



Situazione attuale

5 Comuni

Comuni	Spazio funzionale
1 Biasca	retrotterra
2 Cresciano	retrotterra
3 Iragna	retrotterra
4 Lodrino	retrotterra
5 Osogna	retrotterra

Obiettivo cantonale

Riviera



1 Comune

Demografia		Territorio		Occupazione	
Popolazione 2010	Variazione dal 2000 TI = +9%	Sup. (ettari)	Densità (ab/km ²) TI = 83	Posti di lavoro 2008	Variazione dal 2001 TI = +11%
10'024	+6%	14'529	69	3'620	+2%

Dati socio-economici e territoriali

	Demografia		Territorio		Occupazione	
	Popolazione 2010	Variazione dal 2000 (TI +9%)	Sup. (ettari)	Densità (ab/km ²) (TI 83)	Posti di lavoro 2008	Variazione dal 2001 (TI +11%)
Biasca	6'097	4%	5'912	103	2'450	5%
Cresciano	637	6%	1'723	37	129	10%
Iragna	566	14%	1'834	31	131	-32%
Lodrino	1'686	11%	3'163	53	669	6%
Osogna	1'038	7%	1'897	55	241	-9%
Riviera	10'024	6%	14'529	69	3'620	2%

Dati finanziari

	Indice di forza finanziaria 2013-14 (TI=100)	Moltiplicatore politico 2012 (TI=76)	Risorse procapite 2009 (TI=3'630)	Debito pubblico pro-capite 2010 (TI=3'526)	CL beneficiario 2011	CL neutro 2011	CL pagante 2011
	IFF	MP	RF	DP	CL		
Biasca	70	95	2'321	3'939	x		
Cresciano	65	97	2'271	4'756	x		
Iragna	68	100	2'088	6'180	x		
Lodrino	73	95	2'352	2'731	x		
Osogna	72	100	2'196	3'898	x		
Riviera			2'296	3'913		+8.4 mio fr.	

Aggregazioni

-

Diagnosi e prospettive: sintesi

Tratti marcanti	<p>Risorse fisiche: riserva forestale (Valle di Cresciano); territorio agricolo; riserve edificatorie ancora importanti.</p> <p>Attività (imprese e occupazione): zona industriale di interesse cantonale a Biasca; grandi potenziali costruttivi.</p> <p>Posizionamento: buona accessibilità.</p>
Potenziali elementi federatori / di sviluppo	<ul style="list-style-type: none"> - Polo di sviluppo economico (dopo AlpTransit). - Ubicazione potenzialmente idonea per grandi generatori di traffico. - Riorientamento sul lungo periodo delle zone edificabili e delle zone industriali/commerciali. - Industria della pietra (misure cantonali complementari alla politica economica regionale). - Parco fluviale come legante della valle (attività riservate allo svago). - Polo tecnologico dell'aviazione.
Elementi critici / sensibili	<p>Risorse naturali: crescente inquinamento fonico e atmosferico legato al traffico di transito; pericoli naturali.</p> <p>Attività (imprese e occupazione): parziale perdita di centralità di Biasca; consolidamento della funzione residenziale a scapito di quella economica; debolezza del substrato economico e poca diversificazione; trasformazione del territorio generata dal progetto AlpTransit senza ricadute economiche positive; possibile creazione di un terminale con 6 binari per il carico di camion sui vagoni navetta (con strade di accesso, area di sosta per 75 camion ed installazioni tecniche per un totale di ca. 78'000 m²) in zona industriale di Biasca legata all'eventuale chiusura del Tunnel del Gottardo.</p> <p>Posizionamento e mobilità: rischio di marginalizzazione e accentrimento delle attività su Bellinzona; "effetto corridoio" della Riviera.</p> <p>Governance: rivalità interne e scarso riconoscimento di Biasca quale polo di riferimento.</p>

Situazione attuale**Patrimonio**

Il comprensorio si estende su una superficie di 14,5 kmq. I comuni appartengono al distretto della Riviera. La morfologia è caratterizzata da pareti rocciose verticali rispetto al fondovalle e dalla zona golenale del fiume Ticino (inserita in parte a PD come zona di protezione della natura e con funzione di corridoio ecologico - Scheda P4 PD). L'area boschiva è presente in modo uniforme lungo i pendii di tutto il comprensorio. Un territorio così strutturato pone importanti problemi di tutela e di gestione ambientale. Vi sono, ad esempio, difficoltà connesse alla protezione dei fianchi della montagna (situazioni di pericolo e gestione delle attività estrattive) o legate ad una corretta gestione delle superfici boschive e alpine in altitudine ([3], p. 24).

