

Coscienza Svizzera "Aggregazioni in cammino"
Bellinzona, 30 giugno 2005

Intervento di Marco Borradori, Consigliere di Stato,
Direttore del Dipartimento del territorio

Insieme al cantiere di AlpTransit, quello delle **aggregazioni** comunali rappresenta una delle riforme che incideranno maggiormente sull'assetto futuro del nostro territorio cantonale. Il Dipartimento che dirigo è stato coinvolto direttamente e indirettamente nel progetto delle fusioni, proprio per la fitta trama di temi legati al territorio, e alla sua gestione, con cui siamo continuamente confrontati. I rapporti con i Comuni e la collaborazione con i Consorzi sono molto frequenti: pianificazione, ambiente e qualità dell'aria, energia, trasporti e mobilità, sono tutte tematiche che vanno trattate con una continuità che non si arresta ai confini comunali. Il nostro spazio d'azione è dunque molto spesso sovracomunale e regionale.

La **politica di gestione del territorio** si avvale in particolare di uno strumento - che noi definiamo strategico, e vorremmo lo fosse veramente: il Piano direttore cantonale (PD), attualmente in consultazione in un documento dal titolo "Un progetto per il Ticino. Scenari e obiettivi per il nostro territorio". Alla base dei lavori di revisione - che hanno suscitato molti interventi critici e profilati, ma ben venga questo genere di partecipazione attiva, poiché non potrà che migliorare il risultato del lavoro - c'è stata una riflessione sul futuro del nostro Cantone, con un orizzonte plausibile di 10-15 anni.

Le linee d'azione che ci siamo dati come priorità, si sono concentrate su alcuni obiettivi: la tutela e la valorizzazione del paesaggio; la riorganizzazione del territorio, sia internamente attraverso la promozione della città regione o regione policentrica, sia nel contesto nazionale e internazionale; la garanzia della mobilità con la **riorganizzazione dei trasporti pubblici**; una migliore qualità di vita per tutti i cittadini; e, infine, l'attenzione a uno sviluppo economico competitivo e sostenibile. Si tratta di un *cahier de charges* - ce ne rendiamo conto - piuttosto impegnativo, tanto più che la sua applicazione deve essere modulata in modo diverso a seconda delle regioni del Cantone. La richiesta formulata dall'Associazione dei comuni urbani ticinesi (ACUTI) di devolvere una parte dei proventi della vendita dell'oro per promuovere le aggregazioni urbane, di cui si è parlato in precedenza, si colloca nel contesto del modello territoriale di cui il

Piano direttore si fa carico. Al proposito rilevo però che il Consiglio di Stato non ha ancora preso posizione sul tema.

In questi ultimi anni, abbiamo assistito a una polarizzazione dell'assetto territoriale ticinese. Il ruolo di polo cantonale di **Lugano** si è confermato e rafforzato. Le aggregazioni con i Comuni limitrofi hanno permesso alla Città di acquisire una massa critica maggiore, e di estendere perciò la sua influenza su tutto il Sottoceneri, ma anche – lo riconosco volentieri – su “un'importante fascia di frontiera italiana” (*vedi risposta CRTL consultazione PD*). Con i suoi 50mila abitanti, Lugano è oggi in grado di competere con le maggiori agglomerazioni svizzere (si situa se non erro al nono posto per numero di abitanti e al sesto per rapporto posti di lavoro/popolazione) e di rappresentare il nostro Cantone adeguatamente su scala nazionale e internazionale. Sottolineo che non si tratta di un'esagerazione.

Gli agglomerati di **Bellinzona** e **Locarno** hanno invece mantenuto le loro posizioni. Tuttavia Locarno, spiace costatarlo, è penalizzata dalle importanti differenze tra i Comuni dell'agglomerato e non è ancora riuscita a trovare la giusta coesione per porsi con sufficiente autorevolezza quale leader nel settore turistico. D'altro canto, in questi ultimi mesi ho avuto modo di confrontarmi con questa città su alcuni temi particolari - penso ad esempio al Museo del territorio - e devo dire che le visioni non mancano.

