

Votazione cantonale del 19 maggio 2019

1



Opere di fluidificazione della tratta Cadenazzo-Quartino

Pagine 2-8

Decreto legislativo dell'11 dicembre 2018 concernente lo stanziamento di un credito di 3'300'000 franchi per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno

2



Iniziativa popolare “Giù le mani dalle Officine”

Pagine 10-18

Iniziativa popolare del 31 marzo 2008 “Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico”

Opere di fluidificazione della tratta Cadenazzo-Quartino

Sulla scheda figura la domanda seguente:

Volete accettare il decreto legislativo dell'11 dicembre 2018 concernente lo stanziamento di un credito di 3'300'000 franchi per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno?

Il Consiglio di Stato e il Gran Consiglio raccomandano di accettare il decreto legislativo.

Contro il decreto legislativo approvato dal Gran Consiglio con 49 voti contro 27 e 7 astensioni è stata promossa una domanda di referendum che ha raccolto 13'158 firme ed è pertanto riuscita. Il decreto legislativo deve essere quindi posto in votazione.

Oggetto della votazione

Il contesto periurbano in cui s'inserivano gli abitati di Quartino, Contone e Cadenazzo fino agli anni '90 è oggi diventato un ambiente urbano, con esigenze di relazioni trasversali sempre più elevate. Il volume di traffico è aumentato a tal punto che la strada, con 6 rotonde (5 delle quali sono state realizzate circa vent'anni fa tra il 1997 e il 1999), raggiunge e spesso supera il massimo della capacità. Oggi il mutato contesto crea una pressione esterna eccessiva che penalizza la direttrice principale. Il progetto per il collegamento veloce A2-A13 in galleria, che il Cantone sostiene fortemente e per il quale ha anticipato i costi della progettazione di massima, si trova in fase di ultimazione, ma non potrà verosimilmente essere messo in servizio prima del 2030. Per evitare un ulteriore degrado delle condizioni di viabilità su questo tratto stradale, è necessario introdurre un sistema di gestione attiva del traffico con lo scopo di gestirlo e renderlo più fluido (onda verde). Queste opere sono coordinate e in linea con il futuro progetto di collegamento veloce A2-A13, che ne prevede il mantenimento. Inoltre questo progetto garantirà maggior sicurezza ai ciclisti con una corsia riservata agli incroci, e non penalizza il trasporto pubblico che avrà garantita la sua corsia preferenziale.

Le argomentazioni del Comitato referendario

Il Comitato interpartitico “Basta sprechi: NO ai semafori sul piano di Magadino” ha lanciato il referendum raccogliendo oltre 13’000 firme, di cui all’incirca 6’500 nel Locarnese e 3’500 nel Bellinzonese. Un chiaro segnale che il tema è molto sentito e conosciuto dalla popolazione locale direttamente coinvolta.

Gli argomenti dei referendisti:

- l'unica vera soluzione non sono né i semafori né le rotonde, ma il collegamento veloce. Il Cantone deve concentrare le forze per accelerare i tempi di realizzazione del collegamento A2-A13;
- l'alternativa ferroviaria sarà in funzione a partire da dicembre 2020. Infatti, con l'apertura della galleria di base del Ceneri saranno dimezzati i tempi di percorrenza tra il Sopra e il Sottoceneri e dagli attuali 6'000 si passerà a 14'000 pendolari al giorno sul TILO, con conseguente diminuzione del traffico stradale;
- è metodologicamente sbagliato apportare delle modifiche su un asse stradale proprio quando sta per entrare in esercizio un'importante nuova offerta ferroviaria alternativa, precludendo qualsiasi verifica seria dell'efficacia dell'intervento;
- i residenti si chiedono perché investire 3,3 milioni di franchi per dei semafori quando fino a pochi anni fa gli esperti di riferimento davano quale soluzione ottimale le rotonde, per le quali sono stati investiti oltre 10 milioni di franchi di soldi pubblici e contributi di migliona;

