

Assemblea generale SSIC Ticino
Salone Olimpia, Airolo
13 maggio 2004
Intervento di Marco Borradori

E' sempre con vivo interesse che partecipo alle manifestazione della SSIC-Sezione Ticino, poiché il settore della costruzione è uno dei partner di riferimento del Cantone - e del Dipartimento che dirigo, in particolare - e poiché l'andamento dell'attività edilizia rispecchia lo stato di salute del mercato interno, la progettualità delle collettività pubbliche e la fiducia degli operatori economici. Si tratta quindi di un ambito chiave della nostra società. Inoltre, l'esperienza fatta in questi anni ha dimostrato l'importanza del dialogo fra l'ente pubblico e le forze attive in prima linea sul territorio.

Il periodo congiunturale - lo sappiamo tutti - resta delicato, sebbene si riscontrino tendenze al miglioramento. A livello di finanze pubbliche, la questione è all'ordine del giorno e le esigenze di contenimento della spesa pubblica sono note. Il Confronto con gli altri Cantoni svizzeri non ci dà in ogni caso perdenti: sono ben 18 i Cantoni che hanno chiuso i conti del 2003 in rosso, molti dei quali con risultati d'esercizio parecchio peggiori a quanto preventivato. La stessa cosa credo si possa dire anche per il settore della costruzione, che lo scorso anno ha saputo dare prova di stabilità, capacità concorrenziale e anche - sostanzialmente - di volontà di mettersi in gioco, confrontandosi con i sindacati e i lavoratori.

Occorre dire che la presenza della SSIC-TI - soprattutto per il tramite del suo direttore cantonale, Edo Bobbià, e del suo presidente, Dante Gilardi - è costante, vigile e attenta. Sia a livello di dibattito politico, sia con iniziative propositive sul piano culturale e ricreativo.

La situazione generale che stiamo vivendo è però preoccupante, e lo Stato è chiamato ad agire su diversi fronti con misure di risparmio a vari livelli: comunale, cantonale e federale. La valutazione dei costi delle opere pubbliche e le conseguenti decisioni cantonali non sempre sono condivise dal vostro settore: è comunque evidente che l'attenzione dell'ente pubblico in un periodo di magra deve badare anche ai cordoni della borsa. Questo non significa - l'ho ripeto sempre - che il prezzo sia l'unico criterio. A parità di qualità e prestazioni è però certo che conta. Conta per una famiglia, per un'impresa, e conta per lo Stato. Con prudenza poi, ma inevitabilmente, il dibattito sulla riduzione in generale degli investimenti resta aperto. Poiché la domanda dei privati non può

permettere al vostro settore di mantenere un livello di lavori sufficientemente elevato, è dunque comprensibile che voi guardiate con qualche apprensione alle scelte degli enti pubblici.

Il Dipartimento del territorio, inoltre, è chiamato a conciliare esigenze molto diverse, a volte addirittura contrapposte: costruzioni, ambiente e pianificazione. L'obiettivo è una tenace e paziente ricerca di equilibrio e sostenibilità. Credo, però, di poter dire con una certa soddisfazione che i risultati raggiunti attraverso un impegno puntuale e continuo sono soddisfacenti.

Ho accennato agli investimenti, perché non bisogna darli per scontati. Il livello degli investimenti previsto nel Piano finanziario '04-'07 è però buono: si parla di 355 milioni di franchi lordi. Il punto focale delle opere pubbliche in programma - come noto - è la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate, nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese. Dopo anni di procedure, progetti e faticose negoziazioni con i competenti uffici federali, finalmente, un paio di settimane or sono abbiamo ricevuto i preavvisi positivi e la garanzia del finanziamento da parte dell'USTRA e del BUWAL. Il primo colpo di piccone dei lavori di costruzione del tunnel di 2,6 km fra lo svincolo di Lugano Nord e Cassarate è una realtà vicinissima.

Con un traffico medio quotidiano previsto in un futuro neppure troppo lontano di 26.000 veicoli, quest'opera viene a giusta ragione considerata come l'infrastruttura più importante del PTL. La sua realizzazione, come sapete, comporterà fra l'altro la riorganizzazione dello svincolo di Lugano Nord dell'autostrada A2. Il costo totale del progetto è di quasi 355 milioni di franchi. Come accennato, i primi appalti (5-6 lotti per un totale di 80-100 milioni) saranno pubblicati a breve e i lavori inizieranno entro la fine di quest'anno con gli scavi del cunicolo di soccorso. All'inizio del 2005 si passerà quindi allo scavo della galleria principale. Il finanziamento federale ammonta a 203 milioni di franchi, su un preventivo globale di 355 milioni. La durata dei lavori - compresa la riorganizzazione dello svincolo e la ristrutturazione del quartiere di Cornaredo - è stimata in circa 5 anni.

Sempre in ambito di PTL, siamo inoltre a buon punto con il progetto di potenziamento della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (investimento lordo di 40 milioni). Partiremo con gli appalti a brevissimo, mentre l'inizio dei lavori è agendato al 2005, in corrispondenza con i lavori di scavo per la galleria Vedeggio-Cassarate. Ma non voglio fare qui una lista della spesa. Desidero solo confermare, dati alla mano, l'impegno del cantone in un settore - quello delle infrastrutture pubbliche - che sappiamo essenziale allo sviluppo futuro del Ticino. Essenziale perché, da un lato, l'adeguamento della rete delle vie di comunicazione ferroviarie e stradali è un fattore competitivo essenziale per la nostra regione; d'altro canto, interventi infrastrutturali sono fondamentali e

necessari a un miglioramento della qualità di vita di chi in Ticino abita e lavora, o di chi ci viene per turismo.

Il trasferimento del traffico pesante in transito dalla strada alla ferrovia (con il punto cruciale della realizzazione - con inizio dei lavori nel 2006 - del tunnel del Monte Ceneri a due tubi in contemporanea con i lavori al traforo del San Gottardo, e con il prolungamento della linea veloce a sud di Lugano - altra battaglia che stiamo conducendo con voi); i ripari fonici a Chiasso, Bissone e Melide, il potenziamento dei trasporti pubblici e le misure fiancheggiatrici che sono parte integrante del PTL e mirano a migliorare il bilancio ambientale e l'assetto territoriale - sono tutte scelte operative che testimoniano la strategia del Cantone, volta a una mobilità sostenibile. Ci sono naturalmente molti altri progetti sui quali non mi dilungherò qui (sistema ferroviario TILO Ticino-Lombardia; piste ciclabili; ferrovia Mendrisio-Stabio-Arcisate-Malpensa, ecc).

Un ultimo tema che so starvi a cuore - come lo sta a me - è il tema degli standard relativi al settore stradale e degli edifici pubblici del cantone e di Enti sussidiati. Anche in quest'ambito abbiamo voluto avviare una riflessione approfondita. I risultati verranno resi noti prossimamente, anche se sin d'ora posso affermare che le prime risultanze dimostrano che non vi sono sprechi.

In conclusione, auguro a voi tutti qui presenti un ottimo proseguimento dei lavori ed esprimo l'auspicio che i rapporti fra Cantone e SSIC-TI possano continuare all'insegna della collaborazione e del dialogo.