

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE
(CRTL)

**PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LUGANESE
DI SECONDA GENERAZIONE
PAL 2**

FASE 1

MODELLO DI SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO

1. Premessa

Il presente documento riunisce le considerazioni essenziali di natura socio-economica che rappresentano le basi delle scelte di sviluppo attorno alle quali si intende precisare il Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL 2).

2. Mandato

Il mandato di allestire il PAL 2 è stato affidato a Studi Associati SA, Lugano. Per lo svolgimento del compito la CRTL ha ritenuto di affidare due mandati di accompagnamento specifici a Consavis SA per l'inquadramento socio-economico e a Brugnoli & Gottardi Ingegneri consulenti SA per gli aspetti legati allo sviluppo della mobilità.

3. Documenti di riferimento

I documenti di riferimento sui quali si è costruita la visione di sviluppo ritenuta per l'elaborazione del PAL 2 sono i seguenti:

- Consiglio di Stato, "Piano direttore cantonale", Bellinzona, 2009
- DT / CRTL, "Programma d'agglomerato del Luganese – Trasporti e insediamento", Bellinzona/Lugano 2007
- Angelo Rossi, "Lo sviluppo della regione urbana del Luganese nell'era della globalizzazione e della metropolizzazione", CRTL, Lugano 2008
- Angelo Rossi, "Il futuro del Piano del Vedeggio", in "Il Piano del Vedeggio", Salvioni, Bellinzona 2007
- i.CUP / IRE, LNL – La Nuova Lugano, Visioni, sfide e territorio della Città, USI, Mendrisio 2008
- Curzio Sasselli, Management territoriale – Il Vedeggio, Bellinzona, 2008
- Credit Suisse, Qualità della localizzazione – più di un semplice slogan, Zurigo, 2004
- Credit Suisse, Lugano e il Ticino urbano – Struttura e prospettive, Zurigo 2005
- Credit Suisse, Il Canton Ticino – Strutture e prospettive, Zurigo 2010

4. Contesto

L'agglomerato del Luganese¹ rappresenta la realtà economica di gran lunga più importante del Cantone Ticino.

Nel comprensorio dell'agglomerato (distretto) risiede ca. il 40 % della popolazione ticinese (ca. 133'400 unità al 31.12.2009) e sono impiegati oltre il 45 % degli addetti complessivi (ca. 81'500 unità al 31.12.2008).

Il gettito cantonale base² (al 100 %) delle persone fisiche è generato nella misura di oltre il 51 % (pari a CHF 383 mio, dati 2007) dai residenti nei Comuni facenti parte dell'agglomerato luganese.

Per le persone giuridiche, tale percentuale sale addirittura ad oltre il 71 % (pari a CHF 233 mio, dati 2007). A questo dato si aggiunge la quota delle imposte alla fonte, pari a ca. CHF 32 mio (2007, pari ad oltre il 52 % del gettito cantonale).

Il moltiplicatore politico medio del distretto di Lugano nel 2009 era di 73.05 punti (a fronte di una media cantonale di 78.03 punti). Il dato del distretto di Mendrisio era di 79.20 punti, quello di Locarno di 86.74, mentre per tutti gli altri distretti il valore superava i 93.00 punti.

Le risorse fiscali procapite (dati 2007) del distretto di Lugano sono pari a CHF 4'689, a fronte di una media cantonale di CHF 3'606 (tutti gli altri distretti del Cantone si situano sotto la media cantonale). Il dato dell'agglomerato di Lugano per il 2007 ammonta a CHF 4'810 e per rapporto al dato del 1997 è in crescita del 29 % (considerando il contributo di livellamento). La crescita media cantonale nel periodo è stata del 19 %; va però sottolineato come vi sia stata una crescita unicamente nell'agglomerato di Lugano e in quello di Mendrisio-Chiasso (22 %).

Lo studio³ del prof. Angelo Rossi realizzato nel 2008 su incarico della CRTL ha individuato le seguenti aree principali di sviluppo all'interno dell'agglomerato luganese:

“La nostra analisi ha messo in evidenza che il motore economico luganese, in futuro, sarà azionato da due stantuffi: Lugano e la Valle del Vedeggio. Nel tempo la potenza di questi due stantuffi tenderà ad equilibrarsi, perché l'apparato produttivo della Valle del Vedeggio crescerà più rapidamente di quello della Città. Le due sottozone sono comunque quelle che, anche in futuro, ospiteranno le funzioni economiche della regione urbana del Luganese. La ripartizione del lavoro tra Lugano e la Valle del Vedeggio non dovrebbe, nei prossimi 15 anni, mutare di molto. La divisione settoriale resterà acquisita: i servizi a Lugano (compreso il Pian Scairolo, per quel che riguarda la distribuzione) e l'industria nella Valle del Vedeggio. Per effetto del

¹ Qui definito non in termini statistici, ma come l'insieme dei Comuni interessati dal PAL 2 e rappresentati dalla CRTL (per un totale di 55 Comuni, stato al 01.01.2011)

² Dati 2007, accertamento Sezione degli enti locali, Dipartimento delle istituzioni.

