogna anche ricordare che, per il suo mantenimento, sarebbe necessario un tasso di investimento teorico annuo oscillante fra l'1.5% e il 2.5%. Ciò comporterebbe un fabbisogno annuo di almeno 75 milioni di fr.

Per quanto attiene il solo patrimonio della pavimentazione, applicando, per analogia la stessa metodologia, considerato un valore pari a ca. 1.3 miliardi di fr. e un tasso d'investimento medio annuo oscillante fra il 2.5% e il 3% (considerando dei ritmi di rinnovo ideali), ne consegue che, per la sola pavimentazione stradale, investimento necessario annuo è valutabile in ca. 32/39 milioni di fr. annui.

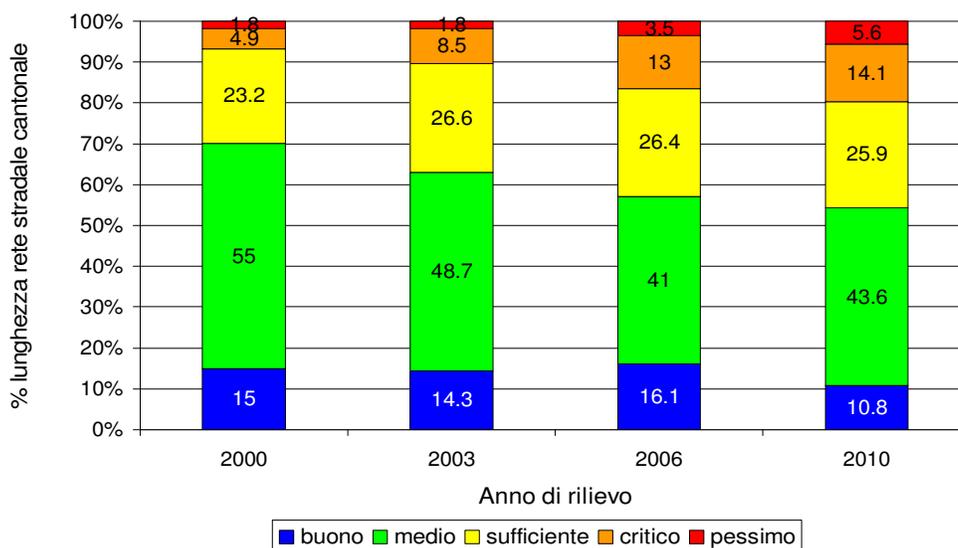
Se si tiene conto che in media, negli ultimi sei/sette anni, la spesa sostenuta per la pavimentazione stradale è stata di ca. 20/23 milioni di fr., al di sotto quindi di quanto ritenuto teoricamente necessario, appare di meridiana evidenza come i crediti erogati

siano insufficienti per preservare il valore del patrimonio stradale del Cantone ai sensi delle percentuali indicate precedentemente, permettendo al massimo di rispondere alle esigenze minime della conservazione programmata delle strade cantonali.

3. LO STUDIO DEL PROFESSORE IVAN SCAZZIGA

Come preannunciato nell'ambito degli ultimi messaggi, la Divisione delle costruzioni ha attribuito un mandato esterno al Professore Ivan Scazziga (già professore al Politecnico federale di Zurigo e al Politecnico di Milano) per valutare l'evoluzione futura della rete a dipendenza dei mezzi disponibili annualmente. Le risultanze dello studio sono contenute in un rapporto di 55 pagine messo a disposizione del sottoscritto relatore, di cui di seguito ne verranno presentati alcuni stralci. Lo studio è inoltre stato presentato all'intera Commissione della gestione e delle finanze in occasione dell'audizione commissionale del 3 aprile 2012.

Lo studio realizzato su incarico della Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio - "Analisi di gestione ottimizzata (PMS) delle opere di conservazione stradale" (maggio 2011) - utilizza la forma di analisi più avanzata concepita in tale settore, quella di tipo algoritmico, fondata sull'ottimizzazione del rapporto costi/benefici di tutti i possibili provvedimenti di conservazione. In altre parole, tramite un processo di simulazione si è cercato di determinare il fabbisogno di manutenzione e di conservazione della rete stradale cantonale per quanto riguarda lo stato della pavimentazione.