Demografia e società

La dinamica di crescita della popolazione residente risulta positiva, con un totale di 10'024 abitanti totali nel 2010; le possibilità di insediamento per famiglie sono interessanti grazie alla disponibilità di terreni edificabili ed ai buoni collegamenti con i poli di riferimento.

Insedimenti e vivibilità

La Riviera appare come un'area di riserva rispetto al Bellinzonese. Il territorio presenta grandi potenziali costruttivi (v'è un sovradimensionamento della zona edificabile residenziale con il 60% di riserva in termini di unità insediative). Tuttavia, si presenta oggi come un territorio segnato da zone industriali e da aree di deposito sparse o parzialmente abbandonate tra zone agricole. Si denota un'estensione diffusa e disordinata delle zone edificabili e lavorative. In generale, i comuni hanno affrontato la tematica della pianificazione del territorio in modo individuale, ciascuno allestendo il proprio Piano regolatore senza sviluppare una visione regionale del territorio, componendo un quadro d'insieme tutt'altro che organico ([3], p. 25).

Infrastrutture e mobilità

Il territorio è segnato da differenti vie di comunicazione che hanno mutato in modo profondo il paesaggio. La linea ferroviaria del Gottardo, la rete viaria locale e l'autostrada A2 occupano buona parte del fondovalle, che si sta sempre più trasformando in un corridoio di transito obbligato. Anche per AlpTransit vi è il rischio concreto che si traduca in un'"occupazione territoriale" senza ripercussioni economiche positive. La strada cantonale di importanza internazionale Bellinzona - Airolo impone, ai Comuni attraversati, una convivenza con interessi divergenti di non sempre facile gestione. La forte presenza di infrastrutture di traffico in un contesto territoriale ristretto genera infine conflittualità importanti con le principali funzioni attribuite al territorio. La visione del "territorio come risorsa" rischia di rimanere tale, almeno nella misura in cui la valorizzazione di questa risorsa viene limitata dalla presenza di infrastrutture che ne ostacolano la fruizione ([3], p. 27).

Il Ticino dei Comuni di domani**Obiettivi territoriali**

La gestione del territorio costituisce un compito strategico, non solo a scopo residenziale, ma in particolare quale premessa allo svolgimento e/o al mantenimento di fattori di attrattività per la residenza e per lo sviluppo economico. Se da un lato la cura del territorio (gestione corrente e mantenimento) non evidenzia grossi problemi connessi con la struttura istituzionale attuale, la valutazione cambia in misura radicale dal momento in cui si analizzano i movimenti di medio-lungo termine. I problemi del futuro sono infatti di natura pianificatoria (riorientamento di lungo periodo delle zone edificabili e delle zone industriali/commerciali, pianificazione delle aree e delle infrastrutture di interesse pubblico), infrastrutturale (AlpTransit, linea ferroviaria, rete stradale nazionale, trasporti pubblici, premunizioni contro i pericoli naturali, approvvigionamento e distribuzione dell'acqua potabile) e finanziario e superano tutti, in misura più o meno importante, la taglia dei singoli comuni. Ma non solo; si tratta di problemi che se affrontati in un contesto di forte frazionamento istituzionale, non potrebbero esser risolti alla radice. Non va dimenticato un aspetto importante in prospettiva futura: in una regione con poche risorse, un territorio vasto può rappresentare una ricchezza da valorizzare. Ciò può avvenire sia utilizzando con intelligenza le risorse disponibili, sia preservando riserve edificabili che - a seguito del costante miglioramento dei collegamenti su media-lunga distanza - diverranno progressivamente concorrenziali per rapporto alle (attuali) aree centrali, sempre più congestionate e difficilmente raggiungibili ([3], p. 24-28). Lo scenario aggregativo proposto (obiettivo cantonale) non è pienamente conforme alla lettura del territorio, escludendo a sud i Comuni di Claro, Moleno, Preonzo e Gnosca per i motivi indicati nel Documento 2 (*Percorso per delimitare i comprensori*). Esso consente comunque il superamento dei problemi indicati, grazie ad una ritrovata visione d'insieme. Tra le pianificazioni e le politiche che potrebbero beneficiare di una simile aggregazione si può citare in particolare il tema delle aree di svago di prossimità (scheda R9 del PD), quello della mobilità (traffico privato, trasporti pubblici, mobilità lenta) come pure i due temi correlati delle discariche e delle cave (schede V7 e V8 del PD).