³ Angelo Rossi, *Lo sviluppo della regione urbana del Luganese nell'era della globalizzazione della metropolizzazione*, Lugano, 2008, pag. 143.

prolungamento di tendenze in atto, però, nella Valle del Vedeggio, l'industria a bassa produttività tenderà a ridimensionarsi, mentre si rafforzeranno i servizi alle imprese. Le altre sottozone tenderanno a specializzarsi, come è stato il caso sin qui, nella funzione residenziale e nelle attività turistiche.”.

A conclusioni analoghe – seppur partendo da un concetto di analisi maggiormente orientato al territorio, erano giunti studi elaborati in precedenza dall'USTAT e dalla SST (Osservatorio dello sviluppo territoriale), che individuavano lo sviluppo di una doppia area urbana centrale nel Luganese, con un polo nel centro della Città di Lugano e un secondo nucleo centrale nel Basso Vedeggio (in particolare nei Comuni di Manno, Bioggio e Agno).

L'invidiabile posizione raggiunta dall'agglomerato luganese nel suo insieme, ma in particolare dalle sue aree centrali, per rapporto al resto del cantone non è avvenuta senza scossoni.

Negli ultimi anni i problemi di accessibilità all'agglomerato e quelli di mobilità interna sono notevolmente aumentati, trasformandosi in aspetti critici in una prospettiva di sviluppo futuro.

Una delle principali ragioni di questa situazione è legata ad una dinamica di crescita che non è stata accompagnata per tempo da interventi di sostegno infrastrutturale da un lato e una ridisegno territoriale integrato dall'altro.

Più concretamente è possibile osservare come negli ultimi 30 anni l'agglomerato luganese abbia per così dire “vissuto di rendita” senza di conseguenza pagare interamente il prezzo della notevolissima crescita di cui si sono in precedenza riassunti i termini principali. Questo scollamento tra benefici della crescita e mancato “pagamento” degli oneri si è tradotto in quello che oggi si può senz'altro definire in termini di un certo ritardo infrastrutturale rispetto ad altri agglomerati urbani svizzeri, oltre che in una pressione fiscale a livello comunale indubbiamente invidiata (ed invidiabile) dal resto del Cantone e – pure – da altri agglomerati urbani svizzeri.

Particolarmente significativo è il fatto che le ultimi grandi opere infrastrutturali realizzate nell'agglomerato luganese siano state quelle relative all'autostrada: pianificate negli anni 50-60 e realizzate negli anni 70. Da allora – fatta eccezione per la galleria Vedeggio-Cassarate di prossima apertura, in tutto l'agglomerato luganese non sono stati realizzati interventi infrastrutturali di rilievo. Non sono certo mancati gli investimenti, ma si è sempre trattato di interventi – pur onerosi e indispensabili – di migliorata puntuale, che non hanno potuto modificare con un visibile “cambiamento di scala” l'impostazione strategica dell'uso del territorio e delle sue specializzazioni.

Un elemento ulteriore va sottolineato: gli interventi significativi sono stati – quando avvenuti – imposti da scelte di livello superiore (ad esempio le scelte delle FFS riguardo all'ubicazione dello scalo merci nel Vedeggio o – sempre a livello ferroviario – di AlpTransit riguardo al tracciato della nuova linea veloce, o ancora da parte della Confederazione per l'ubicazione degli svincoli autostradali). Raramente – e per di più solo in tempi assai recenti l'agglomerato e i Comuni che lo compongono hanno iniziato ad adottare un approccio strategico proprio per orientare in modo mirato lo sviluppo del comprensorio.

E' ben vero che sul fronte della mobilità l'agglomerato del Luganese è stato il primo comprensorio - a livello cantonale - ad affrontare mediante interventi concertati a partire della metà degli anni Novanta con l'istituzione della Commissione regionale dei trasporti la pianificazione delle opere di mobilità sovra-comunale mediante il

Piano regionale di trasporti del Luganese (PTL). Si è trattato di un'operazione fondamentale, i cui risultati concreti stanno progressivamente concretizzandosi, ma certamente non sufficiente e – oltretutto – limitata da un approccio ancora fortemente condizionato da una visione infrastrutturale e da un frazionamento istituzionale (comunale) eccessivo.