Le difficoltà maggiori toccano, però, le **Valli** e la Leventina in particolare, che non si è mai ripresa dal calo demografico e occupazionale degli anni Novanta. Il Mendrisiotto, da parte sua, ha sofferto dei mutamenti economici e dei nuovi accordi istituzionali entrati in vigore, che hanno in parte cambiato le regole del gioco fra noi e la vicina Italia. La concorrenza di certa industria esercitata dall'area metropolitana milanese, le mutazioni nel campo della logistica, i problemi legati al commercio transfrontaliero (che colpiscono in particolare **Chiasso**, pur se è di ieri la notizia che sta tornando conveniente acquistare la benzina in Svizzera anche per i detentori italiani delle carte-sconto) sono i fattori negativi - dal punto di vista economico - più evidenti. Occorre dire che, se questa regione soffre nella sua globalità di determinati problemi - quali un accentuato inquinamento dell'aria e una situazione a volte critica nel settore del traffico - si riscontra un maggior dinamismo a favore di **Mendrisio** (anche legato al commercio al dettaglio transfrontaliero, Foxtown, che ha comunque il suo rovescio della medaglia). Mentre Chiasso resta in perdita di velocità (anche se, personalmente, apprezzo moltissimo gli sforzi che la città sta facendo da qualche anno nel settore culturale, e già non mi sembra poco, seppur questo non basterà da solo a capovolgere la tendenza in atto).

Appare chiaro che le regioni del nostro Cantone hanno vocazioni e ruoli diversi. Il PD punta, dunque, a favorire l'evoluzione di un territorio dove le vocazioni e il potenziale delle diverse regioni possano svilupparsi armoniosamente. Il Dipartimento del territorio ha sottoscritto sin dall'inizio la politica delle aggregazioni, nel senso che l'abbiamo riconosciuta come un'opportunità da cogliere senz'altro, anche per rendere maggiormente produttiva ed efficace la pianificazione del territorio. Dal punto di vista del riordino territoriale, le aggregazioni sono un passo logico e, anzi, necessario. Dal punto di vista geografico, sociale ed economico, gli agglomerati costituiscono di fatto, già oggi, entità uniche. D'altronde, come detto, per la natura dei temi che tratta, il mio Dipartimento ha sempre dovuto tenere conto dell'esistenza di una realtà sovracomunale.

Le fusioni - grazie a un nuovo disegno dei profili comunali - contribuiranno dunque, insieme alla nuova politica territoriale, a fondare le premesse per affrontare le esigenze di sviluppo e competitività economica poste dal contesto fortemente globalizzato in cui ci troviamo a operare. Poter disporre di agglomerati più vasti e forti, faciliterà il lavoro nell'ambito della riorganizzazione territoriale, a beneficio di tutta la collettività, in quanto essi sono premessa per un Ticino forte nel suo insieme. Per i servizi del mio Dipartimento, questo significherà sicuramente anche un impegno maggiore: il cantiere della Nuova Lugano, ad esempio, non è ancora concluso e, anzi, richiede proprio ora una serie di ottimizzazioni pianificatorie non di poco conto.

A proposito di realtà sovracomunali già in atto, è necessario ricordare qui la creazione delle **Commissioni regionali dei trasporti** (CRT). Le CRT sono nate all'inizio degli anni Novanta nell'ambito dei Piani dei trasporti - che definiscono in particolare i flussi d'accesso ai centri cittadini e fra le aree interne -, ma si tratta di un tema sul quale non mi voglio dilungare in questa sede. Ho voluto però accennare brevemente alle CRT, poiché esse sono un modello di collaborazione fra Comuni che ha dato risultati eccellenti e, soprattutto, concreti: non da ultimo, proprio alle CRT si devono i concetti territoriali sovracomunali di agglomerato.

Così come l'esempio dei "piani dei trasporti", ve ne sono altri che implicano modalità di lavoro e procedure decisionali allargate. Ad esempio, sempre per restare nel concreto, il concetto di "parco" (nello specifico sto pensando al Parco del Piano di Magadino), che rispecchia i principi sui quali si basa la riforma istituzionale delle fusioni e persegue obiettivi per i quali è necessaria una visione territoriale d'insieme, mirata - come nel caso della creazione di un'unica entità comunale - non a causare inutili o mal finalizzati vincoli, bensì a creare occasioni di sviluppo, potenziando sinergie e creandone di nuove.

