

Territorio: le nuove strade dello sviluppo

Lo sviluppo territoriale è sempre alla ricerca di nuove strade, strade metaforiche e strade vere e proprie. Perché lo sviluppo ha prima o poi bisogno di nuove vie di comunicazioni, e le nuove vie di comunicazioni possono a loro volta suggerire (quando non le impongono) nuove direzioni alla crescita stessa. Un processo così complesso, e al quale partecipano tanti attori, non si presta a facili semplificazioni, a separazioni nette tra cause ed effetti. Torna però utile applicargli alcune distinzioni.

La prima ci fa distinguere proprio tra la tematica globale e quella "settoriale" dei trasporti. Ed è questo "taglio" che ispira l'organizzazione di questo tema, che fa seguire ai due contributi introduttivi (M. Borradori e R. De Gottardi) un primo blocco di quattro articoli che sviluppano alcuni aspetti della problematica dei trasporti. Possiamo qui applicare un'altra distinzione, quella tra il consumo di infrastrutture e la loro produzione. Se per un mio spostamento ho a disposizione una strada e una strada ferrata, sarà la mia scelta a creare la realtà della mobilità. Quella costruita dai comportamenti dei ticinesi è bene abbozzata nell'analisi del microcensimento 2000 dei trasporti (v. l'art. di G. Moreni e R. Hürlimann), un'analisi integrata dall'esame dell'utenza 2001 di strade e ferrovie (ed è la prima volta che si tenta una visione d'assieme; v. l'art. di M. Giacomazzi), dell'impatto sul traffico di merci attraverso le Alpi

degli accordi bilaterali con la UE (v. il secondo art. di R. De Gottardi) e di quello dell'utenza dei proprietari (anche moesani) di una carta Arcobaleno (v. l'art. di C. Blotti). Ci sposta decisamente sul versante dell'offerta di infrastrutture la presentazione del progetto di sistema ferroviario Ticino-Lombardia (v. il secondo art. di M. Giacomazzi), l'altra rivoluzione - con quella di Alp-Transit - che investirà nei prossimi 10-15 anni il Ticino dei trasporti.

Il binomio dinamiche spontanee/intervento politico potrebbe aiutarci a introdurre i cinque contributi del secondo blocco del tema. In esso viene svolta una ricognizione non tanto delle dinamiche che stanno attraversando il nostro territorio, quanto delle strategie e degli strumenti di cui la mano pubblica si sta dotando. Ecco allora il grande cantiere aperto della revisione del Piano Direttore (v. l'art. di M. Celio), con il suo "braccio scientifico", il progetto di Osservatorio dello sviluppo territoriale (v. l'art. di G. P. Torricelli), e gli indispensabili inventari naturalistici (v. l'art. di P. Poggiati) e dei beni culturali (v. l'art. di G. Foletti). Completa il giro d'orizzonte sull'intervento statale un'indagine sulla pianificazione territoriale a livello locale, sia che venga effettuata dai comuni (e sono solo 4 quelli che non si sono ancora dotati di un piano regolatore), sia che la realizzi l'autorità cantonale (v. l'art. di M. Büchler, B. Morosi e M. Maggiori).



La moderna gestione del territorio, che Loggi viene portata avanti anche in funzione della mobilità e della salvaguardia del patrimonio naturale e culturale, è dettata dalle regole dello *sviluppo sostenibile*. Questo concetto, che si regge sui tre pilastri della capacità economica, della solidarietà sociale e della responsabilità ecologica, si pone altrettanti scopi: una società più giusta, un'economia più efficiente, un ambiente meglio preservato e valorizzato. Si tratta di obiettivi che devono poter essere raggiunti nel rispetto dei principi di prevenzione, sussidiarietà, partecipazione, uguaglianza e equità, all'insegna dell'armonia e dell'equilibrio.

Sul piano politico, sviluppo sostenibile significa prendere decisioni che tengano conto delle esigenze e delle aspettative delle future generazioni, chinarsi sui problemi, affrontarli e risolverli in termini di tempo utili (cioè nell'immediato), analizzando risultati e impatto in un'ottica allargata il più possibile alle prospettive future.



foto Ti-press / Benedetto Galli

Sempre restando sul piano politico, lo sviluppo sostenibile impone di rinunciare a schemi decisionali restrittivi e non permette di lavorare pianificando e adottando strategie a compartimenti stagni. Da qui tutta l'importanza dell'attività di coordinamento multidisciplinare svolta all'interno del Dipartimento del territorio. Tra i settori più toccati vi è quello della mobilità, alla quale questo tema - non a caso - dedica più di un contributo.

A titolo indicativo, i Piani dei trasporti regionali (elaborati su misura per il Locarnese, il Bellinzonese, il Luganese e il Mendrisiotto) sono frutto di studi integrati, che tengono conto sia dei fattori legati alla mobilità privata, sia di quelli dettati da una maggiore competitività dell'offerta dei trasporti pubblici. Sin dall'impostazione del lavoro di pianificazione, sono state considerate le esigenze della gestione del territorio e quelle del miglioramento del quadro ambientale.

Quadro ambientale che oggi viene considerato nella sua interezza. Questo dossier

sullo sviluppo territoriale, la mobilità e la salvaguardia del patrimonio naturale e culturale, nella seconda parte mette volutamente l'accento su due importanti tecniche di *monitoraggio globale*: l'inventario dei beni culturali e l'Osservatorio sullo sviluppo territoriale. Due metodi di lavoro che hanno come obiettivo il rilevamento di vere e proprie "mappe", che sovrappongono i rispettivi schemi di riferimento alla cartina di base, sulla quale sono tracciate le coordinate del nostro Cantone in materia di evoluzione del territorio.

L'elaborazione degli inventari e il loro costante aggiornamento costituiscono il punto di partenza di una pianificazione che mira a rispettare nel tempo il paesaggio e tutte le sue componenti più vulnerabili: la loro tutela viene costruita proprio sulla base delle conoscenze acquisite in materia di ubicazione e valore dei singoli elementi.

La creazione di un Osservatorio dello sviluppo territoriale (OST-TI) parte dalle medesime premesse. Attraverso un preciso meto-

do di rilevamento e rappresentazione dei dati, si considerano tre diversi scopi: il monitoraggio permanente del territorio cantonale, il controllo degli obiettivi pianificatori, l'informazione continua (rivolta anche al pubblico) sui processi legati allo sviluppo territoriale. L'OST-TI è uno strumento che permette di evidenziare i conflitti riscontrati nell'uso del suolo e di svolgere un'azione di prevenzione a medio-lungo termine. Esso dovrà, ad esempio, tenere sotto controllo lo sfruttamento delle risorse ambientali (come superfici agricole, bosco), delle risorse storico-culturali (siti archeologici, paesaggi antropici), delle maggiori risorse economiche (infrastrutture, aziende) e, non da ultimo, delle reti sociali che fanno da sfondo alle dinamiche dello sviluppo: struttura e distribuzione della popolazione, dinamica degli insediamenti. Il territorio è quindi chiamato, da una parte, ad assolvere i compiti che si pongono sul piano economico e sociale, dall'altra, a coniugarvi le esigenze che derivano dalla necessità di mantenimento e rinnovamento delle principali risorse ambientali: aria, acqua, suolo. L'obiettivo finale, in sintonia con quanto scaturisce dallo sviluppo sostenibile, è la salvaguardia di un contesto equilibrato, all'interno del quale il paesaggio naturale e quello costruito si completano e si arricchiscono a vicenda. ■



Marco Borradori,
direttore del Dipartimento
del territorio