I radicali cambiamenti istituzionali realizzati a partire dal 2000 (aggregazioni nel Polo urbano⁴, creazioni di nuovi Comuni nella cintura urbana (Collina d'Oro⁵, Capriasca⁶, Bioggio⁷, Monteceneri⁸, Manno⁹) e una crescente consapevolezza dell'importanza della gestione del territorio come risorsa di sviluppo strategico hanno portato a rivalutare le scelte di infrastrutturazione del territorio in funzione di una maggiore focalizzazione sull'interazione tra investimenti pubblici (in particolare nel campo della mobilità), valorizzazione del territorio e sostegno allo sviluppo economico.

Esemplare a questo proposito appare il cambiamento di paradigma avvenuto nel contesto dell'allestimento del PAL 1 con l'introduzione del concetto della rete tram del Luganese, infrastruttura intesa primariamente quale elemento di sviluppo ordinato di nuovi comparti territoriali, e non solo quale "semplice" offerta di trasporto supplementare.

Altrettanto esemplari di questa nuova consapevolezza dell'importanza del territorio per rapporto allo sviluppo economico di una regione sono i progetti sviluppati sui cosiddetti comparti strategici (Cornaredo¹⁰, Pian Scairolo¹¹, Basso Vedeggio¹², Città Alta¹³), la cui importanza è viepiù apparsa evidente grazie ai già citati cambiamenti istituzionali (progetti di aggregazione, nuove modalità di collaborazione intercomunale).

Con il PAL 2 si intende esplicitare e rafforzare ulteriormente questa imprescindibile catena virtuosa tra utilizzazione funzionalmente corrette delle risorse territoriali, infrastrutturazione adeguata e sviluppo economico sostenibile.

Per ottenere risultati in questo senso appare però indispensabile una presa di coscienza da parte dell'agglomerato pure sul fronte dell'approccio metodologico: per orientare lo sviluppo bisognerà abbandonare lo spirito puramente rivendicativo (poco importa se nei confronti del Cantone, della Confederazione o delle ferrovie) e mettere in campo significative risorse proprie – peraltro disponibili – affinché le scelte prioritarie possano essere sostenute e realizzate nei tempi auspicati a livello regionale, senza dover attendere di "entrare" nelle priorità stabilite da altri.

⁴ Città di Lugano con Breganzona, Pregassona, Viganello, Davesco-Soragno, Cureggia, Carabbia, Pazzallo, Barbengo, Gandria, Pambio Noranco, Villa Luganese.

⁵ Montagnola, Gentilino, Agra e Carabietta* (*votazione consultiva 2011).

⁶ Tesserete, Cagiallo, Campestro, Corticiasca, Vaglio, Roveredo, Sala Capriasca, Lugaggia, Lopagno e Bidogno.

⁷ Bioggio, Bosco Luganese, Cimo, Iseo, Aranno* e Cademario* (*votazione consultiva 2011).

⁸ Rivera, Bironico, Sigirino, Medeglia e Camignolo.

⁹ Manno e Alto Malcantone (Arosio, Mugena, Vezio, Fescoggia e Breno; votazione consultiva 2011).

¹⁰ Si veda al proposito la documentazione relativa al progetto NQC (Nuovo Quartiere Cornaredo)

¹¹ Si veda al proposito la documentazione relativa al progetto CIPPS (Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scairolo), costituita dai Comuni di Lugano, Grancia, Paradiso e Collina d'Oro

¹² Si veda al proposito la documentazione relativa al progetto NPV (Nuovo Polo Vedeggio), promosso dai Comuni di Agno, Bioggio e Manno e al tavolo di lavoro per l'accompagnamento urbanistico della circonvallazione Agno-Bioggio (Comuni di Agno, Bioggio, Manno e Muzzano)

¹³ Si veda al proposito il Masterplan promosso congiuntamente dalla Città di Lugano e dal Comune di Massagno

Ciò significa concretamente porsi la questione a sapere se e quante risorse proprie i Comuni dell'agglomerato sono disposti ad investire per sostenere la realizzazione di una visione di sviluppo. In futuro non sarà più possibile delegare – a titolo di esempio - alla Confederazione la gestione dei problemi di mobilità dell'agglomerato attribuendo la funzione di circonvallazione della Città all'asse autostradale: i problemi andranno individuati e risolti primariamente a livello regionale, con l'aiuto - questo sì - di Cantone e Confederazione¹⁴.

Il PAL 2 è uno strumento che offre questa opportunità. I Comuni dell'agglomerato dovranno però assumere le loro responsabilità, ricominciando ad investire in modo importante per assicurare lo sviluppo futuro del comprensorio. Se non riusciranno a farlo, la prospettiva a medio termine è quello di passare dal consumo della rendita al consumo del capitale.

