

18 x 18

1995/2013 – Un bilancio



Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio



Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio

Febbraio 2013

18x18

Introduzione	pag. 4
1. Rifiuti	pag. 8
2. Viabilità	pag. 10
3. Rustici	pag. 12
4. Ambiente	pag. 14
5. A2/A13 – Parco del Piano di Magadino	pag. 16
6. Energia	pag. 18
7. Beni culturali	pag. 20
8. Natura e paesaggio	pag. 22
9. Mobilità transfrontaliera	pag. 24
10. AlpTransit	pag. 26
11. Trasporti pubblici – Mobilità lenta	pag. 28
12. San Gottardo	pag. 30
13. Foreste	pag. 32
14. Rumori	pag. 34
15. Pericoli naturali – Eventi straordinari	pag. 36
16. Piano direttore – Territorio	pag. 38
17. Comunicazione	pag. 40
18. Rapporti umani	pag. 42

Introduzione – Diciotto temi per diciotto anni



Quando ho varcato per la prima volta la soglia del mio ufficio al Dipartimento del territorio, nell'aprile del 1995, ho iniziato un percorso che mi avrebbe arricchito moltissimo, come uomo e come politico. Non è facile riassumere oggi, in poche parole e ordinatamente, tutto ciò che è accaduto nel tempo trascorso da allora. Di certo, mi chiuderò per l'ultima volta quella stessa porta alle spalle, fra poche settimane, con qualche rimpianto. Ho quindi desiderato raccogliere – insieme ai miei collaboratori – il resoconto di alcuni punti salienti dell'attività di questi anni, mettendo l'accento su alcuni dei temi principali che ci hanno impegnato.

Ripensando ai momenti salienti che ho vissuto nella funzione di Consigliere di Stato, mi preme accennare per prima cosa a quello che è stato il maggiore privilegio: la possibilità di conoscere meglio il nostro Cantone, le sue diverse regioni, gli agglomerati e le valli. E, in particolare, le tante persone che operano con passione e impegno nei diversi ambiti della società; a volte singolarmente, spesso riunite in gruppi e associazioni. Questo lungo viaggio mi ha riservato molte sorprese e mi ha aiutato a comporre un ritratto del Ticino nel quale i pregi – la capacità di avere idee innovative, il coraggio di desiderarle, la forza di realizzarle – superano certamente i difetti.

Per quanto riguarda i progetti che il Dipartimento ha portato a termine sotto la mia direzione, mi avvicino a questo bilancio conclusivo con serenità, per due motivi. Anzitutto, la squadra di collaboratori che si è andata costruendo nel tempo, pezzo dopo pezzo, è oggi un organismo solido e affiatato. Tanto il mio arrivo nell'amministrazione era stato segnato da qualche diffidenza – per la mia appartenenza politica, certo, ma anche per il mio essere, tutto sommato, poco sperimentato – quanto in seguito, una volta stabiliti i necessari contatti personali, è stato possibile dare vita a un ambiente all'insegna della fiducia e della disponibilità reciproche.

In secondo luogo, la serenità giunge dalla constatazione che il mio successore in questa carica non erediterà brutte sorprese. Nonostante la complessità e la delicatezza dei compiti affidati al Dipartimento del territorio – che opera in svariati settori sensibili, a diretto contatto con la vita quotidiana dei cittadini – sono convinto di consegnare una macchina ben rodada e già avviata nella giusta direzione, in particolare per quanto riguarda alcune sfide fondamentali per il futuro del Cantone. Scorrendo l'elenco dei principali argomenti che hanno occupato l'attenzione del nostro Dipartimento, dal mio arrivo a oggi, constato infatti che – in quasi tutti i casi – i grandi temi che ci siamo trovati di fronte oggi non corrispondono più ad altrettanti problemi.

Se penso per esempio alla delicata vicenda che ha portato alla nascita dell'Impianto cantonale di termovalorizzazione dei rifiuti di Giubiasco, vedo il paradigma di molte delle sfide che ci siamo trovati ad affrontare in questi anni. Una storia fatta di accelerazioni e frenate, segnata dalla volontà di credere nella ricerca di una soluzione, senza mai mollare, interpretando il lavoro politico e progettuale con la giusta miscela di pazienza, coraggio e – talvolta – incoscienza. In questo e in molti altri casi è stato possibile portare a termine un ottimo lavoro a favore del Cantone, mettendo sempre in primo piano i traguardi che desideravamo raggiungere e assumendoci sempre le nostre responsabilità, quando le cose non sono andate come avremmo voluto.

Particolarmente caro, poi, è per me il tema dei trasporti pubblici. Il Ticino ha avuto il coraggio di investire sulla



mobilità alternativa e complementare in una stagione nella quale le finanze pubbliche non permettevano sprechi, né azzardi: i risultati ci stanno ripagando, e ci posizionano al primo posto nella graduatoria nazionale dei Cantoni con il più alto tasso di conversione alla mobilità pubblica. Nel 2014, con l'inaugurazione della tratta Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa, vedremo aprire la prima nuova linea ferroviaria negli ultimi cento anni di storia ticinese. Alla fine del decennio, con l'entrata in funzione di AlpTransit, prenderà invece forma quello che – senza un intenso lavoro politico – avrebbe potuto restare solamente un sogno: una metropolitana a cielo aperto, che collegherà con una rapidità mai vista i poli urbani della Città Ticino, rivoluzionando il nostro ambiente di vita.

Gli sviluppi sul fronte della mobilità, che ci hanno visti trattare con successo sia con le autorità federali sia con la Regione Lombardia, mi portano a una considerazione finale sul ruolo strategico che il Ticino potrà assumere, a medio termine e nel futuro. Il nostro territorio è la cerniera fra il mondo svizzero tedesco e quello lombardo, e può diventare una piattaforma di confronto e scambio fra due poli economici globali – Zurigo e Milano – che non sempre riescono a superare una diffidenza profondamente radicata nel passato, faticando a capirsi e a comunicare. Se il Cantone riuscirà a rispondere positivamente a questa situazione, favorendo il dialogo fra le due culture che lo influenzano – e cogliendo i benefici della sua posizione privilegiata – potremo certamente costruire un avvenire ricco di opportunità.