- lo studio di approfondimento usato dal Governo utilizza cifre incomplete. Basti citare il messaggio governativo secondo cui “il traffico aumenta inesorabilmente (2.8% annuo dal 2011 al 2013), fino a raggiungere la saturazione”. In realtà (Statistiche traffico TI): dal 2011 al 2017 c'è stato un aumento di 1.65%, media 0.27%/anno, ovvero quasi un decimo di quanto esposto. Inoltre, lo studio non tiene in considerazione il nuovo collegamento ferroviario che entrerà in funzione da dicembre 2020;
- lo studio usato dal Governo fa proiezioni limitate e parziali. Basti pensare che il progetto, nei circa 3 km di tratto stradale, si limita a includere le 7 strade laterali da semaforizzare. Non considera, invece, 14 innesti stradali e una cinquantina di accessi privati o di commerci (di cui 6 stazioni di servizio) che provocano rallentamenti ogni volta che un veicolo entra e soprattutto svolta per uscire;
- l'Ufficio federale delle strade (USTRA) e il Dipartimento del territorio non hanno saputo coordinarsi su questo progetto, quando è noto da tempo, che proprio l'USTRA diventerà proprietario di questa strada dal 1° gennaio 2020;
- studi internazionali e rapporti nazionali mostrano chiaramente che le rotonde sono tra le misure più usate e utili per migliorare la sicurezza stradale;
- molti cittadini si chiedono perché non sono stati fatti dei test con semafori provvisori per comprovare che le simulazioni realizzate con modelli di traffico siano attendibili.

Per queste ragioni, raccomandiamo di votare **NO** al decreto legislativo.

Le argomentazioni di Governo e Parlamento

La notevole evoluzione del traffico e degli insediamenti verificatasi negli ultimi 20 anni lungo questo asse stradale ha reso inadeguata la gestione del traffico alle intersezioni per mezzo delle rotonde di ridotte dimensioni, 5 delle quali realizzate fra il 1997-1999.

Le perizie specialistiche commissionate dal Dipartimento del territorio per cercare delle soluzioni che permettano di migliorare la situazione in tempi brevi hanno evidenziato che una buona gestione e fluidificazione del traffico può essere ottenuta sostituendo 3 rotonde con impianti semaforici di ultima generazione (agli incroci Quartino Luserte, Contone ovest e Contone est).

La gestione dinamica del traffico per mezzo di impianti semaforici intende stabilizzare il flusso di traffico e garantirne la priorità lungo l'asse principale Cadenazzo-Quartino molto meglio di quanto facciano le attuali piccole rotonde, grazie a fasi di semaforo verde di lunga durata in favore della direttrice principale.

L'obiettivo è ridare qualità di vita al comparto, ridurre i tempi medi di percorrenza e il numero di giorni all'anno di congestione del traffico per mezzo di misure realizzabili in tempi brevi e con un investimento finanziario limitato.

In sintesi:

- per il tratto di strada in questione la gestione dei flussi di traffico mediante moderni impianti semaforici è più performante della regolazione effettuata dalle attuali piccole rotonde;

- un sistema moderno di semaforizzazione permette una gestione dinamica e stabile a vantaggio del flusso principale, le rotonde non lo permettono;
- è previsto un chiaro miglioramento rispetto alla situazione attuale lungo l'asse Cadenazzo–Quartino, mantenendo una permeabilità trasversale (accessi laterali) accettabile;
- vi sarà anche una diminuzione del riversamento di traffico sulla strada della sponda destra Sementina-Gudo-Riazzino;
- un moderno sistema di semaforizzazione permetterà, in abbinamento alla corsia preferenziale, una migliore gestione del trasporto pubblico (bus) (priorizzazione ai nodi) e garantirà delle relazioni trasversali sicure, siano esse pedonali che veicolari;
- con il progetto proposto è stata data particolare attenzione anche ai ciclisti: in prossimità degli incroci avranno una corsia dedicata che ne aumenta la sicurezza, mentre con le attuali rotonde sussiste sempre un determinato grado di conflittualità auto-bici;
- il progetto è stato presentato al gruppo di lavoro composto dai comuni di Cadenazzo e Gambarogno e dalla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia e il Dipartimento del territorio;
- gli ingegneri dell'Ufficio delle strade nazionali (USTRA) hanno partecipato ai gruppi tecnici di lavoro, dato che la Confederazione assumerà la gestione della tratta dal 1° gennaio 2020;
- il progetto è realizzabile in tempi brevi e con un investimento contenuto e necessario anche in funzione del progetto A2-A13;
- l'alternativa è l'ulteriore degrado della situazione nei prossimi anni, fino alla realizzazione del collegamento veloce A2-A13, senza che il Cantone possa più effettuare interventi.

Per queste ragioni, raccomandiamo di votare **Si** al decreto legislativo.