Confrontando i dati rilevati durante le campagne di rilievo di stato della rete stradale cantonale eseguite nel 2000, 2003, 2006 e 2010, si constata chiaramente come vi sia una tendenza all'aumento del degrado delle condizioni della pavimentazione. Ad esempio la percentuale della rete viaria cantonale in uno stato pessimo o critico è passata dal 6.7% nel 2000 (ca. 70 km) al 19.7% nel 2010 (ca. 200 km).

Sistemi di gestione: principio generale



Si può immaginare l'insieme di una rete stradale come un quantitativo di acqua ripartito in diversi bacini situati su più livelli connessi tra di loro. La portata di acqua che fuoriesce dai rubinetti simboleggia il ritmo di degrado delle pavimentazioni; a mano a mano che si scende, il passaggio da un livello (stato della pavimentazione) all'altro tende ad aumentare di velocità. L'obiettivo è di riuscire a ottenere un certo equilibrio per quanto concerne il contenuto dei diversi bacini ritenuto che per riportare l'acqua a un livello superiore occorre utilizzare pompe progressivamente più grandi, quindi usare sempre maggiore energia, via via che si scende: la spesa per ripristinare una strada dissestata è assai più elevata rispetto a quella per risistemarne una che si trova in condizioni mediocri.

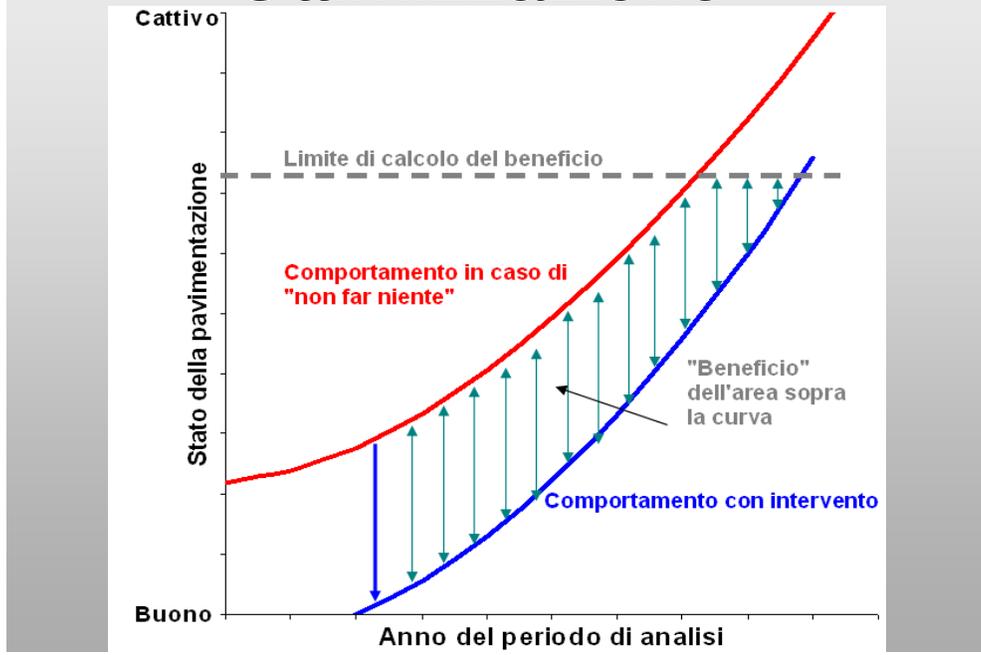
Gestione delle pavimentazioni



- Descrivere la situazione di degrado (sintomi)
- Capire le cause del degrado (diagnosi)
- Scelta dell'intervento idoneo (terapia)
- **Ottimizzazione a livello di rete tenendo in conto gli aspetti a lungo tempo**

L'analisi del rilievo di stato, che si basa su applicativi informatici appositamente concepiti, ha consentito di individuare le priorità di intervento sull'insieme dei ca. 1'050 km di strade cantonali, compito sicuramente non privo di difficoltà. Si è ovviamente tenuto conto non soltanto delle condizioni iniziali della pavimentazione, ma anche dell'evoluzione futura (ipotizzabile) di quest'ultima.