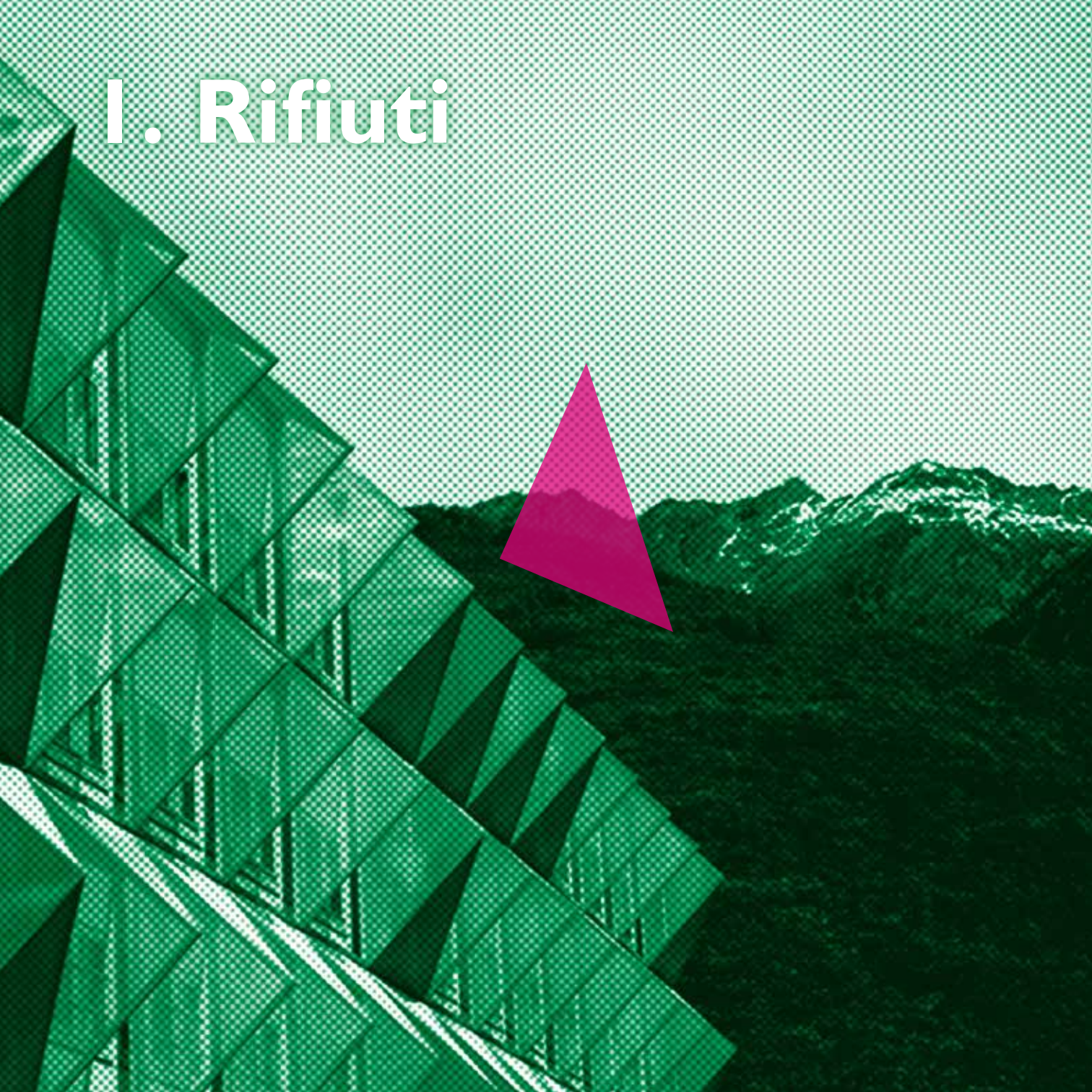
Infine, a proposito delle sfide che il mio successore sarà chiamato ad affrontare sul territorio, il lavoro del Dipartimento somiglia a un cantiere che non può mai dirsi chiuso. In generale, la situazione economica – con l'esigenza di raggiungere, a medio termine, il pareggio di bilancio nei conti dello Stato – richiederà probabilmente un ripensamento di alcune prestazioni: la principale sfida consisterà quindi nell'adattare i servizi alla disponibilità finanziaria, senza per questo ridurre il livello delle prestazioni fornite alla popolazione.

Fra i singoli progetti, occorrerà senz'altro mantenere alta la vigilanza sul rinnovamento del tunnel autostradale del San Gottardo. A una prima vittoria diplomatica del Cantone – che è riuscito a fare capire alla politica federale quanto sia vitale non recidere questo cordone ombelicale con il resto del Paese – dovranno seguire i passi per ottenere il completamento della galleria, senza aumento della capacità di transito, in ossequio all'Iniziativa delle Alpi. Per quanto riguarda invece AlpTransit, se fino al 2020 il Ticino è riuscito a ottenere tutto quanto si era augurato – nell'interesse proprio e di tutta la Svizzera –, i principali obiettivi sono ora il proseguimento della linea ferroviaria a sud di Lugano, fino al confine, e l'aggiramento di Bellinzona: un passo necessario, per evitare il rischio di una congestione del traffico nella regione fra Biasca e Camorino.

L'augurio finale, per chi assumerà l'affascinante ruolo di guida del Dipartimento del territorio, è di mantenere uno spirito positivo nel lavoro di ogni giorno, continuando nel contempo a coltivare la fitta rete di amicizie che è stato possibile costruire nel tempo. Il Cantone ha avuto in questi anni molti interlocutori attenti e sensibili – su tutti, ricordo i consiglieri federali Moritz Leuenberger e Doris Leuthard – e sa che può fare valere le proprie ragioni quando si presenta con un atteggiamento progettuale, efficiente, collaborativo e basato sui fatti.

Marco Borradori, febbraio 2013

I. Rifiuti



L'inaugurazione dell'Impianto cantonale di termovalorizzazione dei rifiuti, il 3 settembre 2010 a Giubiasco, ha segnato la soluzione definitiva di un problema che, per decenni, aveva occupato il centro del dibattito politico in Ticino. La nuova struttura ha prodotto conoscenze e creato posti di lavoro, offrendo prestazioni tecnologiche d'avanguardia e un notevole risparmio agli enti pubblici.

La necessità di giungere a un cambiamento di paradigma, per il nostro Cantone, era divenuta impellente alla fine del secolo scorso: nel 1996, con una modifica all'Ordinanza tecnica sui rifiuti, il Consiglio federale aveva infatti decretato – a partire dal 1° gennaio 2000 – il divieto di depositare i rifiuti combustibili nelle discariche.

Dopo la stesura di un Piano di gestione dei rifiuti – completato nel 1998 – i lavori si sono quindi concentrati sulla ricerca della migliore soluzione tecnica, così da dotare il Cantone di un impianto dedicato alla termovalorizzazione dei rifiuti solidi urbani e assimilabili. In attesa di portare a termine l'opera, è stato inoltre siglato un accordo transitorio per lo smaltimento oltre Gottardo dell'immondizia prodotta in Ticino, un quantitativo pari a circa 140 mila tonnellate l'anno. Il lungo lavoro politico e tecnico si è tradotto nella creazione dell'Azienda cantonale dei rifiuti (nel 2004) ed è stato coronato, l'anno seguente, dalla licenza edilizia per l'impianto di Giubiasco, con un sussidio di 40 milioni di franchi approvato dal Parlamento.

Accanto agli sforzi compiuti per uno smaltimento più efficace, è stato inoltre possibile ottenere risultati significativi anche sul fronte del riciclaggio: a partire dal 2009, le raccolte separate in Ticino hanno infatti raggiunto la quota del 50%, sul totale dei rifiuti prodotti dalle economie domestiche e dal settore privato.

Ultima nota positiva: la rete di teleriscaldamento che serve il bacino urbano del Bellinzonese, sfruttando in modo ottimale l'energia prodotta dai rifiuti, con ripercussioni positive a livello economico e ambientale. Si tratta del progetto più importante, dal punto di vista dell'efficienza energetica, di tutto il Cantone – che ne ha sostenuto il finanziamento. La prima fornitura di calore tramite il nuovo sistema risale al 2012.

1998

È approvato il Piano cantonale per la gestione dei rifiuti.