Testo sottoposto alla votazione



DECRETO LEGISLATIVO

concernente lo stanziamento di un credito di 3'300'000 franchi per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio 14 novembre 2018 n. 7600 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

È approvato il credito di 3'300'000 franchi per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno.

Articolo 2

L'importo è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

Articolo 3

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.

Bellinzona, 11 dicembre 2018

Per il Gran Consiglio

La Presidente: P. Kandemir Bordoli

Il Segretario generale: G. Buzzini

Iniziativa popolare “Giù le mani dalle Officine”

Sulla scheda figura la domanda seguente:

Volete accettare l'iniziativa popolare del 31 marzo 2008 “Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico”?

Il Consiglio di Stato e il Gran Consiglio raccomandano di respingere l'iniziativa.

L'iniziativa popolare legislativa generica del 31 marzo 2008 “Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico”, ha raccolto 14'768 adesioni.

Il Gran Consiglio l'ha respinta il 20 febbraio 2019 con 42 no, 16 sì e 7 astensioni.

I promotori non hanno ritirato l'iniziativa e, di conseguenza, la stessa deve essere sottoposta al voto popolare.

Oggetto della votazione

Il 20 febbraio 2019 il Gran Consiglio ha adottato il testo conforme all'iniziativa popolare generica legislativa del 31 marzo 2008 "Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico". È stata così decretata la "Legge per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico".

Questa legge disciplina la realizzazione del polo tecnologico richiesto dagli iniziativaisti, che dovrà ispirarsi al modello di "centro di profitto con forte autonomia decisionale (Unità di business strategica)" come prospettato dalla SUPSI in uno studio sul futuro delle Officine del maggio 2010.

Il Cantone è così chiamato a definire l'ubicazione e realizzare un polo tecnologico-industriale che dovrà rilevare le attuali attività delle Officine FFS e svilupparne di nuove nel campo della gestione e della manutenzione dei vettori di trasporto.

Il Gran Consiglio, adottando il testo, ha raccomandato di respingere l'iniziativa.

A ognuno il suo mestiere

Compito dello Stato è definire condizioni-quadro adeguate affinché le aziende possano espletare efficacemente la propria attività, mettere a frutto il loro spirito imprenditoriale e contribuire al benessere collettivo.

Imporre allo Stato, come si prefigge l'iniziativa, la gestione e gli evidenti rischi finanziari relativi a uno stabilimento industriale non più adeguato per affrontare le sfide future e che opera in condizioni di elevata competitività internazionale, esula manifestamente dalle competenze dell'Ente pubblico e comprometterebbe l'obiettivo di salvare centinaia di posti di lavoro e di mantenere in Ticino un'attività ad alto contenuto tecnologico, cosa che sarà possibile solamente con la costruzione di un nuovo e moderno stabilimento.

Il 2019 non è il 2008

Nel 2008 la decisione delle Ferrovie federali svizzere di chiudere le Officine ha scatenato una massiccia ondata di solidarietà con le maestranze in sciopero. Il Cantone ha pienamente sostenuto questa reazione con l'obiettivo di garantire il mantenimento in Ticino di una struttura industriale di elevata qualità. Da allora la situazione è mutata e il dialogo tra Cantone e Ferrovie federali svizzere ha ripreso a svolgersi in maniera costruttiva.

Il nuovo stabilimento di Castione concretizza l'iniziativa "Giù le mani dalle Officine"

Dopo la crisi del 2008 il Consiglio di Stato e il Municipio della Città di Bellinzona hanno condotto serrate trattative con le Ferrovie federali svizzere per dare all'attività industriale delle Officine FFS una prospettiva di lungo termine, sostenibile dal profilo aziendale, sensata dal punto di vista economico e responsabile da quello sociale. Le parti nel dicembre 2017 hanno sottoscritto una Dichiarazione d'intenti per la realizzazione di un nuovo stabilimento tecnologicamente all'avanguardia, in grado di assicurare un avvenire duraturo.

Con il sostegno del Gran Consiglio e del Consiglio comunale di Bellinzona si è ottenuto un duplice risultato: da un lato la permanenza in Ticino di una componente storica del suo tessuto economico con i suoi posti di lavoro qualificati e aggiornati ai tempi e, dall'altro, la valorizzazione dell'attuale sedime delle Officine, collocato in una posizione strategica, promuovendo un nuovo quartiere di elevata qualità con destinazioni d'interesse pubblico.