Situazione attuale**Dinamiche economiche**

Fino al XIX secolo la Riviera è stata una delle regioni più povere del Cantone, spesso colpita dalle esondazioni del fiume Ticino. Un modesto impulso allo sviluppo economico della regione lo ha dato l'industria di estrazione del granito, sviluppata grazie alla realizzazione della ferrovia del Gottardo. Il settore, ancora florido nei primi decenni del Novecento [2], rappresenta oggi il 4% in termini di aziende e il 5% in posti di lavoro dell'economia regionale delle Tre Valli ([1], p. 27). La filiera della pietra naturale, inizialmente inserita nel programma di attuazione della politica regionale (quadriennio 2008-2001), ne è attualmente esclusa (quadriennio 2012-2015) in attesa di risolvere i problemi pianificatori e contrattuali con i quali è confrontato oggi il settore delle cave in Ticino. In generale, l'identità economica della Riviera resta difficile da stabilire. Il già citato settore della pietra, dell'agricoltura e delle costruzioni sono le specializzazioni principali ([7], p. 18). Il mercato del lavoro e le attività economiche sono limitate e perlopiù dipendenti da settori a basso valore aggiunto, poco mobili e soggette a forte pressione concorrenziale. Il contesto economico regionale rimane difficile, caratterizzato da una crescita contenuta dei posti di lavoro. Il comparto si basa sui due poli di Biasca e Bellinzona, entrambi però non sufficientemente dinamici da generare rilevanti dinamiche di sviluppo. L'agglomerato di Bellinzona si è rivelato più dinamico a sud mentre la zona industriale di Biasca (ZIIC), seppure innovativa nei suoi singoli contenuti e malgrado un indotto positivo ([6], pp. 58-69), non ha avuto quell'effetto propulsore e trainante sull'economia della regione ([4], p. 10). Il ruolo di Biasca appare paradossalmente più forte nei confronti della Bassa Leventina e della Bassa Blenio che nei confronti della Riviera: un ulteriore indice della forza di attrazione del sud nei confronti del nord del Ticino ([3], pp. 23). A livello turistico, le prospettive di crescita sono limitate: sono infatti necessari importanti investimenti di riqualifica territoriale e dell'offerta per attivare una dinamica economica in questo ambito.

Competitività

La debolezza delle strutture economiche e la frammentazione istituzionale del comprensorio non hanno potuto o saputo compensare la relativa debolezza dei poli di riferimento: manca in generale la capacità di proporre significativi progetti di sviluppo autonomi di valenza regionale. A ciò si aggiunge la difficoltà di convogliare risorse su progetti di tipo non infrastrutturale ([3], p. 23). Lo sviluppo di una regione (potenziale o reale) dipende inoltre dal grado di competitività del suo territorio (in termini economici, sociali, culturali e istituzionali) e dal modo in cui le risorse disponibili (capitale territoriale) sono combinate tra di loro per creare un "prodotto" unico e innovativo. Lo studio Monitoreg ha permesso di identificare nel capitale sociale, inteso come la capacità dei soggetti di intervenire insieme in base ad una stessa concezione del progetto, il principale elemento critico della Riviera e della Leventina ([5], p. 39). Esiste una parziale difficoltà nel condividere valori, progetti ed interessi, favorita anche da una leadership non sempre data per acquisita nei confronti di Biasca, situazione che non ha portato ad una dinamica competitiva ma piuttosto ad una sorta di blocco reciproco ([3], p. 23).

Il Ticino dei Comuni di domani**Obiettivi socio-economici**

Lo scenario proposto trova una sua pertinenza in termini di obiettivi socio-economici per il fatto che esclude di fatto a sud i comuni che appartengono all'agglomerato di Bellinzona e include quelli che hanno il loro baricentro nel polo regionale di Biasca, riconosciuto come "centro di importanza regionale" nel Piano direttore. Per potersi inserire nella struttura del modello territoriale come "centro regionale cui spetta assicurare servizi di qualità all'area montana delle Tre Valli" (Scheda RI PD), la Riviera deve profilarsi come "spazio intermedio" di dialogo con il polo urbano di Bellinzona e di riferimento per i comprensori delle valli retrostanti.

Dal profilo funzionale, la riorganizzazione istituzionale del comprensorio della Riviera è una necessaria premessa per la duplice funzione che il Piano direttore cantonale assegna a Biasca (indicate nella Scheda RI). Occorre inserirsi con proporzioni adeguate nel contesto delle aggregazioni già attuate o in attuazione in val di Blenio e in Leventina, costruendo un ente che sappia effettivamente assumere la funzione di "consolidare i servizi e le infrastrutture di importanza regionale nelle Tre Valli". In seguito, va costruito un aggancio con le dinamiche di riordino degli agglomerati, in particolare verso il limitrofo comprensorio urbano del Bellinzonese, "garantendo la connessione di quest'area con l'agglomerato di Bellinzona e il Ticino urbano".