5. Visione di sviluppo

La visione di sviluppo dell'agglomerato luganese di cui il PAL 2 rappresenta un tassello di concretizzazione importante può essere sintetizzata come segue.

Il Luganese consolida la sua posizione di polo economico leader a livello cantonale e si posiziona nei primi 10 agglomerati urbani svizzeri per numero di abitanti e di posti di lavoro. L'agglomerato offre posti di lavoro alla popolazione residente ed è in grado di offrire opportunità di occupazione anche a residenti nelle aree limitrofe svizzere e italiane. Obiettivo primario è la ricerca di un equilibrio tra opportunità di residenza e di lavoro, allo scopo di limitare nella misura del possibile i movimenti pendolari non indispensabili da e verso l'agglomerato ed al suo interno. La limitazione dei movimenti pendolari e buone condizioni di raggiungibilità tra luogo di residenza e luogo di lavoro sono considerati elementi essenziali della qualità di vita. La specializzazione funzionale dei comparti territoriali mira a favorire lo sviluppo di aree con chiare destinazioni, a ridurre gli oneri di infrastruttura e a salvaguardare il territorio da una urbanizzazione estensiva ("tutto ovunque").

Lo sviluppo delle aree strategiche deve avvenire in uno spirito di concentrazione e utilizzazione razionale del territorio, mediante adeguati interventi di tipo pianificatorio. Le plusvalenze di valore dei fondi¹⁵ vanno destinate al (co-)finanziamento degli interventi di infrastruttura. La priorità degli investimenti di infrastruttura va data al miglioramento della raggiungibilità ed al reciproco collegamento delle aree strategiche (aree produttive) con il trasporto pubblico.

La nuova rete tram del Luganese deve costituire il collegamento primario tra le future aree strategiche di sviluppo economico dell'agglomerato (City, Città Alta, Basso Vedeggio, Cornaredo, Pian Scairolo). Si tratta di

¹⁴ La saturazione dell'asse autostradale a sud dello svincolo di Lugano Nord è ormai evidente. Il mantenimento di una adeguata offerta di mobilità nell'agglomerato dipende ormai

¹⁵ La recente proposta di modifica della LALPT propone l'introduzione di un prelievo fiscale sulle plusvalenze di valore immobiliare generate da provvedimenti pianificatori. Tale prelievo potrebbe essere esteso anche alle plusvalenze generate dalla realizzazione di importanti infrastrutture di mobilità allacciamenti autostradali, fermate ferroviarie o di tram). Tali proventi – sulla base del progetto posto in consultazione destinati in ragione del 50 % ai Comuni, potrebbero essere destinati ad un fondo regionale da utilizzare per il cofinanziamento di opere di infrastruttura regionale.

una prima concreta conseguenza che va tratta dall'analisi svolta dal prof. Angelo Rossi nel 2008¹⁶, quando indicava che:

“La specializzazione funzionale delle sottozone farà crescere il potenziale di interazione tra le stesse e aggraverà quindi i problemi di mobilità interna, in particolare, come abbiamo appena visto, i problemi di circolazione tra Lugano e la Valle del Vedeggio. Occorreranno quindi nuove soluzioni, sia a livello degli investimenti nell’infrastruttura di trasporto (si pensi ad esempio al progetto di navetta tra la Valle del Vedeggio e il centro cittadino), sia a livello di gestione del traffico, per cercare di assicurare sostenibilità alla mobilità interna alla Regione. La strategia della regione urbana del Luganese deve basarsi su una visione territoriale dello sviluppo economico.”