Ottimizzazione



Nell'ambito della simulazione un elemento centrale è costituito dal criterio di ottimizzazione che mira a identificare, per quanto riguarda la rete stradale cantonale, la combinazione di interventi che offre il beneficio maggiore rispetto ai mezzi finanziari a disposizione (investimenti più efficaci a livello di rete). L'area "sopra la curva" indica quanto è possibile ottenere attraverso un determinato intervento di pavimentazione con un certo costo (rapporto costi/benefici) rispetto all'eventualità in cui "non si fa nulla".

Obiettivi d'ottimizzazione

Possibili obiettivi

- qualità delle pavimentazioni
- sicurezza, funzionalità, preservazione del patrimonio
- servizio offerto agli utenti

Obiettivi definiti nel messaggio 6578

- strade principali (TGM $\geq 10'000$) un valore medio dell'indice $I_G \leq 2.5$,
- strade secondarie (TGM $< 10'000$) un valore medio dell'indice $I_G \leq 3.0$.

Il sistema di gestione ha quale scopo, tenendo conto dell'aspetto della sostenibilità finanziaria, di garantire la qualità della pavimentazione assicurando così da una parte la conservazione della rete viaria, dall'altra sicurezza e comfort a beneficio degli utenti.

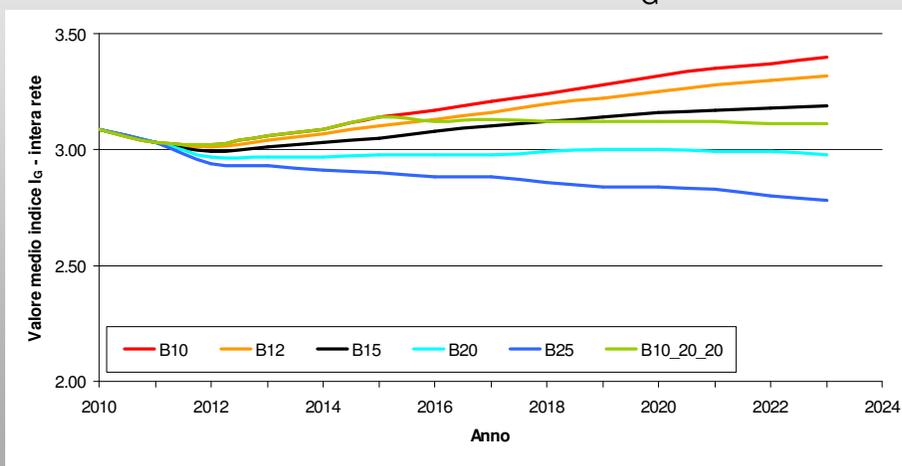
Nel messaggio in esame si è deciso di perseguire - all'interno di una scala di classi di qualità (volte a caratterizzare lo stato della pavimentazione) con valori oscillanti tra 0 (ottimo) e 5 (pessimo) e in cui il limite della sufficienza è posto a 3 - i seguenti obiettivi:

- ✓ per le strade principali (ca. 165 km), cioè con un traffico giornaliero annuale medio superiore a 10'000 veicoli, un valore medio dell'indice pari o inferiore a 2.5 (tra sufficiente o medio);
- ✓ per le strade secondarie (ca. 884 km), cioè con un traffico giornaliero annuale medio inferiore a 10'000 veicoli, un valore medio dell'indice pari o inferiore a 3 (sufficiente).

La Commissione condivide questi obiettivi minimi e ritiene che possano essere fissati come linee guida per il futuro.