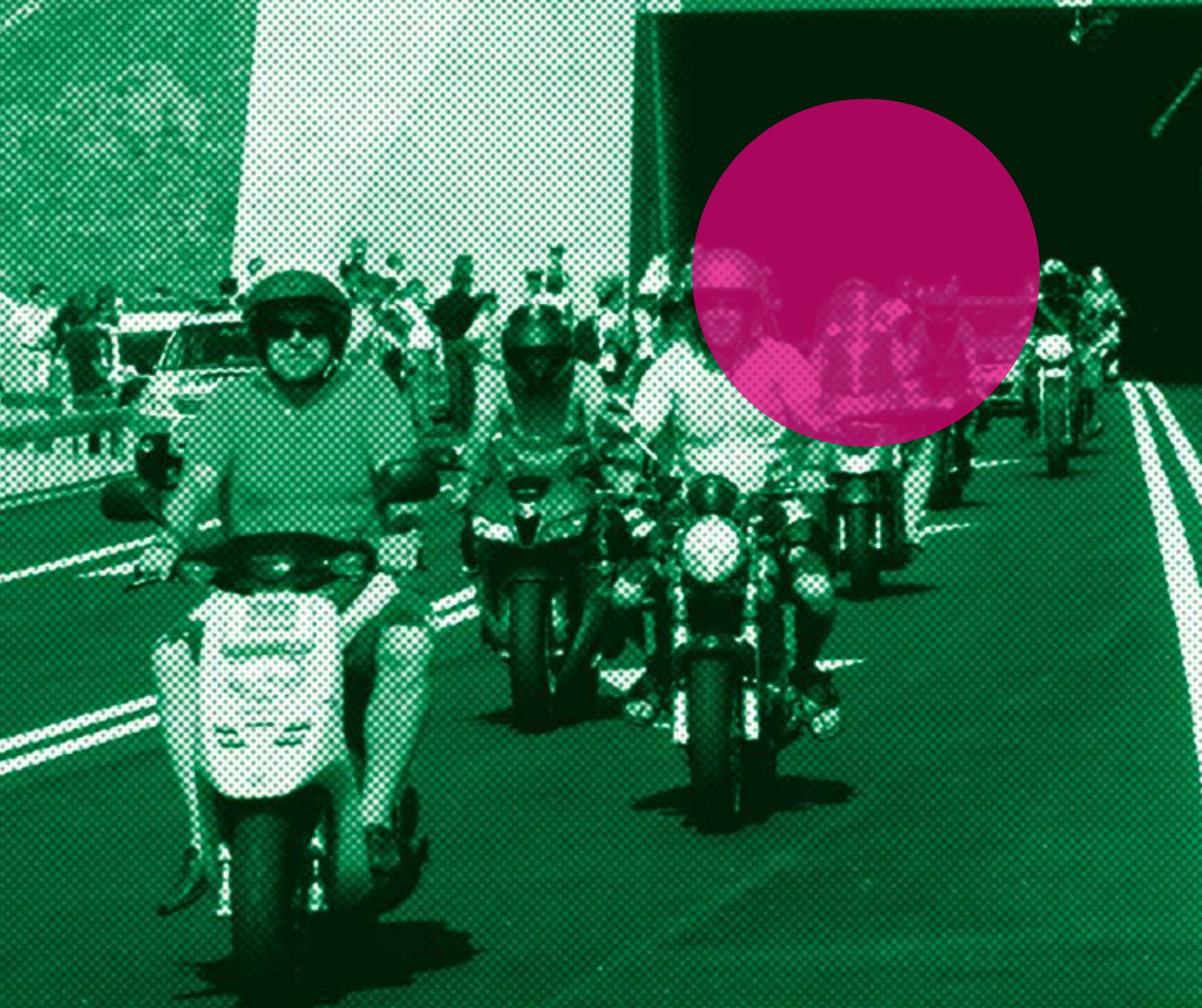
2004

È costituita la nuova Azienda cantonale dei rifiuti è costituita.

2009

L'Impianto di termovalorizzazione di Giubiasco supera il collaudo ed entra in funzione.

2. Viabilità



Alle 16.30 del 26 luglio 2012, una staffetta di quattro motociclette e quattro auto d'epoca ha imboccato i 2.750 metri della nuova galleria Vedeggio-Cassarate; un viaggio memorabile, che ha coronato l'impegno decennale per assicurare una migliore accessibilità alla più grande città del Cantone.

Portata a termine la riorganizzazione del traffico nell'area urbana di Locarno – con l'apertura della galleria Mappo-Morettina, nel giugno del 1996 – gli sforzi per migliorare la viabilità nel Cantone si sono concentrati nel Sottoceneri. Con il Piano dei trasporti del Luganese, nel 1998 sono così state gettate le basi di un investimento colossale – circa 800 milioni di franchi, su un arco di tempo di due decenni – destinato a imprimere una svolta alla qualità di vita e allo sviluppo economico e territoriale di tutto l'agglomerato urbano.

Oltre a impegnarsi direttamente nella realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate e nell'adozione del Piano della viabilità per il Polo luganese, il Cantone ha lavorato con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese e i Comuni in tutti i progetti strategici che stanno prendendo forma: il Nuovo Quartiere Cornaredo, la rete tram urbana, la nuova accessibilità alla stazione FFS e la riqualifica di tutto il comparto circostante.

Accanto all'intenso lavoro pianificatorio per disegnare la mobilità della Lugano futura, il Dipartimento ha inoltre sviluppato alcuni tra i progetti che segneranno a medio lungo termine la mobilità nel Cantone: dal semisvincolo autostradale di Bellinzona – approvato in votazione popolare, nel 2012 – alla riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio, al progetto per l'area ex Monteforno di Bodio, sempre sulla A2, fino al ripensamento della viabilità nel Basso Malcantone, con il credito per la circonvallazione di Agno-Bioggio approvato nel 2011.

Non va, infine, trascurato l'impegno quotidiano per la gestione degli oltre mille chilometri di strade che compongono la rete cantonale: l'investimento medio in questo settore, per gli ultimi 18 anni, si colloca fra i 30 e i 35 milioni di franchi l'anno. Dal 2008, inoltre, il Cantone ha ricevuto dall'autorità federale il mandato di prestazione per la manutenzione delle strade nazionali presenti entro i confini ticinesi: oltre ai risvolti tecnici, l'accordo – che prosegue con piena soddisfazione di entrambe le parti – ha garantito al Cantone anche un ritorno finanziario di alcuni milioni di franchi.

1998

Il Gran Consiglio accetta lo stanziamento di un credito-quadro di 800 milioni di franchi per il Piano dei trasporti del Luganese.

2002

È introdotto il nuovo concetto per la gestione del traffico pesante sull'autostrada A2.

2012

L'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate trasforma la mobilità del polo Luganese.

3. Rustici



Una partita a scacchi durata trent'anni, che ha visto il Cantone conquistare una vittoria significativa per il suo passato, il suo presente e il suo futuro. Così può essere ricordata la trattativa diplomatica con le autorità federali sul tema dei rustici, che – grazie all'adozione del Piano di utilizzazione cantonale – consentirà ora la trasformazione nella piena legalità di migliaia di edifici rurali, salvandoli dall'abbandono e garantendo una migliore cura del paesaggio.

Un'«arcaica necessaria bellezza, frutto della penuria e della fatica». Con queste parole l'arch. Tita Carloni descriveva il senso delle costruzioni rurali che punteggiano il territorio del Cantone; quei piccoli ammassi di «pietre, pietre e un po' di legno» che – a partire dagli anni '60, con il collasso della civiltà agricola ticinese – hanno cominciato a essere chiamati «rustici», e ad acquisire una seconda vita come piccole case di vacanza.

Proprio questa trasformazione, a partire dal 1980, ha tuttavia creato uno dei più longevi conflitti politico-amministrativi fra il Cantone e la Confederazione. La Legge sulla pianificazione del territorio adottata da Berna, infatti, introduceva il fondamentale concetto dei comprensori edificabili. Ogni immobile al di fuori di queste zone, a meno che non fosse già occupato, non avrebbe più potuto, per principio, essere convertito a un nuovo uso.