Operazione problematica

In caso di accoglimento dell'iniziativa le Ferrovie federali svizzere non saranno disposte a partecipare alla sua concretizzazione. L'iniziativa prevede che il Cantone proceda ad un'espropriazione. Ciò solleva problemi di rilievo. Il primo è legato all'ammissibilità di un'espropriazione a carico di un'azienda di proprietà della Confederazione. Il secondo, direttamente connesso, concerne il relativo indennizzo, a carico delle casse cantonali. In sintesi non è per nulla garantito che l'iniziativa possa essere attuata come immaginato dai promotori.

Incognite finanziarie

L'iniziativa prevede che il Cantone si assuma i costi di espropriazione delle attuali Officine FFS e che in seguito assuma la gestione delle attuali attività, accollandosi i relativi deficit di esercizio. Si tratta di un'operazione finanziariamente irragionevole, i cui costi non vengono nemmeno stimati dai fautori dell'iniziativa. Si dubita fortemente che la gestione delle Officine da parte del Cantone potrà dare risultati migliori rispetto a quella delle Ferrovie federali svizzere. Esiste perciò l'elevato rischio di dovere gravare i conti dello Stato di deficit di esercizio nell'ordine delle decine di milioni di franchi annui, ciò che non è finanziariamente sostenibile.

Per queste ragioni, raccomandiamo di votare **NO** all'iniziativa popolare.

Le argomentazioni dei promotori dell'iniziativa

Quattro buone ragioni per votare l'iniziativa “Giù le mani dalle Officine”

L'iniziativa si pone come alternativa al progetto di un nuovo insediamento presentato dalle Ferrovie federali svizzere e sostenuto dal Cantone Ticino e dalla Città di Bellinzona e finanziato con 120 milioni di franchi. Ci sono almeno **quattro buone ragioni** per sostenere l'iniziativa.

1. L'iniziativa vuole mantenere gli attuali posti di lavoro e crearne di nuovi: essa vuole, oltre a mantenere le attuali attività, sviluppare “nuove attività, nuovi servizi, attività di ricerca ed innovazione nel campo della gestione e della manutenzione dei vettori di trasporto”. Essa vuole concretizzare quanto già si era deciso per la creazione di un Centro di competenza, purtroppo non realizzato a causa dell'atteggiamento delle Ferrovie federali svizzere e delle autorità politiche.

L'iniziativa vuole offrire al Ticino nuove e moderne occasioni di lavoro, strada sulla quale si erano già fatti passi concreti; invece il progetto delle Ferrovie federali svizzere vuole liquidare circa 2/3 dei posti di lavoro alle Officine FFS di Bellinzona: si passa dagli attuali 410 occupati a poco più di un centinaio. Che senso ha investire 120 milioni per perdere 300 posti di lavoro?

2. Con l'iniziativa si manterranno in Ticino attività che con il progetto Ferrovie federali svizzere il Ticino perderebbe: sono quelle attività oggi svolte alle Officine di Bellinzona nell'ambito della manutenzione del traffico merci. Queste infatti verranno trasferite oltre Gottardo o all'estero. E non crediamo e non cediamo ai ricatti e alle minacce di chi dice che le Ferrovie federali svizzere “potrebbero andarsene del tutto”: per ragioni tecniche ed economiche le Ferrovie federali svizzere avranno sempre bisogno di uno stabilimento in Ticino per la manutenzione; e in ogni caso la popolazione ticinese sarà pronta a impedire una cosa del genere.

3. L'iniziativa vuole mantenere un'attività in un settore con grandi prospettive: tutti assistiamo al grande sviluppo del traffico merci, passeggeri e dei vettori di trasporto in generale e del potenziale che rappresentano nella manutenzione ferroviaria. Persino Alptransit deve il suo successo a questa prospettiva di sviluppo. Perché allora rinunciare ad una parte di queste attività che hanno fatto la fortuna delle Officine di Bellinzona, dandole prestigio e occupazione? Tutti gli studi hanno indicato il settore della manutenzione dei vettori di trasporto ferroviario, compreso quindi il traffico merci, come quello su cui puntare per sviluppare, alle Officine di Bellinzona, anche una presenza nel mercato privato.