Risultati analisi PMS a livello rete

Evoluzione del valore medio dell'indice I_G sull'intera rete



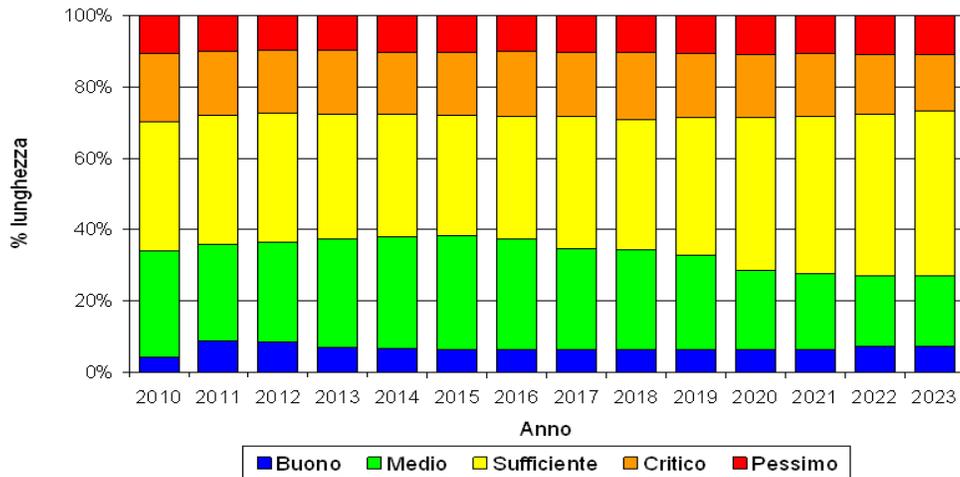
Per determinare delle decisioni sui mezzi disponibili e sui singoli interventi a partire dal 2012, si è deciso di realizzare delle proiezioni su un periodo di 14 anni (dal 2010 al 2023), in modo da poter disporre di un lasso di tempo sufficientemente lungo (tre quadrienni: 2012-2015, 2016-2019 e 2020-2023) che consenta di valutare gli effetti delle scelte di preventivo a medio e lungo termine. Sono stati inoltre definiti sei diversi scenari di budget annui:

- ✓ B10: fr. 10'000'000.-;
- ✓ B12: fr. 12'000'000.-;
- ✓ B15: fr. 15'000'000.-;
- ✓ B20: fr. 20'000'000.-;
- ✓ B25: fr. 25'000'000.-;
- ✓ B10_20_20: fr. 10'000'000.- per il quadriennio 2012-2015 e fr. 20'000'000.- per quelli successivi.

Dal grafico emerge che al fine di mantenere perlomeno costante l'attuale situazione sull'insieme della rete viaria cantonale, il fabbisogno finanziario annuo (investimento di conservazione) deve aggirarsi attorno a fr. 20'000'000.- (budget B20), importo pari all'1% ca. del valore del patrimonio stradale (sotto e soprastrutture) del Cantone Ticino (ammontante a ca. 2.1 miliardi di fr.).