Gli sforzi diplomatici intrapresi da almeno due generazioni di politici ticinesi – per tentare di spiegare alle autorità federali quanta memoria storica portassero con sé quelle decine di migliaia di edifici «fuori zona» – hanno conosciuto innumerevoli passi avanti e altrettante brusche interruzioni. Una prima pietra miliare è giunta nel 2002, con l'approvazione – da parte del Consiglio federale – della scheda 8.5 del Piano direttore dedicata a Paesaggi con edifici e impianti degni di protezione. Il via libera si è quindi tradotto nell'allestimento di un Piano di utilizzazione cantonale, che – approvato dal Gran Consiglio nel 2010 ed entrato in vigore due anni più tardi – ha aperto la strada alle prime ristrutturazioni nel pieno rispetto del diritto federale.

A completare il quadro, sempre nel 2012 è giunto anche un altro successo politico: i rustici ticinesi non saranno infatti colpiti dalle restrizioni legate all'iniziativa Franz Weber, sulla limitazione delle residenze secondarie.

2002

Il Consiglio federale approva la scheda 8.5 del Piano direttore cantonale.

2010

Via libera del Gran Consiglio al Piano di utilizzazione cantonale dedicato a Paesaggi con impianti ed edifici degni di protezione.

2012

Il Cantone rilascia le prime licenze per la ristrutturazione di rustici nel pieno rispetto del diritto federale.

4. Ambiente



In un'epoca che sperimenta crescenti preoccupazioni per lo stato di salute dell'ambiente, le buone notizie dovrebbero essere doppiamente significative: ecco perché non va dimenticato che in Ticino, dal 1990 a oggi, tutti i principali inquinanti dell'aria hanno visto calare le loro concentrazioni, e anche lo stato delle acque ha conosciuto un parallelo miglioramento.

Quella per un ambiente più pulito è stata una delle battaglie più sentite, a livello popolare, fin dalla metà degli anni Novanta. Per il Cantone, ciò ha significato un impegno su tutti i fronti, dalla riduzione delle emissioni di gas nocivi nell'aria alla riorganizzazione dello smaltimento delle acque, fino alla gestione di fonti di disturbo in passato poco considerate, come gli inquinamenti elettromagnetico e luminoso. Tra le conquiste da sottolineare, in prima linea figura l'istituzione dell'Osservatorio ambientale della Svizzera italiana, avvenuta nel 2002 e accompagnata – l'anno seguente – dalla pubblicazione del documento L'ambiente in Ticino, elementi dai quali è poi scaturito il Rapporto cantonale sulla protezione dell'ambiente, allestito nel 2009 e approvato dal Gran Consiglio due anni più tardi.

Per quanto riguarda lo stato dell'aria, il nostro Cantone è storicamente confrontato a due problemi specifici: l'inquinamento invernale – con alte concentrazioni di polveri sottili, accentuate dal fenomeno atmosferico dell'inversione termica – e lo smog fotochimico estivo, caratterizzato da concentrazioni elevate di ozono. In entrambi i casi, il Cantone – a partire dal 2003 – ha avviato campagne mirate di sensibilizzazione. In prospettiva, un ambizioso strumento – il Piano di risanamento dell'aria 2007/2016 – mira ora a consolidare i progressi compiuti, per avvicinarci progressivamente al rispetto dei limiti stabiliti dall'Ordinanza federale contro l'inquinamento atmosferico.

Una delle misure più visibili – fra quelle già adottate nel settore della circolazione stradale – riguarda l'introduzione, a partire dal 2009, degli ecobonus basati sulle etichette energetiche adottate a livello federale, con l'obiettivo di incentivare la riduzione delle emissioni di CO₂. Un impegno che lo Stato ha fatto proprio, modificando la gestione del parco veicoli cantonale e sostituendo progressivamente i mezzi a disposizione con modelli più ecologici.

Tra gli interventi più importanti effettuati sul territorio non può essere dimenticato, infine, il risanamento del fondo occupato dalla raffineria Miranco a Stabio; grazie a un investimento pari a 10 milioni di franchi, tra il 2008 e il 2010 è stato possibile rimuovere 24 mila tonnellate di materiali tossici dall'ex discarica, che non rappresenta più un rischio per le acque sotterranee del Comune.

2002

Nasce l'Osservatorio ambientale della Svizzera italiana.

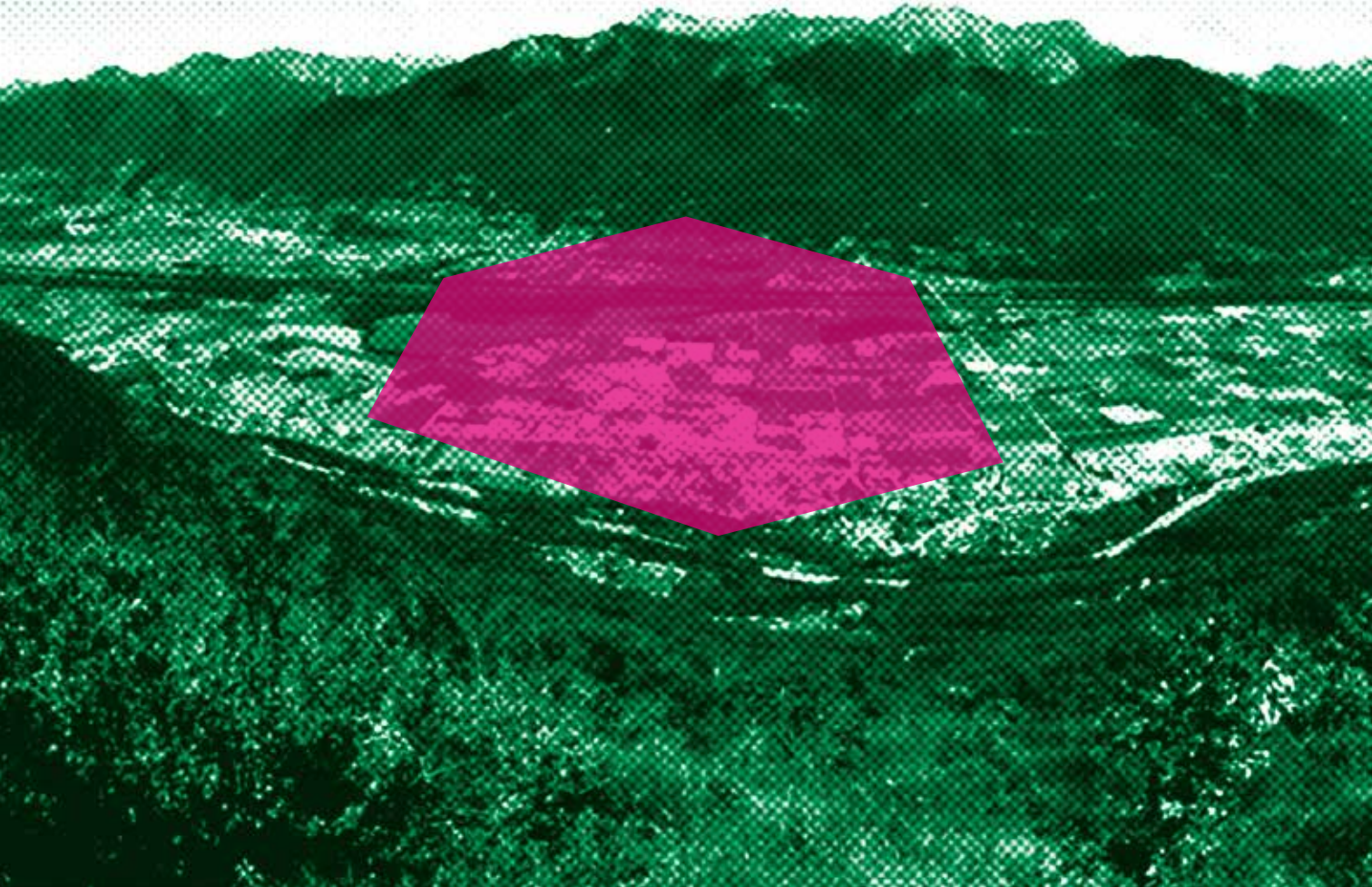
2007

Il Parlamento adotta il Piano cantonale di risanamento dell'aria per il periodo 2007/2016.