4. L'iniziativa costituisce uno strumento per sviluppare il potenziale industriale delle Officine: appare evidente che l'iniziativa è una "trincea" più che necessaria per non lasciare nelle sole mani delle Ferrovie federali svizzere il compito di definire gli scenari produttivi delle Officine di Bellinzona. La direzione delle Ferrovie federali svizzere vuole ridurre al minimo la manutenzione ferroviaria in Ticino. Non ha quindi nessun interesse a sviluppare industrialmente questo settore nel nostro Cantone.

Tocca alla popolazione, come è stato nel 2008, decidere il futuro delle Officine, opponendosi a coloro che, mossi da altri interessi, non si curano dei benefici sociali, economici ed occupazionali. Lo si può fare votando **Si** all'iniziativa!

Testo sottoposto alla votazione

Iniziativa popolare legislativa generica 31 marzo 2008 “Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico”

IL GRAN CONSIGLIO DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

- 
- vista l’iniziativa popolare legislativa generica 31 marzo 2008 “Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico”, che chiede l’elaborazione di una legge per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore dei trasporti e del materiale rotabile (PTI), fondata sui seguenti principi:
 1. Sull’attuale sito delle Officine FFS di Bellinzona è costituita una zona industriale-tecnologica ai sensi della Legge cantonale sull’innovazione economica.
 2. Questa zona sarà inserita nel Piano direttore cantonale, assumendo di conseguenza il carattere di zona di interesse pubblico.
 3. Nel quadro della creazione di questa zona, sarà costituita, attraverso una trattativa tra il Cantone e le FFS, una società pubblica che:
 - a) rilevi le attuali attività delle Officine FFS di Bellinzona
 - b) sviluppi nuove attività, nuovi servizi, attività di ricerca ed innovazione nel campo della gestione e della manutenzione dei vettori di trasporto.
 4. La Confederazione, i Comuni ticinesi e il Cantone dei Grigioni potranno partecipare alla costituzione di questa società.
 5. Le condizioni di lavoro del personale occupato nella società di cui al punto 3 sono rette dal contratto di lavoro (CCL) valido per il personale delle FFS Cargo SA.
 6. Qualora la collaborazione con le FFS non dovesse permettere la concretizzazione di quanto previsto al punto 3 di questa iniziativa il Cantone può ricorrere a misure di espropriazione.
 - richiamati gli articoli 37 e seguenti della Costituzione cantonale del 14 dicembre 1997 e gli articoli 116 e seguenti della Legge sull’esercizio dei diritti politici del 7 ottobre 1998;
 - richiamata altresì la sua decisione del 21 giugno 2018 con la quale ha dichiarato la suddetta iniziativa popolare parzialmente ricevibile;
 - visto il rapporto di maggioranza del 5 febbraio 2019 della Commissione della gestione delle finanze;
 - dopo discussione,

de c r e t a :

I.

È elaborato il seguente testo conforme all’iniziativa popolare legislativa del 31 marzo 2008 “Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico”.

Disegno di

LEGGE

per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

- vista l'iniziativa popolare generica 31 marzo 2008 denominata "Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico";
- visto il rapporto di maggioranza 5 febbraio 2019 della Commissione della gestione e delle finanze;
- dopo discussione,

d e c r e t a :

Scopo e oggetto

Art. 1

La presente legge disciplina la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico.

Autorità e competenze
a) Il Consiglio di Stato

Art. 2

Il Consiglio di Stato:

- a) costituisce un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico;
- b) determina l'ubicazione dell'impianto, predisponendo l'adeguata pianificazione;
- c) conduce trattative con le Ferrovie Federali Svizzere volte alla creazione dell'azienda, avente personalità propria di diritto pubblico, con i seguenti scopi:
 - rilevare le attuali attività delle Officine FFS di Bellinzona;
 - sviluppare nuove attività, nuovi servizi, attività di ricerca ed innovazione nel campo della gestione e della manutenzione dei vettori di trasporto;
- d) può ricorrere a misure d'espropriazione per pubblica utilità qualora la collaborazione con le FFS non dovesse permettere la concretizzazione di quanto previsto dall'art. 2 lett. c.

b) Altre autorità

Art. 3

¹La Confederazione, i Comuni ticinesi e il Cantone dei Grigioni possono partecipare alla costituzione dell'azienda.

²Le autorità regionali e comunali interessate dal polo tecnologico-industriale collaborano per la sua creazione e il suo sviluppo.

Atti preparatori

Art. 4

¹Per la costituzione del polo ai sensi dell'art. 2 e per i relativi lavori preparatori è stanziato un credito massimo di fr. 500'000.-.