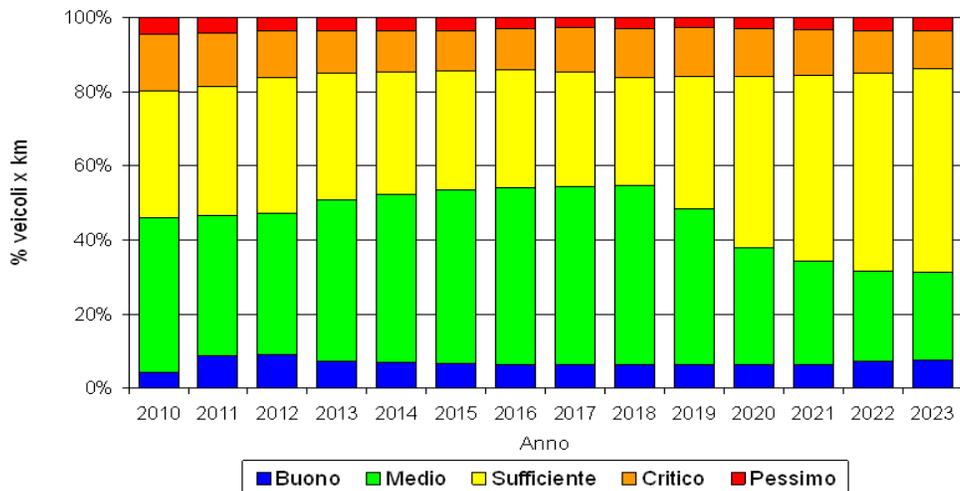
Risultati analisi PMS a livello rete

Distribuzione lunghezze per classe di qualità, B20, indice I₁

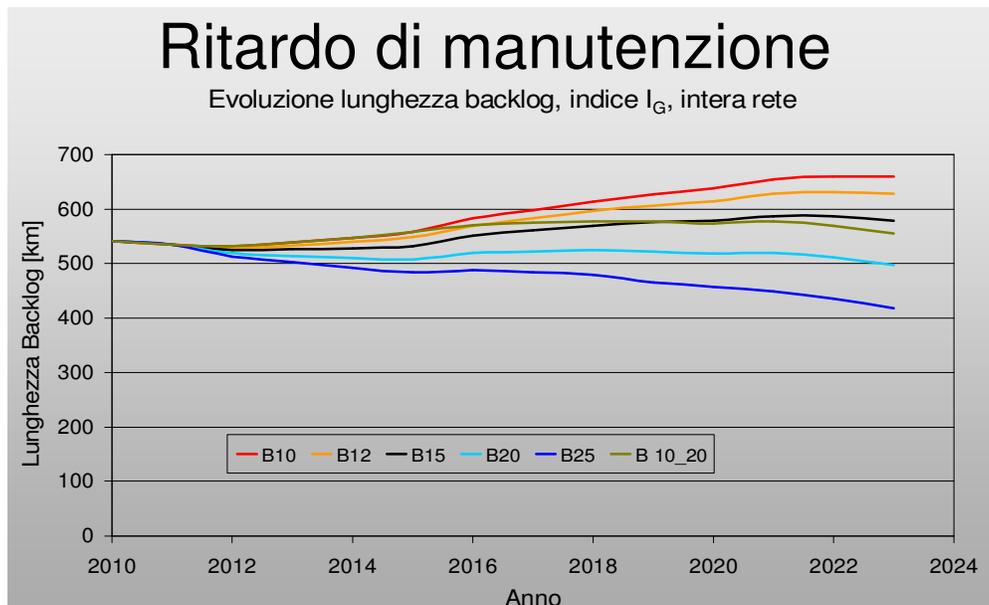


Risultati analisi PMS a livello rete

Distribuzione circolazione per classe di qualità, B20, indice I₁



Si vede come con l'importo di fr. 20'000'000.- sia possibile frenare (e/o forse invertire leggermente) il degrado della pavimentazione, in particolare relativamente alle classi di qualità "critico" e "pessimo". Queste ultime due categorie rappresentano attualmente ca. il 25% della pavimentazione totale considerando la lunghezza della rete stradale (primo grafico), percentuale che scende a meno del 20% in funzione del traffico (veicoli per km), per cui si può evincere che un numero minore di utenti si trova confrontato con cattive condizioni della pavimentazione.



Nello studio "Analisi di gestione ottimizzata (PMS) delle opere di conservazione stradale" è stata analizzata anche l'evoluzione della lunghezza di rete ritenuta in "ritardo di manutenzione" ("backlog" secondo la terminologia anglosassone). Applicato in diversi Paesi europei come criterio di valutazione di gestione per la conservazione delle strade, questo elemento - rappresentato dalla somma complessiva dei segmenti nelle due classi di qualità peggiori (ossia "critico" e "pessimo") - indica il volume da "smaltire" che si continua a portare avanti. Il livello di spesa di fr. 20'000'000.- permetterebbe tra l'altro di impedire un aumento di questo "ritardo di manutenzione", quindi la costante creazione di importanti bisogni di recupero.