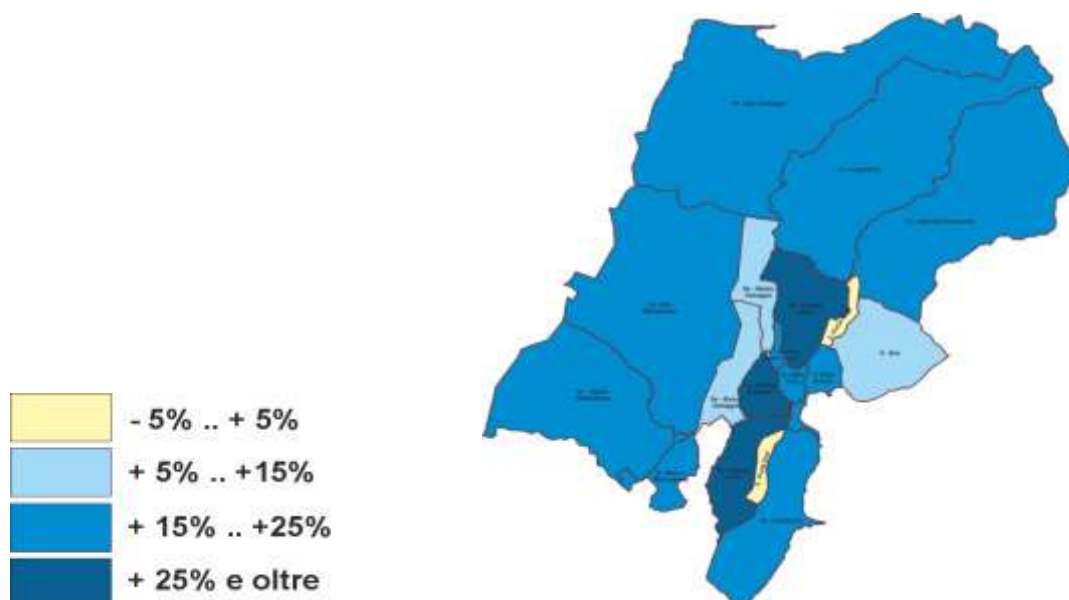
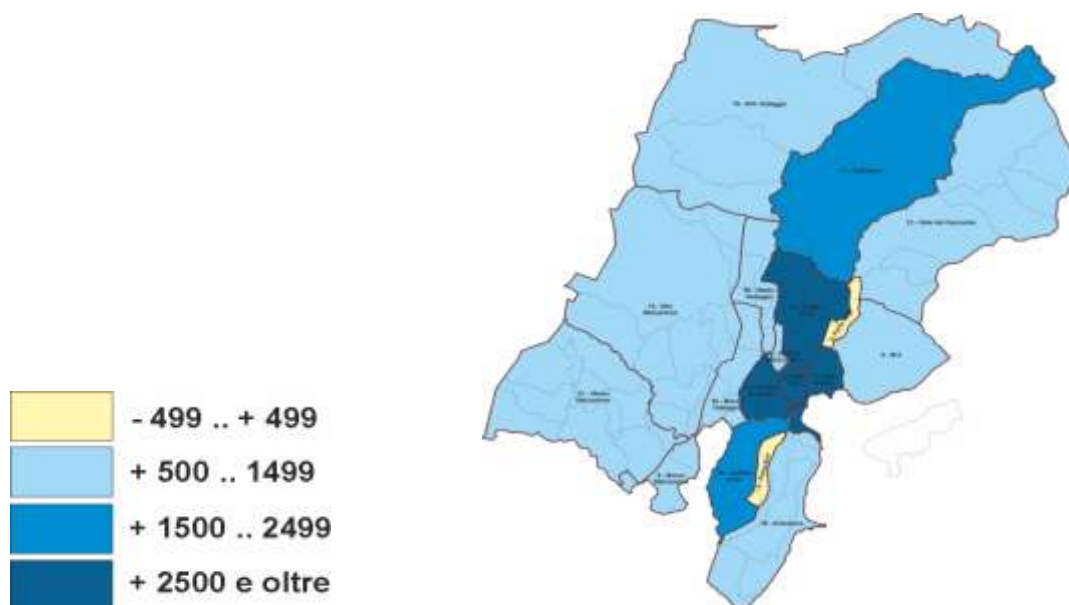
La prossima tappa di sviluppo in termini di insediamento di attività produttive e di posti di lavoro deve essere concentrata laddove sono realizzati / previsti i principali investimenti infrastrutturali: primariamente le zone di Cornaredo e del Basso Vedeggio (ai portali della nuova galleria Vedeggio Cassarate) e la zona della Città Alta (con la ristrutturazione dell'area della stazione FFS di Lugano). In un secondo tempo andrà sostenuto lo sviluppo del Pian Scairolo secondo un piano di riordino urbanistico in fase di allestimento.

L'insediamento di attività economiche nella City va consolidato al livello attuale, ma non ulteriormente forzato; questo a favore di una maggiore quota di superficie residenziale primaria.

