

Presenza di posizione dell'ASPAN-TI sul Rapporto sullo sviluppo territoriale 2005.

Lodevole
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Bundeshaus Nord
Kochengasse 10
3003 BERNA

Lugano, 14.9.2005.

Il Consiglio direttivo dell'ASPAN-TI ha preso conoscenza del Rapporto sullo sviluppo territoriale 2005 ed ha partecipato alla Conferenza informativa che il dott. Pierre Alain Rumley, Direttore dell'ARE, ha tenuto lo scorso 8 giugno 2005 a Lugano.

Il Consiglio direttivo dell'ASPAN-TI ha discusso, il 13 settembre 2005, il documento sulla base di un rapporto presentato da un Gruppo di lavoro interno. L'ASPAN-TI condivide la presa di posizione formulata il 14 luglio 2005 dall'ASPAN centrale e presenta le seguenti osservazioni complementari.

In linea generale ci complimentiamo per il lavoro svolto e per le modalità di presentazione di questo documento che svolge un ruolo importante e permette di far riflettere e dibattere sul tema della pianificazione territoriale in Svizzera.

1) Osservazioni di carattere generale.

1.1) Necessità di rivedere il rapporto precedente

Condividiamo la necessità di rivedere il precedente documento sullo sviluppo territoriale, che risale al 1987, e l'aggiornamento delle Linee guida del 1996. In questi anni la situazione economica in Svizzera è profondamente cambiata.

E' dunque giusto procedere ad una revisione dei concetti pianificatori del 1987.

Riteniamo interessante il progetto territoriale composto da uno schema grafico e da una strategia globale ben strutturata. Quest'impostazione prelude a non pochi miglioramenti nel modo di intendere e praticare la pianificazione del territorio. Crediamo sia opportuno adeguare la politica territoriale svizzera alle esigenze dello sviluppo sostenibile con particolare attenzione al rispetto della Convenzione delle Alpi.

1.2) Rapporto tra analisi e scelte pianificatorie.

Nel documento le analisi sono approfondite e ben documentate mentre risulta lacunosa la descrizione delle cause dei problemi e le conseguenti scelte pianificatorie. In particolare si afferma che lo sviluppo territoriale, così come è stato conosciuto negli ultimi lustri, non sia più sostenibile in futuro senza fornire sufficienti motivazioni e strumenti di valutazione concreti. A nostro modo di vedere sarebbe di interesse generale poter avere un bilancio approfondito dell'ARE sugli obiettivi in materia di ordinamento territoriale della Confederazione formulati con le "Linee generali per l'ordinamento del territorio svizzero" del 1996 e avere commenti e riflessioni sulle relazioni tra i diversi attori della pianificazione territoriale ai diversi livelli istituzionali (Confederazione, Cantoni, Comuni) e sui differenti strumenti impiegati

1.3)Modello territoriale.

Il rapporto affronta questioni centrali relative allo sviluppo degli agglomerati, dello spazio rurale e dello spazio alpino, come pure delle relazioni tra questi tre spazi territoriali.

L'ASPAN-TI sostiene il modello territoriale che prevede una Svizzera policentrica. Per raggiungere questo obiettivo risulta importante continuare la politica regionale di sostegno alle regioni periferiche.

In un momento in cui le aziende federali che, in precedenza svolgevano in parte tale politica (FFS,PTT, militare, Swisscom), hanno subito profonde trasformazioni, risulta indispensabile attuale, a livello federale, una politica di sostegno delle regioni periferiche. La politica di sviluppo degli spazi rurali deve essere distinta da quella a favore degli agglomerati urbani perché le problematiche sono diverse. Deve essere perseguito l'obiettivo della solidarietà tra le diverse regioni del Paese.

1.4)Agglomerati urbani.

La Confederazione deve tener conto, nei suoi interventi, degli agglomerati urbani. Occorre concretizzare a livello legislativo i dettami dell'art.50 della Costituzione federale. In quest'ambito si pongono due problemi principali: la governabilità ed il finanziamento. Il problema della governabilità puo' essere affrontato assegnando valore esecutivo ai Piani regionali di sviluppo degli agglomerati. Non deve capitare che questi piani, una volta adottati a livello generale, vengano continuamente messi in discussione per problemi locali o settoriali.

E' importante sviluppare progetti di agglomerato in ognuno di questi centri dove si concentra i 2/3 della popolazione svizzera.

Circa il finanziamento l'ASPAN-TI ritiene che la Confederazione debba contribuire al finanziamento delle infrastrutture relative alle misure di gestione della mobilità, in particolare ai trasporti su ferro e su gomma all'interno degli agglomerati urbani. Le maggior difficoltà dovute al continuo incremento della mobilità privata si registrano infatti all'interno degli agglomerati urbani dove è necessario intervenire a sostegno dei trasporti pubblici, L'ASPAN-TI ritiene corretta la creazione di un Fondo infrastrutturale per il traffico negli agglomerati urbani al quale partecipi anche la Confederazione.