In conclusione il Professore Ivan Scazziga precisa che non può non allarmare il fatto che le condizioni delle pavimentazioni siano in costante declino. Le conseguenze a medio e lungo termine del perdurare di tale situazione potrebbero essere:

- ✓ la mancanza di sicurezza per l'utenza con la conseguenza di dover limitare o sbarrare il transito veicolare;
- ✓ nell'impossibilità di aumentare gli investimenti di conservazione nel settore della pavimentazione, bisogna essere consapevoli che il ripristino della situazione del degrado stradale entro limiti ritenuti ragionevoli comporterà un dispendio finanziario maggiorato e forse tale da non poter essere più sostenibile neppure sul lungo periodo per le casse del Cantone.

4. GLI APPROFONDIMENTI DELLA COMMISSIONE

In data 3 aprile 2012 è avvenuta l'audizione del Direttore della Divisione delle costruzioni Giovanni Pettinari, del Capo dell'Area del supporto e del coordinamento Carlo Celpi, del Capo dell'Ufficio del tracciato Jonathan De Bernardi e del Professore Ivan Scazziga (consulente esterno). Il sottoscritto relatore ha avuto inoltre modo di incontrare nuovamente l'ingegner Carlo Celpi l'11 aprile 2012.

Gli approfondimenti commissionali hanno avuto modo di appurare che, al fine di mantenere costante l'attuale situazione sull'insieme della rete viaria cantonale

occorrerebbe un importo non inferiore a fr. 20'000'000.- all'anno. Non va quindi sottovalutato il fatto che il messaggio in rassegna, per la cui elaborazione non si è ovviamente potuto prescindere dai condizionamenti legati al Piano finanziario degli investimenti, prevede di destinare alla conservazione della pavimentazione per il quadriennio 2012-2015 un credito di fr. 68'000'000.- (quota parte destinata alle sole pavimentazioni del credito totale di fr. 82'000'000.- per pavimentazioni e cigli) che, pur essendo consistente, non è quindi sufficiente per frenare il degrado della rete stradale.

Inoltre si è appreso che per determinare le priorità e i volumi di investimento si è introdotta una differenziazione tra strade principali (traffico giornaliero annuale medio superiore a 10'000 veicoli) e strade secondarie (traffico giornaliero annuale medio inferiore a 10'000 veicoli), per le quali sono previsti due diversi indici di mantenimento.

Oltre a ciò non va disatteso il fatto che gran parte del patrimonio stradale oggi controllato dal Cantone conosca una sorta di "peccato originale", nel senso che in passato si è proceduto a pavimentare strade in terra battuta utilizzando soluzioni economiche, con conseguenze facilmente immaginabili e che tali strade, invece che mantenute, andrebbero semplicemente rifatte.

Emerge poi chiaramente come, sebbene i crediti votati dal Gran Consiglio per la sistemazione delle pavimentazioni sono progressivamente cresciuti, il problema risiede nel fatto che per investire in modo più deciso la tendenza bisognerebbe poter fare capo a importi annui pari al 2% del valore del patrimonio delle strade cantonali (ca. 2.1 miliardi di fr., cfr. tabella pag. 3), cioè a un credito annuale di fr. 40'000'000.-.

È stato pure riferito che dal 2000, quando sono iniziate le campagne di rilievo dello stato della rete stradale, i mezzi finanziari non sono più ripartiti in maniera uguale tra i sette ispettorati stradali, ma sono adibiti unicamente per interventi veramente necessari e che gli attuali sistemi di diagnosi non consentono di definire preventivamente i danni causati dal gelo, per cui non è possibile né ragionevole includere i relativi interventi nei crediti previsti per la conservazione programmata (già ora a livelli minimi) delle pavimentazioni.