2009

Con la modifica alla Legge sulla circolazione, sono introdotti gli ecobonus per veicoli a basse emissioni di anidride carbonica.

5. A2/A13 - Parco del Piano di Magadino



È destinato a diventare il Central Park di un Cantone sempre più urbano: un'oasi dedicata all'agricoltura, allo svago e alla natura lungo il fiume Ticino, da consegnare alle future generazioni. Un lieto fine, per il Piano di Magadino, che si accompagnerà alla realizzazione, da parte della Confederazione, dell'atteso collegamento autostradale del Locarnese.

Con l'adozione del Piano di utilizzazione cantonale per il Parco del Piano di Magadino, nel giugno del 2012, il Governo ha sancito la conclusione di un percorso di progettazione avviato alla fine degli anni Novanta, e consolidato nel Piano direttore già nel 2001, con la scheda R11. Nel futuro del Piano di Magadino c'è quindi una riserva agricola e naturalistica di 2.350 ettari, pari al 55% della superficie di quello che merita tuttora di essere considerato il «granaio» del Ticino. Si tratterà di uno spazio paesaggistico di alta qualità, un mosaico di funzioni dove potranno convivere un settore primario sempre più orientato alla produzione sostenibile, superfici palustri di importanza nazionale, percorsi fruibili per lo svago e innumerevoli angoli dove trovare ristoro.

In parallelo a questo progetto, si è sviluppata anche la ricerca di alternative consensuali per il collegamento autostradale del Locarnese. Dopo la bocciatura da parte del popolo ticinese della Variante '95, il 30 settembre 2007, è stato avviato un Gruppo di lavoro misto, dal quale sono scaturite nuove varianti condivise per il tracciato. Al termine di un'intensa fase di consultazione, alla fine del 2012 è stato possibile inoltrare all'Ufficio federale delle strade – nel rispetto dei termini imposti al Cantone – un terzetto di opzioni approfondite e ritenute praticabili. Tra queste, potrà essere scelta la variante che la Confederazione provvederà a realizzare, non appena il Parlamento avrà accettato l'inserimento della A2/A13 nella rete delle strade nazionali e saranno stati definiti la programmazione degli interventi e il loro finanziamento.

2007

Il Gran Consiglio approva il credito per la progettazione del Parco del Piano di Magadino.

2012

Il dossier con le varianti di tracciato condivise per il collegamento A2/A13 è consegnato all'Ufficio federale delle strade.

2012

Con la consultazione pubblica, è completato il progetto per il Parco del Piano di Magadino.

6. Energia



Diciotto anni or sono, termopompe e pannelli solari erano materia per appassionati di tecnologia, e l'isolazione termica degli edifici un concetto ancora lungi dall'essere applicato sistematicamente. Oggi, l'approccio ai temi energetici è cambiato radicalmente, con il Cantone ad accompagnare e sostenere con convinzione questa inversione di rotta.

Risparmio energetico, efficienza, fonti rinnovabili. Questi concetti – oggi ampiamente accettati e sempre più centrali nella pianificazione edilizia – fino a un passato davvero recente erano praticamente sconosciuti, al di fuori di una cerchia di addetti ai lavori. Quella intervenuta negli ultimi quindici anni è davvero una rivoluzione copernicana, in termini di abitudini: il cambiamento è stato stimolato anche dall'ente pubblico, grazie a un'intensa campagna di sensibilizzazione e a una serie di contributi di importanza crescente.

La prima campagna di incentivi per la realizzazione di nuovi impianti di riscaldamento a legna e la posa di pannelli fotovoltaici, nel 2002, registrò un successo clamoroso, di gran lunga superiore a ogni previsione: i 4 milioni di franchi stanziati dal Parlamento cantonale – che avrebbero dovuto essere distribuiti ai ticinesi lungo un intervallo quadriennale – andarono infatti esauriti in appena cinque mesi. Il successo si ripeté anche con il secondo credito-quadro di 4,8 milioni, per le energie rinnovabili e il risparmio energetico, promosso nel 2006. A completare la politica degli incentivi è poi giunto il credito-quadro di 65 milioni di franchi che, nel periodo 2011/2020, si propone di realizzare un salto di qualità nel passaggio all'efficienza energetica.

Accanto ai contributi, nel 2010 è andato in consultazione il progetto di Piano energetico cantonale, che ha l'obiettivo di fare convivere – con due orizzonti temporali, corrispondenti agli anni 2035 e 2050 – lo sviluppo economico e sociale con una politica attenta all'ambiente. Pilastri dell'approccio fatto proprio dal Parlamento sono l'uso efficiente dell'energia, il passaggio dalle fonti fossili a quelle rinnovabili e la promozione di fonti indigene diversificate e sicure.

2002

La prima campagna di incentivi per impianti di riscaldamento a legna e fotovoltaici registra un successo clamoroso.