²Il contributo di cui al cpv. 1 è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento delle finanze e dell'economia, Divisione dell'economia.

³Il Consiglio di Stato è autorizzato a negoziare con le parti interessate, compresi i rappresentanti del personale, le condizioni per la creazione della società pubblica incaricata di gestire il polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico così come previsto dall'art. 2 lett. c.

Piano industriale

Art. 5

A compimento degli atti preparatori di cui all'art. 4, il Consiglio di Stato provvede a sottoporre al Gran Consiglio un messaggio concernente la realizzazione del polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico sul modello di "centro di profitto con forte autonomia decisionale (Unità di business strategica)", riprendendo in tale modo la terza variante (scenario 3) dello studio della SUPSI, datato maggio 2010.

Entrata in vigore

Art. 6

¹Se accolta in votazione popolare, la presente legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi.

²Il Consiglio di Stato fissa la data della sua entrata in vigore.

II.

L'iniziativa popolare è respinta.

III.

Salvo ritiro dell'iniziativa, il testo di legge di cui al punto I. è posto in votazione popolare con la raccomandazione, da parte del Gran Consiglio, di respingerlo.

Bellinzona, 20 febbraio 2019

Per il Gran Consiglio

La Presidente: P. Kandemir Bordoli

Il Segretario generale: G. Buzzini

Come si vota

Il voto si esprime con la formula **SÌ** o **NO** per l'accettazione o il rifiuto degli oggetti sottoposti a votazione.

Giorni e orari di voto

La votazione cantonale ha luogo **domenica 19 maggio 2019 e nei giorni stabiliti dal Municipio.**

Voto al seggio elettorale

L'elettore che vota al seggio deve portare con sé la carta di legittimazione di voto; essa serve quale prova di non aver votato per corrispondenza.

Voto per corrispondenza

È possibile votare per corrispondenza a partire dal momento in cui si riceve il materiale di voto.

L'elettore può inviare la busta di trasmissione

- tramite il servizio postale;
- imbucandola nella bucalettere posta dinnanzi alla Cancelleria comunale (senza affrancatura);
- consegnandola a mano alla Cancelleria comunale (senza affrancatura).

Per i **Comuni di Lugano e Locarno** l'affrancatura Posta A è indicata sulla carta di legittimazione di voto (l'elettore non deve affrancarla).

Modalità di voto

L'elettore che intende votare per corrispondenza deve usare la stessa busta di trasmissione ricevuta dalla Cancelleria comunale per inviare il materiale votato.

Attenzione a non cestinare la busta!

- seguire attentamente le istruzioni riportate **sul fronte e sul retro della busta e sulla carta di legittimazione di voto;**
- compilare le schede di proprio pugno;
- introdurre le schede votate nell'apposita busta con la dicitura "Busta ufficiale voto per corrispondenza" (**Attenzione: verificare di aver inserito le schede votate nella busta corretta!**);
- compilare la carta di legittimazione di voto **e firmarla** di proprio pugno in originale, **senza tagliarla;**
- inserire nella medesima busta di trasmissione ricevuta dal Comune la busta con le schede votate e immettere correttamente la carta di legittimazione di voto firmata in originale **nel senso indicato dalle frecce.**

Avvertenza: prima di sigillare la busta verificare che l'indirizzo di ritorno (Cancelleria comunale) **sia ben visibile** nella finestra della busta di trasmissione. La busta per il voto per corrispondenza deve giungere alla Cancelleria comunale **entro le ore 12.00 di domenica 19 maggio 2019.**

Per ulteriori informazioni rivolgersi alla Cancelleria comunale, al numero verde **0800 00 15 00** oppure consultare il sito **www.ti.ch/diritti-politici.**

Raccomandazioni di voto

Consiglio di Stato e Gran Consiglio raccomandano di votare:

1

SÌ

al decreto legislativo dell'11 dicembre 2018 concernente lo stanziamento di un credito di 3'300'000 franchi per la realizzazione delle opere di semaforizzazione sulla strada cantonale PT 406 Camorino-Locarno, tratta Cadenazzo-Quartino, nei Comuni di Cadenazzo e Gambarogno

2

NO

all'iniziativa popolare del 31 marzo 2008 "Giù le mani dalle Officine: per la creazione di un polo tecnologico-industriale nel settore del trasporto pubblico"