1.5)Legge federale sulla pianificazione del territorio.

L'ASPAN-TI ritiene che la Legge federale sulla pianificazione del territorio, del 1980, sia una buona legge ancora valida al giorno d'oggi. Essa non ha dunque nessun bisogno di una revisione globale.

Le strategie pianificatorie possono essere concretizzate in altri modi , ad esempio con un maggior coordinamento tra i Piani direttori cantonali.

Riteniamo che, invece di una revisione completa della Legge federale, risulti piu' efficace agire attraverso strumenti già in vigore, come ad esempio i Piani direttori ai quali occorre affidare maggiore incisività.

La legge federale dovrebbe semmai venir integrata con le dovute risposte ai problemi ed alle tematiche che si sono delineate negli ultimi lustri, primo tra tutti quello degli agglomerati urbani.

1.6)La dispersione degli insediamenti.

Riteniamo corretto combattere la dispersione degli insediamenti. All'interno delle zone edificabili esiste un potenziale non sfruttato di 60mila ettari che potrebbe ospitare 2,5 milioni di abitanti. Il Piano nazionale degli insediamenti potrebbe rappresentare una buona soluzione ma dovrebbe essere studiato in stretta collaborazione con i Cantoni per garantire il rispetto delle competenze.

In un primo tempo questo piano dovrebbe essere limitato agli insediamenti di interesse nazionale.

In particolare riteniamo che sia necessario un miglior coordinamento tra insediamenti e traffico. Attualmente gli insediamenti, abitativi e commerciali, vengono pianificati senza tener conto dei problemi di traffico che causano. Soprattutto la creazione di nuovi centri commerciali, e degli altri grandi attrattori di traffico, deve essere verificata in quest'ottica.

1.7)Sensibilizzazione della popolazione.

Riteniamo necessario incrementare l'opera di sensibilizzazione nei confronti della popolazione circa l'importanza dei problemi legati allo sviluppo sostenibile. Quest'ultimo può essere raggiunto attraverso un cambiamento di mentalità. L'ASPAN, a tale proposito, può svolgere un ruolo importante.

1.8)Le proposte operative.

Sono da condividere le proposte operative contenute nel documento dell'ARE e, in particolare:

--è indispensabile migliorare la collaborazione tra la Confederazione, i Cantoni ed i Comuni che si occupano di pianificazione del territorio

--è corretto auspicare una maggior coerenza tra le politiche settoriali della Confederazione

--è corretto richiedere di poter usare strumenti economici e finanziari. A proposito della compensazione del plusvalore, prevista dall'art.5 della Legge federale sulla pianificazione del territorio, riteniamo che dovrebbe essere limitata ai problemi di riqualificazione del tessuto urbano.

--occorre prendere in considerazione, a livello legislativo, le città e gli agglomerati urbani.

2) Osservazioni specifiche al Canton Ticino.

2.1) Spazio metropolitano.

Riteniamo corretto, come fa il rapporto, non fermare l'ambito territoriale di riferimento ai confini nazionali per tener conto delle aree metropolitane.

Osserviamo che il documento dell'ARE inserisce il Canton Ticino in uno spazio metropolitano a sud delle Alpi che si estende fino a Milano. Occorrerebbe precisare quale potrà essere il ruolo del Canton Ticino in tale spazio.

Facciamo notare che lo spazio metropolitano a sud delle Alpi, così concepito, presenta un'importante differenza rispetto a quelli situati a nord delle Alpi.

Infatti, a sud della catena alpina, il polo centrale non è ubicato in Svizzera.

I centri di Ginevra, Basilea, Zurigo rappresentano invece il polo di aree metropolitane che si estendono anche fuori dei confini elvetici.

Nel nostro caso il polo centrale coincide con la città di Milano.

A nostro modo di vedere il Ticino può svolgere funzioni particolari, rispetto alla Lombardia, in particolare nei seguenti campi:

--il turismo

--la piazza finanziaria

--la gestione logistica

--la ricerca universitaria

Occorre infatti tener presente che il Ticino, rispetto alle province italiane, possiede un'autonomia politica notevolmente superiore che gli assicura maggior potere decisionale.

Nel campo della ricerca, ad esempio, sono sorte negli ultimi anni realtà universitarie che possono svolgere un ruolo importante nell'ambito della ricerca nello spazio metropolitano del sud delle Alpi. L'USI, la SUPSI; l'Istituto di biomedicina di Bellinzona, ad esempio, possono assicurare un importante irraggiamento internazionale.

Osserviamo inoltre che le aree metropolitane al nord sono correlate al resto del Paese con un "sistema urbano strategico". Nel caso del nostro Cantone Alp Transit e la ferrovia Lugano-Mendrisio-Stabio-Malpensa non hanno solo obiettivi trasportistici ma anche quello di legare il Paese l'uno con il nord e l'altro con l'ovest.