Il limite del nostro Cantone - è già stato evocato - è un problema di **spazio**. Abbiamo un territorio occupato da boschi e foreste per il 50% della sua superficie. Nel fondovalle (15% della superficie totale) vive l'80% della popolazione e si concentra il 90% dei posti di lavoro. Infrastrutture stradali e ferroviarie, aree residenziali, aree industriali, zone commerciali, zone di svago: tutto o quasi, concentrato nel 15% del territorio! Se pensiamo alla frammentazione delle diverse zone causata dai confini comunali, o dal moltiplicarsi delle infrastrutture - ad es. quelle sportive, magari perché ogni Comune vuole il suo campo di calcio - capiamo tutta l'urgenza di convertirci finalmente a un uso razionale sia del territorio, sia delle risorse finanziarie cantonali e comunali. Stando, poi, agli studi elaborati nell'ambito della revisione del PD, nel prossimo futuro i conflitti per l'uso del territorio tenderanno ad acuirsi ulteriormente. E' dunque necessario allargare la consapevolezza di questa situazione, e ringrazio gli organizzatori di questo Convegno, poiché stanno contribuendo a dare una voce, anzi, molte voci, autorevoli e competenti a queste tematiche fondamentali.

Ma quali sono gli elementi essenziali che possono concorrere a un rilancio anche territoriale del nostro Cantone? In primo luogo, una rete di trasporto capace di integrare il Ticino e i suoi centri urbani nel sistema nazionale e internazionale. E qui sto pensando soprattutto alla rete ferroviaria e allo sviluppo del sistema regionale Ticino-Lombardia (TILO), il cui obiettivo è collegare in modo diretto gli agglomerati di Locarno/Bellinzona, Lugano, Mendrisio/Chiasso, Como e Varese. Poi, la realizzazione dell'asse ferroviario Lugano-Mendrisio-Arcisate-Malpensa che, oltre a collegarci rapidamente con gli agglomerati italiani e l'aeroporto intercontinentale milanese, ci permetterà di raggiungere la Svizzera occidentale con tempi di percorrenza molto inferiori agli attuali. Per quanto concerne la rete stradale, manteniamo l'obiettivo di collegare il Locarnese con la rete autostradale (stiamo aspettando che Berna approvi il tracciato della A2-A13).

Il progetto AlpTransit resta naturalmente una delle nostre priorità. E qui sono stati fatti recentemente passi avanti molto significativi. Infatti, il 22 giugno il Consiglio federale ha liberato una quota del credito per la realizzazione del tunnel del Monte Ceneri a due tubi, pari a 1,3 miliardi di franchi (il costo totale è di circa 2 miliardi). Mentre il 17 giugno è uscito sul Foglio ufficiale il bando pubblico dell'Ufficio federale dei trasporti per lo studio del tracciato che da sud di Lugano arriva fino a Chiasso. L'obiettivo delle Nuove trasversali ferroviarie alpine - lo sappiamo - è di favorire il trasferimento del traffico merci in transito dalla gomma alla rotaia, così da rendere più fluido e sicuro il traffico lungo l'asse del San Gottardo e ridurre il carico ambientale, a beneficio della qualità di vita dei cittadini e del nostro paesaggio, patrimonio collettivo e risorsa preziosa che va assolutamente preservata. Ma questo progetto permette anche di collegare Bellinzona a Lugano in 12 minuti anziché i 26 attuali, e Locarno a Lugano in 22 minuti anziché gli attuali 50.

In tema di trasporti, infine, non posso dimenticare il grande sforzo operato dal Dipartimento del territorio e dal Consiglio di Stato nell'ambito dei **trasporti pubblici**. In questo settore gli investimenti (contributi alle imprese) sono aumentati dai 6 milioni di franchi del '95-'96 ai circa 30 milioni di franchi del 2005. (...)

La città regione si fa quindi più compatta e la presenza di agglomerati forti, nei quali si fondono la politica istituzionale e quella territoriale, diventa l'ovvia premessa per il rafforzamento in modo durevole e duraturo di tutto il Cantone, cosa che tutti noi auspichiamo.