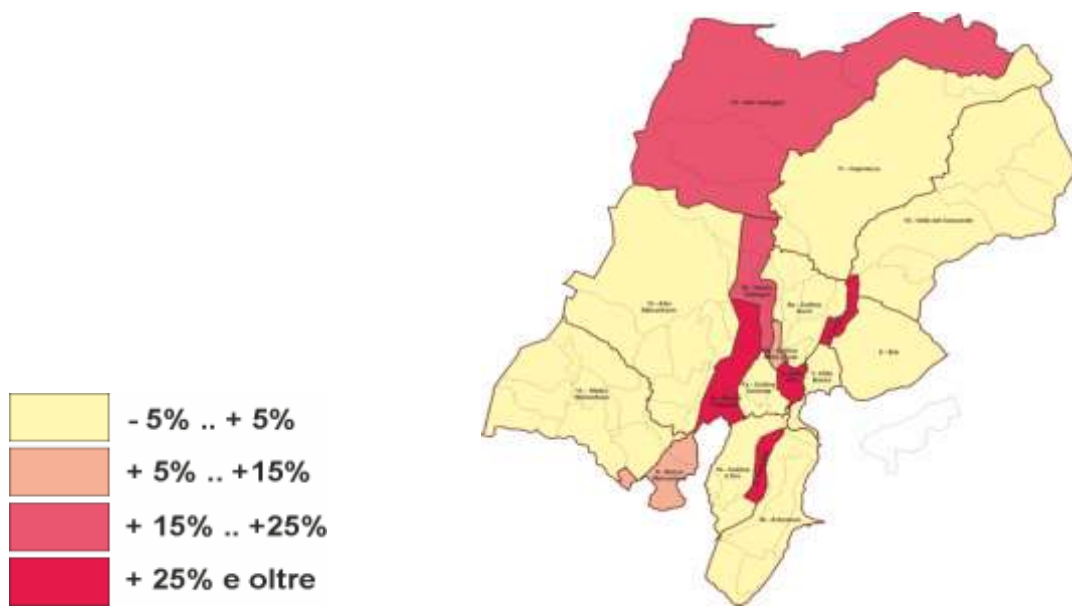
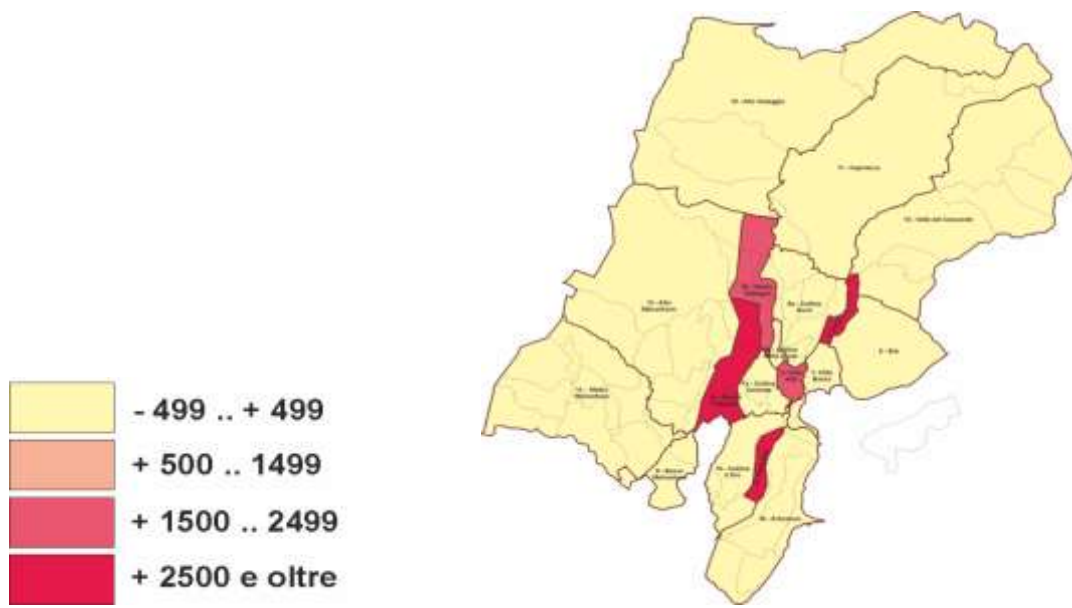
Gli schemi seguenti riassumono gli orientamenti di base, concretizzando uno scenario “obiettivo” che prevede all'orizzonte 2025 una popolazione residente di 160'000 abitanti e un volume complessivo di 90'000 posti di lavoro:

Per la popolazione residente (scenario obiettivo 2025) si postula una crescita in termini assoluti importante nelle aree funzionali centrali (Città Bassa, Città Alta, Collina Nord e Collina Centrale), e in misura leggermente minore, per i comparti Capriasca e Collina d'Oro. In tutti gli altri comparti la crescita rimane inferiore, ma pur sempre positiva. Nei comparti Porta Nord e Porta Sud non si prevede una crescita di popolazione (a vantaggio di una forte crescita di addetti); pure nel Basso e Medio Vedeggio la crescita della popolazione in termini percentuali risulta contenuta a favore di una intensificazione delle attività economiche:

¹⁶ Angelo Rossi, Op. cit., pag. 141



Per gli addetti (scenario obiettivo 2025) si postula una concentrazione della crescita in termini assoluti nei comparti strategici del Basso Vedeggio, della Porta Sud e della Porta Nord. In termini percentuali si ipotizza un aumento di una certa rilevanza anche nei comparti della Città Alta e del Medio Vedeggio e – seppur in misura minore, anche della Collina Nord-Ovest e del Basso Malcantone:



Le aree a destinazione residenziale vanno valorizzate dal profilo territoriale, eliminando progressivamente le utilizzazioni funzionali non coerenti (aree produttive difficilmente accessibili e/o non adeguatamente infrastrutturate). Questo processo dovrà essere funzionale alla valorizzazione di aree oggetto di interventi infrastrutturali importanti (ad esempio quelle nelle immediate vicinanze del nodo intermodale di Cavezzolo a Bioggio e quelle nelle adiacenze del richiesto nuovo svincolo dell'A2 a Sigrino). La delocalizzazione di determinate attività favorirà altresì la riqualifica mirata di aree per altre funzioni (residenziali, svago, ecc.).

Si tratta in altri termini di (ri-)attivare una politica di investimento a livello regionale a sostegno della crescita, abbandonando la strategia (inconsapevole) di consumare per crescere (mantenendo un prelievo fiscale in alcuni casi inadeguato che porterà ad una spirale negativa).

6. Priorità

La visione riassunta al capitolo precedente rappresenta l'obiettivo a lungo termine (orizzonte 2030). L'avvicinamento a questo obiettivo non potrà che avvenire per fasi progressive e richiede di conseguenza la definizione di un sistema di priorità di intervento e la focalizzazione su un numero ridotto di progetti.

Le priorità proposte sono le seguenti:

- A. Miglioramento delle condizioni di raggiungibilità della City [fino al 2014]
 - a. Piano della viabilità del Polo (PVP)
 - b. Stazione FFS Lugano (StazLu1)
 - c. [Galleria Vedeggio – Cassarate]
- B. Sviluppo della rete di collegamento pubblico di base (rete tram del Luganese); fase 1 [2015-2018]
 - a. Rete tram del Luganese, tappa prioritaria 1: Molinazzo – Centro Città e Molinazzo – Manno
- C. Sviluppo urbanistico delle aree strategiche; fase 1 [2015-2018]
 - a. Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC)
 - b. Nuovo Polo Vedeggio (NPV)
- D. Miglioramento della qualità di vita nelle aree residenziali [dal 2015]
 - a. Trasporti pubblici e sistema P+R
 - b. Edilizia scolastica
 - c. Grandi generatori di traffico (sport, aree commerciali, svago e esposizioni)

E. Sviluppo della rete di collegamento pubblico di base (rete tram del Luganese); fase 2 [2023-2026]

- a. Tappa 2.1: Centro Città – Cornaredo
- b. Tappa 2.2: (Molinazzo) – (Centro Città) – Pian Scairolo
- c. Tappa 3: Manno – Lamone FFS e Cornaredo – Piano della Stampa

F. Sviluppo urbanistico delle aree strategiche; fase 3 [2023-2026]

- a. Pian Scairolo [CIPPS]
- b. Stazione FFS Lugano – TriMa (StazLu2)
- c. Medio e Alto Vedeggio

G. Potenziamento / Riordino dei collegamenti con l'estero

- a. Sviluppo urbanistico delle aree suburbane e periurbane (Basso Malcantone e Alto Vedeggio)
- b. Sistemazione viaria Cornaredo – Gandria
- c. Sistemazione viaria Basso Malcantone
- d. Aeroporto di Lugano – Agno
- e. Stazione merci FFS Lugano – Vedeggio
- f. Potenziamento capacità autostrada A2 (Lugano Nord – Chiasso), svincolo A2 Sigirino
- g. AlpTransit Lugano - Milano

Le priorità “A”, “B” e “C” sono essenzialmente oggetto dei Programmi di agglomerato 1 e 2. Le misure di cui al capitolo “D” dovrebbero essere promosse nell’ambito di una politica regionale gestita dall’agglomerato, ad esempio per il tramite dell’ERS-L.

I pacchetti di misure “E” ed “F” dovranno far parte dei successivi Programmi di agglomerato e richiedono un lavoro preparatorio ulteriore a livello locale / intercomunale.

I provvedimenti di cui al pacchetto “G” richiedono un coordinamento con la Confederazione ed il Cantone, oltre che enti esteri.