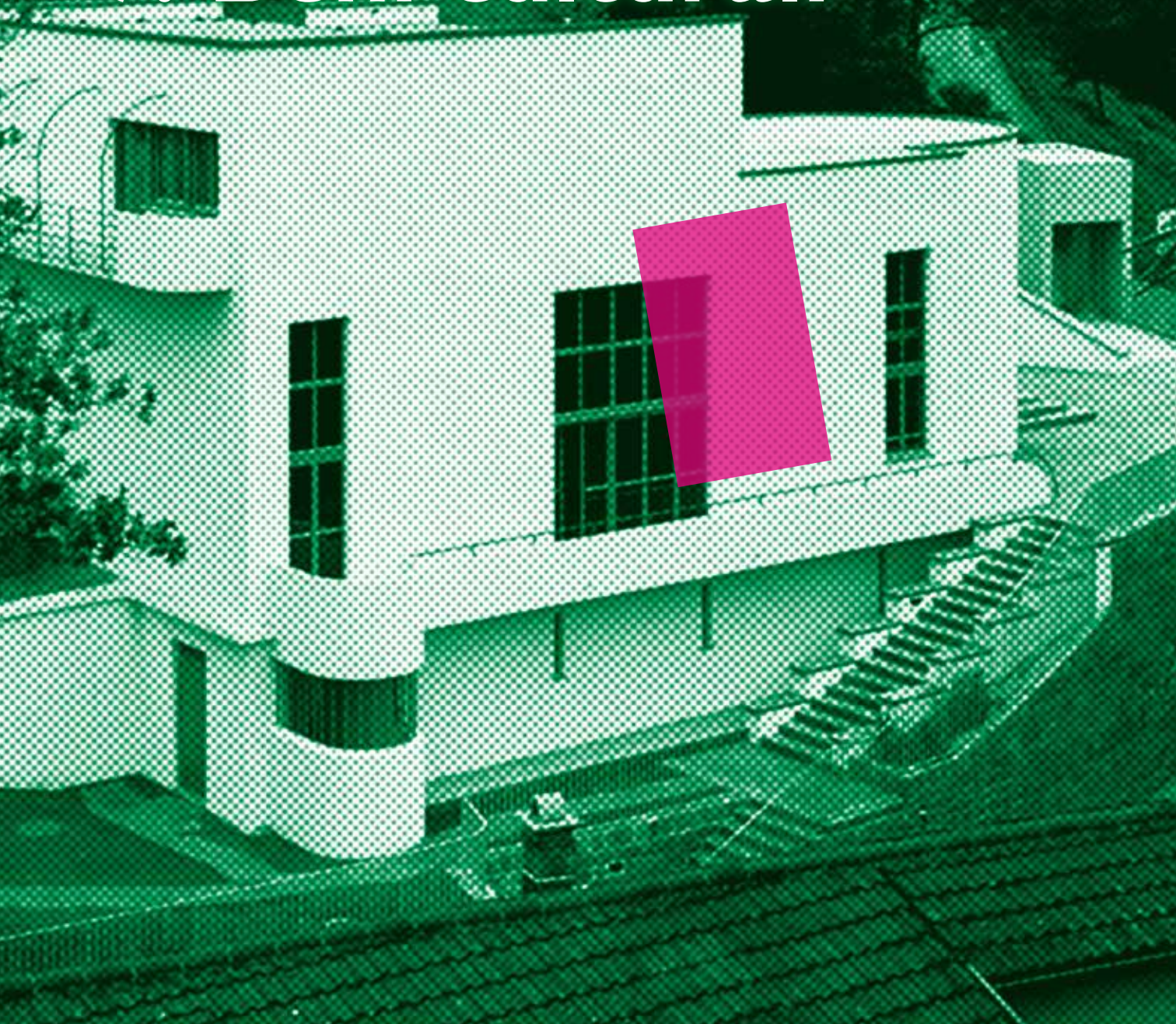
2010

Avviata la consultazione del Piano energetico cantonale, con previsioni e strategie fino agli anni 2035 e 2050.

2011

Il Gran Consiglio stanziava un nuovo credito-quadro di 65 milioni di franchi per la promozione dell'efficienza energetica.

7. Beni culturali



Cura del territorio significa anche tutela dei suoi tesori, che si tratti di monumenti storici, testimonianze delle epoche più remote o di patrimonio memoriale da conservare e tramandare ai posteri. Un'opera minuziosa e sfaccettata, per la quale una pietra miliare è stata posata nel 2009, con la conclusione dell'Inventario dei beni culturali ticinesi.

Non avrebbe potuto esserci regalo più adatto, per il centesimo anniversario della Legge sulla conservazione dei monumenti storici e artistici ticinesi, che la conclusione del catalogo che raccoglie i tesori del Cantone. Un'opera avviata nel 1997 – con l'entrata in vigore della nuova Legge sulla protezione dei beni culturali – e che non si è ancora esaurita, poiché la memoria di una comunità è in continua evoluzione. Ecco quindi che, nel corso del 2012, è stato portato a termine il progetto di tutela del Moderno, con una prima selezione di opere architettoniche pregevoli risalenti agli anni tra il 1920 e il 1980. Si tratta di un patrimonio di grande valore architettonico e urbanistico, fondamentale per l'identità del nostro territorio: perciò il Cantone ha voluto sensibilizzare Comuni e privati sull'importanza culturale della sua conservazione.

Oltre all'inventario, il lavoro si è poi declinato anche concretamente. Negli scorsi mesi, la conclusione dei lavori di restauro nella chiesa di San Francesco a Locarno e nel santuario della Madonna del Sasso a Orselina ha segnato la fine di un percorso che non ha conosciuto pause, e che – tra il 1995 e il 2012 – ha permesso di effettuare interventi di conservazione su poco meno di 600 monumenti tutelati a livello cantonale, pari a una trentina di lavori portati a termine ogni anno. Tenendo conto che gli edifici protetti nel nostro Cantone sono circa mille, e che gli interventi di una certa importanza su ogni immobile si ripetono a cadenza trentennale, appare chiaro che i conti tornano.

La Legge sulla protezione dei beni culturali ha permesso di portare a compimento – accanto all'onere della conservazione e valorizzazione dei reperti archeologici di proprietà dello Stato – il catalogo del patrimonio mobile e immobile presente sul territorio cantonale, identificando le zone di interesse archeologico, oggi tutelate e inserite nei Piani regolatori comunali. Un'opera che sta alla base anche del progetto per il futuro Museo cantonale del territorio, atteso da anni e attualmente oggetto di studi approfonditi.

Accanto al lavoro quotidiano, è stato infine possibile promuovere alcune realizzazioni straordinarie, come il processo che ha portato all'inserimento nel patrimonio dell'umanità Unesco – nel 2000 e nel 2003 – dei Castelli di Bellinzona e del Monte San Giorgio, dove nel 2011 è stato inaugurato il nuovo Museo dei fossili.

1997

Con l'approvazione della nuova Legge sui beni culturali prende avvio il progetto di inventario cantonale.

2003

Tre anni dopo i Castelli di Bellinzona, anche il Monte San Giorgio entra a fare parte del Patrimonio dell'umanità Unesco.

2012

Si concludono i lavori di restauro al santuario della Madonna del Sasso a Orselina e alla chiesa di San Francesco a Locarno.

8. Natura e paesaggio



Il tempo non è stato clemente con alcune eredità del XX secolo: opere che parevano essere emblemi del progresso, sono diventate profondamente problematiche, vere cicatrici sul territorio, da sanare al fine di ristabilire un equilibrio con l'ambiente che abitiamo. Il Ticino ha agito con decisione in questo ambito, restituendo alla popolazione numerosi ambienti di pregio.

Archiviato l'entusiasmo progressista del secondo dopoguerra, gli amministratori politici di fine secolo hanno dovuto raccogliere – oltre ai frutti di quella stagione di grande crescita – anche numerose sfide legate agli effetti collaterali che il vertiginoso sviluppo industriale ha lasciato sul territorio. È così che alcune di queste eredità, e la loro rimozione, hanno assunto un valore emblematico: per il Ticino di fine secolo, le più ingombranti erano certamente l'ex cementificio Saceba – all'interno delle Gole della Breggia – e il Silo Ferrari, un impianto per la lavorazione degli inerti costruito alla foce del fiume Ticino, a pochi metri dalla riserva naturalistica delle Bolle di Magadino. Anche la vetta del Monte Sighignola, sparita la deturpante struttura di una funivia mai terminata, ha recuperato la qualità di un tempo e la vista mozzafiato sul Ceresio e l'arco alpino.

Il processo di riqualifica per questi ambienti ha richiesto molti anni, ma ha dato vita a iniziative modello nell'ambito della protezione del paesaggio. Il progetto di rinaturazione avviato alla foce del Ticino, con l'obiettivo di restituire al fiume le sue dinamiche originarie, è stato insignito – nel 2011 – del Premio svizzero per i corsi d'acqua. Il nuovo Percorso del cemento all'interno del Parco delle Gole della Breggia ha invece potuto essere inaugurato nel 2012, riscuotendo grandi consensi.

La promozione del patrimonio naturale si è poi declinata anche in svariati interventi di cura e provvedimenti di protezione attiva. Grazie all'attivazione di crediti quadriennali, a partire dal 2002, hanno potuto essere valorizzate alcune perle dei nostri ambienti naturali: le paludi del Lucomagno, le torbiere di Piora, le golene della Vallemaggia, le riserve naturali dei laghetti di Origlio e Muzzano, ma anche innumerevoli biotopi – oltre seicento – distribuiti su tutto il territorio cantonale.