Come punto di riferimento e di appoggio verso nord e di interlocutore verso sud nella rete urbana cantonale, il comparto della Riviera non può che proporsi in forma unitaria. Nell'ipotesi di un Bellinzonese unito e delle valli superiori riorganizzate, lo "snodo" della Riviera può affermarsi se supera i limiti dell'attuale frammentazione.

Situazione attuale**Funzionalità amministrativa**

Attualmente la componente istituzionale si caratterizza per una forte staticità, per un tendenziale declino della capacità operativa e soprattutto per una limitata capacità progettuale di valenza comprensoriale in assenza di un comune polo con una riconosciuta capacità trainante per la regione. Questa tendenza, più marcata in determinati comuni rispetto ad altri, viene oggi "protetta" con un approccio di presenza formale sul territorio e con la progressiva delega di compiti ad enti e consorzi sovracomunali. Ne consegue una rapida diminuzione dell'autonomia "reale" a cui resta rapportata una autonomia "virtuale" residua (di fatto immutata), determinata dai diritti formalmente riconosciuti ad ogni comune ([3], 31). Per quanto riguarda il funzionamento dell'ente comunale nel comprensorio, la capacità amministrativa è quindi sostanzialmente data in maniera frammentata e, per le realtà più piccole, rimane subottimale (accesso alla cancelleria, difficoltà di composizione delle classi scolastiche, approvvigionamento idrico dispersivo, ecc). "Per certi aspetti la situazione del comprensorio potrebbe essere riassunta nella constatazione – sottoposta ai limiti della generalizzazione e della provocazione – che i comuni godono (ancora) di sufficiente autonomia per bloccare, ma (non) dispongono (più) di sufficiente autonomia per proporre e realizzare." ([3], p. 30)

Servizi alla popolazione

L'approvvigionamento idrico nel comprensorio è risolto individualmente da ogni comune e con strutture assai disperse sia dal profilo istituzionale che gestionale. Il frazionamento non contribuisce, inoltre, all'efficacia complessiva del sistema e non aumenta la sicurezza d'approvvigionamento che potrebbe garantire un'accresciuta interconnessione delle reti di distribuzione.

Situazione finanziaria

La situazione finanziaria è globalmente equilibrata (ma con singoli casi difficili o molto difficili), con spazi di manovra in rapida diminuzione. Gli indicatori mostrano una sostanziale uniformità del substrato con risorse fiscali strutturalmente deboli e conseguente importanza del contributo di livellamento. La pressione fiscale è tendenzialmente uniforme ed elevata. Le prospettive di sviluppo del gettito fiscale sono contenute, considerando sia la struttura della popolazione residente (famiglie, reddito medio), sia la tipologia delle attività economiche presenti.

Il Ticino dei Comuni di domani**Obiettivi istituzionali**

L'aggregazione migliora automaticamente l'aspetto del funzionamento rispetto a oggi, formalizzando l'integrazione istituzionale già elevata (si vedano le regionalizzazioni e collaborazioni elencate in precedenza).

Documentazione

- [1] Bossi Fabio, La politica regionale e il Ticino, in: Rivista Dati, I-2008
- [2] Chiesi Giuseppe, Dizionario storico della Svizzera, Riviera (baliaggio, distretto)
- [3] Consavis SA, Rapporto sulle opzioni di sviluppo istituzionale, organizzativo e territoriale del comprensorio della Riviera, 2007
- [4] Dipartimento del Territorio, Sezione pianificazione urbanistica, PRT-RTV Piano regionale dei trasporti della Regione Tre valli, Rapporto finale, luglio 2004,
- [5] IRE, Alberton Siegfried, Bossi Fabio, Dalle vocazioni e specializzazioni ai futuribili della Regione Tre Valli. Analisi prospettica in un'ottica di competitività territoriale, Lugano, novembre 2005
- [6] IRE, Alberton Siegfried, Sandro Petrillo, Zona industriale di interesse cantonale (ZIIC) di Biasca. Valutazione e prospettive
- [7] Osservatorio dello sviluppo territoriale, Il Ticino non urbano, Rapporto 2010
- [8] Piano direttore cantonale, Schede RI, R7, R8, P4