7. Condizioni per la concretizzazione

Per la concretizzazione di una visione di sviluppo a livello di agglomerato sono a nostro avviso indispensabili le seguenti quattro condizioni:

- a. Consenso politico e condivisione da parte della popolazione
- b. Definizione rigorosa delle priorità d'intervento
- c. Disponibilità delle risorse finanziarie necessarie
- d. Precisazione di una chiara "Project-Leadership" a livello istituzionale per ogni modulo

Per quanto attiene al consenso ed alla condivisione, si ritiene indispensabile che il dibattito sulla visione di sviluppo venga svolto in modo aperto e costruttivo. Il ruolo del neo costituito ERS-L in questo contesto appare cruciale e a tutti gli effetti strategico. Determinante risulterà pure il ruolo della Città e dei principali Comuni della cintura urbana, che dovranno alla prova dei fatti assumere onori e oneri che la loro posizione comporta. La loro funzione non potrà essere quella di imporre, ma piuttosto quella di mediare e divulgare, favorendo la presa di coscienza sulle dinamiche di sviluppo che andranno inserite in una logica coerente e fruttuosa per l'intero agglomerato.

L'inserimento dei risultati di questo processo di condivisione in un aggiornamento della relativa scheda di PD appare essere il mezzo piuttosto che il fine del confronto politico.

La definizione delle priorità d'intervento rappresenta probabilmente la chiave del successo (risp. dell'insuccesso) dell'intero processo di elaborazione di una strategia di sviluppo. Troppo spesso in passato la strategia del volere tutto subito e dappertutto ha portato a lasciarsi sorpassare da altri, che con un approccio più misurato e prudente hanno ottenuto risultati concreti e beneficiano ora di effetti positivi tangibili. Priorità e orizzonti temporali chiari riducono il rischio di investire troppo in discussioni, pianificazioni e studi (e conseguenti blocchi reciproci¹⁷) e troppo poco in realizzazioni concrete.

Consenso e priorità sono condizioni necessarie ma non sufficienti alla concretizzazione di una visione. Senza risorse – risp. senza capacità di investimento – anche la miglior visione resta tale.

Una buona visione realizzabile solo con risorse la cui disponibilità dipende da altri pare con un handicap difficile da annullare.

Per questa ragione appare indispensabile uno sforzo congiunto da parte di tutti i Comuni che compongono l'agglomerato a mettere a disposizione – indipendentemente dalle decisioni di cofinanziamento che saranno

¹⁷ Fin troppo nota è – a questo proposito – la teoria della capacità di bloccare idee e progetti, purtroppo sovente collegata con una corrispondente incapacità di proporre ed ancor meno di realizzare.

prese a Berna ed a Bellinzona, e per le quali bisognerà impegnarsi a fondo – le risorse necessarie per spingere i progetti di sostegno alla visione di sviluppo fino ad un “punto di non ritorno”.

Decidere da soli sulle priorità e sui tempi è la miglior garanzia per assicurare il proprio sviluppo. Ciò è naturalmente impossibile in un sistema federalista organizzato a più livelli e con competenze decisionali e responsabilità finanziarie condivise. Un approccio maggiormente autonomo e meno sudditante rispetto al passato appare ciò nondimeno auspicabile. L’agglomerato luganese – e la Città di Lugano che questa politica l’ha spesso praticata in passato con successo¹⁸ – lo sanno bene. Basta iniziare con il riprendere in mano il proprio destino e investire nel futuro. L’agglomerato luganese ha le risorse per farlo: basti pensare che un aumento medio di 1 punto di moltiplicatore per tutti i Comuni dell’agglomerato genera un volume di risorse pari a oltre 6 milioni di franchi. Un importo sufficiente per finanziare un volume di investimenti di ca. 100 milioni di franchi, da ammortizzare sull’arco di 25 anni.

Infine la questione della “*Project Leadership*”: una volta stabiliti i progetti prioritari e assicurato il consenso, va precisato in modo inequivocabile anche la responsabilità esecutiva. Questo vale in particolare nel contesto di progetti laddove si devono definire condizioni quadro di tipo pianificatorio-urbanistico. In questo contesto i Comuni interessati devono assumersi una responsabilità primaria di coordinamento, che non può essere delegata né al Polo, né a organismi sovra comunali quali l’ERS-L, né tanto meno al Cantone.

Consavis SA

Michele Passardi, lic. oec. HSG

¹⁸ Si pensi – a titolo d’esempio - alle lungimiranti scelte della Città in ambito energetico (con la costruzione della diga della Verzasca, la costituzione delle attuali AIL SA) o agli investimenti in ambito ospedaliero, universitario o culturale). Fuori dal comprensorio e concettualmente non del tutto analogo, ma certamente almeno altrettanto significativo, è l’esempio del Borgo di Ascona, che ha anticipato il finanziamento per la realizzazione della galleria stradale del Cantonaccio, rendendo così possibile la realizzazione di un vasto programma di riqualifica urbanistica che ha indubbiamente contribuito a consolidare la posizione di “leadership” di Ascona sul mercato turistico nazionale ed internazionale.