Impulsi nuovi sono inoltre scaturiti dalla creazione dei parchi naturali: le Gole della Breggia (1998) e la Valle della Motta (2003) ne sono un primo esempio, cui seguiranno il Parco del Piano di Magadino e mi auguro – in un futuro non troppo lontano – i Parchi nazionali dell'Adula e del Locarnese. Agli interventi sul territorio, infine, è stata affiancata un'intensa attività legislativa – con le nuove normative sulla pesca, nel 1996, e sulla protezione della natura, cinque anni più tardi.

1999

Entra in vigore la nuova Legge sulla protezione della natura.

2007

Prendono avvio i lavori di riqualifica dell'ex cementificio Saceba, nel parco delle Gole della Breggia.

2011

Il progetto Delta Vivo per la rinaturazione della foce del Ticino si aggiudica il Premio svizzero corsi d'acqua.

9. Mobilità transfrontaliera



Le buone intenzioni non bastano per superare il modello del pendolarismo «una persona per automobile»: il Canton Ticino, interessato dal crescente afflusso di lavoratori dalla vicina Italia, ha quindi cercato alternative praticabili per ristabilire un equilibrio tra efficienza del settore economico ed esigenze di viabilità.

La crescente integrazione del Ticino con la Lombardia, una macro regione che si colloca ai vertici europei per ricchezza e produttività, ha portato al Cantone benefici economici ma anche sfide inedite da affrontare, in particolare nel settore della mobilità. Il carico esercitato sulla rete stradale soprattutto del Mendrisiotto imponeva la ricerca di soluzioni concordate con le autorità lombarde, che si sono concretizzate nell'accordo – siglato nel 1999 – per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria transfrontaliera, da Lugano all'aeroporto intercontinentale di Malpensa: un'infrastruttura che metterà in relazione non solo Ticino e Varesotto, ma anche l'asse del Gottardo con quello del Sempione, accorciando notevolmente i tempi di percorrenza tra il nostro Cantone e la Svizzera romanda.

Il nuovo asse sarà lungo poco meno di 18 chilometri, e comporterà un investimento totale – in Svizzera e in Italia – pari a circa mezzo miliardo di franchi: la popolazione di riferimento interessata dal servizio è di 600 mila persone. Il cantiere per la nuova opera ha preso avvio alla fine del 2008 sul versante svizzero e un anno dopo – sul versante italiano – sono iniziati i lavori principali per la realizzazione del tratto fino a Varese.

Accanto all'ampliamento della rete ferroviaria, i contatti con la Regione Lombardia hanno poi permesso di promuovere una crescente integrazione dei servizi, culminata – nei primi anni 2000 – nella nascita del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia. La nuova società di trasporto, denominata TILO, che vede azionisti le Ferrovie federali svizzere e Trenord, ha raggiunto nel 2011 i 7,7 milioni di passeggeri trasportati. Nel 2010, il servizio è stato interessato da un primo potenziamento verso l'area urbana di Milano, incrementato poi fino agli attuali undici collegamenti giornalieri. Collegamenti diretti con l'aeroporto internazionale di Malpensa, via Luino, sono infine stati introdotti dal dicembre 2011.

2001

Con l'accordo fra Cantone e Ferrovie federali, nasce il progetto ferroviario TILO.

2007

Il Gran Consiglio stanziava un credito di 72 milioni di franchi per la nuova linea ferroviaria Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa.

2011

Il servizio TILO viene potenziato verso sud, grazie a nuovi collegamenti con Milano.

10. AlpTransit



Nelle profondità del Monte Ceneri, alle prime ore del 2013, le scavatrici del cantiere AlpTransit avevano da poco superato il chilometro 23, dei quaranta che comporranno il tunnel destinato a far proseguire, verso Lugano, la nuova trasversale ferroviaria alpina. Un risultato tutt'altro che scontato per un'opera che – diciotto anni or sono – sembrava condannata a non prendere avvio prima del 2020.

Ci sono cose che è piacevole dimenticare: per esempio, pochi ricordano che il «cantiere del secolo» per la realizzazione di AlpTransit – che entro la fine del decennio giungerà a compimento – è in realtà molto diverso dal progetto che le autorità federali avevano elaborato per la Nuova trasversale ferroviaria alpina agli inizi degli anni Novanta.

La versione iniziale della linea di pianura, infatti, non contemplava – per ragioni di carattere finanziario – la realizzazione di una nuova linea d'accesso a sud di Lugano. Successivamente, purtroppo, il progetto fu ulteriormente ridimensionato. Pur mantenendo il concetto a rete – con la costruzione simultanea di due assi, San Gottardo e Lötschberg – il Consiglio federale aveva infatti deciso di rinviare anche la nuova tratta tra Biasca e Camorino, destinata a fungere da circonvallazione della città di Bellinzona.

Anche la realizzazione della galleria del Monte Ceneri, a un certo punto, sembrò potere essere seriamente rimessa in discussione. L'azione costante del Governo cantonale e del Dipartimento del territorio, con il supporto della Deputazione ticinese alle Camere e del Comitato del San Gottardo, ha permesso tuttavia di ottenere una conferma del progetto in territorio ticinese e – nel 2006 – poté esserne posata la prima pietra.

Negli ultimi anni, l'impegno si è poi rivolto alla promozione di un completamento dell'opera fino al confine con l'Italia, attraverso studi mirati sulla capacità del nodo di Bellinzona e la ricerca di opzioni per la tratta Lugano-Chiasso.

1998

Il Cantone promuove uno studio sul prolungamento della nuova trasversale a sud di Biasca.

2005

Sono approvati i piani per la galleria di base del Monte Ceneri.

2010

Cade l'ultimo diaframma del tunnel di base AlpTransit del San Gottardo.

11. Trasporti pubblici - Mobilità lenta



Anche se il Ticino è un Cantone fortemente motorizzato – e il trasporto individuale resta in molti casi una necessità – i segni di un cambiamento di mentalità sono chiari. Il marcato aumento nel numero di passeggeri del trasporto pubblico e una rete ciclabile sempre più completa sono i fiori all'occhiello della politica condotta in questo ambito.

Per il trasporto pubblico, il passo simbolico che ha marcato il passaggio a un nuovo modello – con la divisione del Ticino e del Moesano in zone – è stata l'introduzione dell'abbonamento Arcobaleno, nel 1998. Dal 2012, la Tariffa Integrata Arcobaleno ha poi armonizzato i prezzi per tutti i titoli di trasporto, compresi i biglietti singoli. I risultati sin qui ottenuti sono incoraggianti e misurabili: dal 2004, il numero di viaggiatori trasportati dalla rete TILO è aumentato del 90%. Nel frattempo, le prestazioni sono state incrementate in modo mirato sia in ambito urbano sia a livello regionale. Ristrutturazioni ed estensione dei servizi negli agglomerati sono state compiute a Chiasso-Mendrisio, a Lugano – in due tappe, negli anni 2002 e 2012 – e a Locarno.

Il traffico regionale ha avuto un impulso decisivo con l'introduzione dell'orario cadenzato ogni 30 minuti e del nuovo materiale rotabile del sistema TILO, a partire dal 2004; anche sulla Ferrovia Lugano Ponte-Tresa, dal 2007, l'intervallo fra le corse è stato ridotto a 15 minuti. In modo selettivo sono stati potenziati anche i servizi verso le aree suburbane: dal 2004 al 2011 le prestazioni sono cresciute del 20% e i viaggiatori quasi del 50%. Diversi sono stati gli interventi per ammodernare le stazioni e i relativi accessi: i principali cantieri sono stati promossi a Lugano, Riazzino-Cugnasco, Castione-Arbedo, Giubiasco e Tenero.