Infine, non deve essere sottovalutato il fatto che lo stato di degrado delle strade cantonali ha pesanti conseguenze anche sulla sicurezza delle stesse e che ciò costituisce un serio e grave pericolo soprattutto per i motociclisti e i ciclisti.

In conclusione, pur apprezzando gli innumerevoli sforzi che la Divisione delle costruzioni esegue per ottimizzare le risorse e per preservare lo stato della rete stradale, non si può mancare di considerare come la parte del credito quadro di fr. 136'000'000.- destinata alle pavimentazioni non è neppure sufficiente per mantenere l'attuale grado di degrado della rete viaria cantonale.

Ciò, in aggiunta al *gap* strutturale della rete stradale, andrà indubbiamente ad aumentare il debito occulto nell'ambito delle strade cantonali che sarà sempre più difficile da recuperare.

Anche esaminando questo messaggio la Commissione della gestione e delle finanze non può dunque fare a meno di invitare la Divisione delle costruzioni a fare il massimo con i mezzi attualmente disponibili e a mantenere quindi alta la vigilanza sullo stato del patrimonio stradale.

5. RELAZIONE CON LE LINEE DIRETTIVE E IL PIANO FINANZIARIO

La seguente tabella rappresenta la ricapitolazione delle richieste di credito quadro.

PF	Credito quadro	Importo lordo	Partecipazione/ Contributi	PF 2012-15 netto
621 02 02 WBS 783.59 1510	Pavimentazioni	82.00	2.00	80.00
621 03 03 WBS 783.59 5020	Risanamento / rifacimento manufatti	26.00	1.00	25.00
621 03 02 WBS 783.59 2970	Interventi minori / manufatti	8.00	-.--	8.00
621 05 01 WBS 783.59 1001-1007; 1010, 1040 (parz. 622 per le miglurie maggiori, WBS da definire)	Interventi di miglوريا	15.00	2.50	12.50
621 07 WBS 783.59 4501 e 4502	Conservazione impianti elettromeccanici e segnaletica	2.50	-.--	2.50
621 01 09 WBS 783.59 3900	Opere di premunizione e protezione	2.50	0.20	2.30
	TOTALE	136.00	5.70	130.30

6. CONCLUSIONI

Ritenuto come il messaggio che qui ci occupa va inteso quale conferma e potenziamento dell'attuale politica a favore della conservazione del patrimonio stradale e della sicurezza dell'utente sulle strade cantonali, posto come la tematica degli investimenti a favore della conservazione del patrimonio delle strade cantonali permette di affrontare aspetti nuovi e innovativi e non solo strettamente legati a meri aspetti tecnici, segnatamente:

- ✓ favorire l'affidabilità dei servizi con i mezzi pubblici,
- ✓ aumentare il grado di sicurezza per il traffico lento (ciclisti) e per quello pedonale,
- ✓ eliminare punti pericolosi con un'alta percentuale di incidenti gravi sia all'interno che fuori abitato (rimozione di ostacoli, maggiore visibilità, cigli e barriere, adeguata segnaletica, informazione agli utenti, avviso pericoli, ristrutturazione incroci ecc.),
- ✓ completare le realizzazioni proposte nell'ambito dei Piani di pronto intervento (PPI), ad esempio abbinando il rifacimento già programmato della pavimentazione alla formazione di marciapiedi o a moderazioni del traffico;

e che questo messaggio concretizza in parte, nei limiti dei vincoli imposti dal Piano finanziario cantonale, gli auspici e le raccomandazioni precedentemente espresse da codesta scrivente Commissione, si invita il Gran Consiglio ad accogliere il messaggio n. 6578 e a voler approvare i relativi decreti legislativi.

Per la Commissione della gestione e delle finanze:

Nicola Brivio, relatore

Bacchetta-Cattori - Badasci - Barra - Bignasca A. -

Caimi - Chiesa - Foletti - Gianora - Guidicelli -

Lurati S. - Mariolini - Solcà - Vitta