2.2) Collaborazione con la Regio insubrica.

L'ASPAN-TI concorda con l'osservazione del Rapporto secondo cui è necessario rafforzare la collaborazione con la Regio insubrica.

Per raggiungere tale obiettivo sono comunque indispensabili interventi infrastrutturali importanti che non possono essere raggiunti senza l'aiuto della Confederazione.

Nel punto seguente (2.3) elenchiamo i principali interventi da attuare.

2.3) Principali interventi interessanti il Canton Ticino.

2.3.1) Alptransit.

Occorre completare al più presto il progetto Alp Transit in territorio ticinese con le linee di accesso da Lugano a Chiasso e da Camorino a Biasca sud. In particolare, dopo la decisione del parlamento europeo del 21 aprile 2004 di considerare prioritario l'asse ferroviario Genova-Rotterdam e considerato il quadruplicamento della linea Seregno-Monza occorre, da parte svizzera, definire al più presto il tracciato di Alp Transit a sud di

Lugano con il collegamento alle rete ferroviaria italiana. Come affermato al punto 2.1) Alptransit ha anche l'obiettivo di legare il Ticino al nord del Paese.

2.3.2) Ferrovia Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa.

Realizzare rapidamente il collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa che collegherebbe il Cantone con l'aeroporto continentale della Malpensa e, grazie al raccordo della linea del San Gottardo con quella del Sempione a Gallarate, permetterebbe di raggiungere la Romandia, dal nostro Cantone, in sole tre ore. In questo senso, come affermato al punto 2.1) questa ferrovia permette di legare il Cantone all'Ovest del Paese.

2.3.3) Legge federale sul trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia.

Garantire l'entrata in vigore, a partire dal 2009, della Legge federale sul trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Essa prevede di limitare a 650mila i passaggi di veicoli pesanti attraverso le Alpi dopo due anni dall'apertura della galleria ferroviaria del Lötschberg che, secondo le ultime previsioni, dovrebbe essere messa in esercizio nel 2007.

L'obiettivo deve essere raggiunto senza ritardi se si vuole evitare "l'effetto corridoio" al nostro Cantone.

L'ASPAN-TI è preoccupata perché i progressi in questo campo sono molto lenti: il 2009 si avvicina e l'obiettivo dei 650mila passaggi non può essere raggiunto da un momento all'altro. L'ASPAN-TI ha preso atto del recente studio delle società Rapptrans ed Ecoplan, svolto per conto dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada VSS, secondo cui la borsa dei transiti è tecnicamente realizzabile e sostenibile dal punto di vista economico.

Occorre dunque insistere affinché la Legge federale sul trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia venga rispettata per evitare al Canton Ticino gli aspetti negativi dell'effetto corridoio che, purtroppo, si manifestano già attualmente.

2.3.4) Aggancio del Locarnese alla N13.

Occorre agganciare il Locarnese alla rete delle strade nazionali scegliendo la variante maggiormente rispettosa dell'ambiente tenendo conto di un ragionevole rapporto costi/benefici.

2.3.5) Messa in rete dei centri urbani cantonali.

I principali centri urbani del Cantone devono essere messi in rete approfittando della galleria ferroviaria di base del Ceneri affinché essi siano raggiungibili in pochi minuti.

2.3.6) Superstrada Stabio-Gaggiolo.(A 394)

Circa la tratta Stabio-Gaggiolo, l'ASPAN-TI ritiene prioritaria la realizzazione della ferrovia Mendrisio-Stabio-Varese-Malpensa e chiede all'Autorità competente di aggiornare il concetto dell'arteria stradale sulla base dei principi di sostenibilità ambientale. Siamo infatti preoccupati per le conseguenze che la costruzione della Stabio-Gaggiolo potrebbe avere sull'intera rete stradale cantonale (e non solo sul Mendrisiotto) Essa potrebbe diventare la seconda porta di accesso del traffico pesante di transito che da Ventimiglia-Genova-Alessandria porta al San Gottardo ed al nord Europa con pesanti conseguenze

negative sull'intera rete autostradale svizzera, sull'ambiente e sulla qualità di vita della popolazione.

Ne risulta la necessità, prima di prendere in considerazione la realizzazione di questa tratta, di procedere al contingentamento del traffico pesante di transito come richiesto dalla Legge federale sul trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia.

2.6.7) Collegamenti aerei.

Il Cantone deve essere mantenuto nella rete dei collegamenti aerei con i principali centri economici svizzeri ed europei.

Il Consiglio Direttivo dell'ASPAN-TI ringrazia l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale per l'opportunità che gli è stata data di esprimersi su di un tema di così grande importanza e per l'attenzione che vorrà dedicare ai temi da noi sollevati.

Per il Consiglio Direttivo ASPAN-TI

Il presidente:

ing. Giancarlo Ré