Per quanto riguarda invece la mobilità lenta, i programmi a medio-lungo termine sono stati consolidati già nel 1998, con la definizione del percorso ciclabile di interesse nazionale San Gottardo-Chiasso, Lucomagno-Biasca e Bellinzona-Ascona; le opere sono state completate a tappe. Il percorso di pianura della Vallemaggia è stato aperto parzialmente nel 2009 e sarà concluso nel 2013. Nel Luganese, il 2012 ha portato con sé il preludio a una rete destinata a estendersi su un centinaio di chilometri: si tratta della nuova passeggiata tra Agno e Magliaso. Infine, nelle scorse settimane il Parlamento cantonale ha approvato un nuovo credito-quadro da 31 milioni di franchi, a favore della mobilità ciclabile: di questa somma, circa 15 milioni sono destinati alla rete del Luganese, mentre 13 milioni saranno investiti nel Mendrisiotto e Basso Ceresio.

1998

Il trasporto pubblico inizia il suo periodo di ascesa con l'introduzione dell'abbonamento Arcobaleno.

2008

Prende avvio la progettazione della nuova stazione di Lugano.

2012

È inaugurato il percorso ciclopeditone Agno-Magliaso, preludio alla realizzazione della rete di mobilità lenta nel Luganese.

12. San Gottardo



Pochi argomenti riescono a polarizzare l'opinione pubblica ticinese quanto la galleria autostradale del San Gottardo. Sposando la tesi di un completamento senza aumento di capacità, ora accolta anche dal Consiglio federale, il Cantone mira a permettere alla popolazione e all'economia ticinesi di affrontare, senza timori, gli improrogabili lavori di risanamento.

Il dibattito sulla revisione del progetto originale dell'ing. Giovanni Lombardi – inaugurato nel 1980 con un tunnel singolo, ma con la promessa di un raddoppio a medio termine – è giunto a una svolta nel corso del 2010, quando esami specialistici hanno evidenziato l'esigenza di un risanamento completo dell'opera. Di fronte alla prospettiva di una chiusura prolungata al traffico, con l'isolamento stradale del Cantone dal resto della Svizzera, ha ripreso vigore l'ipotesi di un completamento del tunnel, senza tuttavia aumentarne la capacità totale.

Nel giugno del 2012, il Consiglio federale ha fatto proprie le richieste delle autorità ticinesi, accogliendo il principio di una galleria con due tubi, ognuno dei quali con una sola corsia di marcia, sebbene si trattasse della variante più costosa fra quelle considerate. A mente del Governo federale, si tratta della soluzione che più di ogni altra potrà contribuire ad «aumentare ulteriormente funzionalità, sicurezza, sostenibilità e disponibilità dell'asse del San Gottardo, tenendo conto dell'esigenza del Ticino di disporre di un buon collegamento stradale verso il Nord anche durante la chiusura della galleria». Nelle intenzioni delle autorità federali, l'opera dovrebbe essere completata entro il 2027, con un investimento totale pari a 2,8 miliardi di franchi.

Di non trascurabile importanza, per l'economia del Cantone, è poi stato il dibattito politico – apertosi alla metà degli anni Duemila – sulla ristrutturazione dei servizi di manutenzione della galleria autostradale. Al termine di una lunga trattativa, nel 2006 è stato possibile ottenere il mantenimento di una gestione condivisa fra Uri e Ticino, accantonando lo scenario originale di un trasferimento del Centro a nord del tunnel.

2001

In seguito all'incidente del 24 ottobre, viene introdotto il Sistema contagocce per la gestione del traffico di mezzi pesanti.

2006

È conclusa con successo la trattativa per mantenere in Ticino la manutenzione del tunnel.

2012

Il Consiglio federale accetta il principio del risanamento del tunnel attraverso la realizzazione di un secondo tubo.

13. Foreste



Sono il tesoro verde del Cantone e ne occupano oltre metà della superficie: a lungo dimenticate, le nostre foreste sono tornate al centro dell'attenzione per quanto hanno da offrire come possibilità di svago, fonte di protezione e opportunità per una svolta energetica sostenibile.

Per chi è cresciuto nella seconda metà del XX secolo, è difficile credere che il bosco ticinese è una realtà tutto sommato giovane. Invece, è solo a partire dal secondo dopoguerra che le nostre foreste – dopo un'epoca di intensissimo sfruttamento, a cavallo fra Otto e Novecento – si sono ricostituite, fino a occupare oggi 142 mila ettari, una superficie di poco superiore alla metà del territorio cantonale. La gestione di questo enorme patrimonio è tornata di attualità attorno alla metà degli anni Novanta, quando la nuova Legge cantonale sulle foreste – approvata nel 1996 – ha stabilito precisi obiettivi da raggiungere per le tre funzioni svolte dal bosco: protettiva, produttiva e ricreativa. Con il Piano forestale cantonale, approvato dal Consiglio di Stato nel 2007, ha poi preso forma un concetto di gestione a lungo termine.

Dal punto di vista naturalistico, i primi passi intrapresi sono stati il progetto per la valorizzazione del castagno (1999) e un concetto per la creazione di nuove riserve forestali, che portando il Ticino a proteggere una superficie di 35 chilometri quadrati ha posto il Cantone in una posizione di avanguardia a livello nazionale. Tra queste aree, nelle quali la natura ha la possibilità di svilupparsi liberamente, le più importanti sono quelle gemelle di Cresciano e Osogna, avviate nel 2007 e 2010, che formano un perimetro tra i più pregevoli e ampi della Svizzera. L'ultima iniziativa avviata in questo ambito è il Concetto per la promozione della biodiversità nel bosco, che nei prossimi anni si tradurrà in una serie di misure e iniziative concrete.

Anche sul fronte della produzione, il Cantone si è mosso per consentire di valorizzare la crescita naturale del bosco ticinese, che ogni anno mette a disposizione 550 mila metri cubi di nuovo legname, oggi impiegati soltanto in minima parte. Nel 2008, con l'istituzione di un progetto di filiera bosco-legno – nell'ambito della Nuova politica regionale introdotta dalla Confederazione – sono state poste le basi per uno sviluppo che vede oggi protagoniste le aziende forestali e i promotori di impianti per il riscaldamento a base di legna indigena.

Non va dimenticato, infine, il fondamentale ruolo protettivo delle foreste ticinesi a favore di infrastrutture e centri abitati: una priorità che interessa l'80% della superficie boschiva del Cantone.

1996

Entra in vigore la nuova Legge cantonale sulle foreste.

2011

Viene inaugurata la riserva forestale della valle di Osogna, la più vasta della Svizzera dopo il Parco nazionale dell'Engadina.

2012

Con il progetto Biodiversità nel bosco prende avvio una nuova fase nella gestione del patrimonio forestale cantonale.

14. Rumori



È un aspetto del benessere cui pensiamo poco, a meno che la nostra casa non sorga nei pressi di una strada trafficata: eppure, il rumore di fondo ci insegue ovunque con un numero crescente di decibel. Gli sforzi del Cantone per rimediare alle situazioni più problematiche sono costanti, e hanno toccato ogni parte del territorio ticinese.

Quando ci viene chiesto di identificare le forme più diffuse di inquinamento, difficilmente il rumore – per quanto sia ormai onnipresente – occupa i primi posti della lista. Eppure, la società moderna sperimenta un costante aumento delle fonti di emissione che contribuiscono a deturpare il nostro «paesaggio sonoro». Tra le più importanti sorgenti di rumore, nel nostro Cantone, vanno sicuramente menzionate – in ordine d'importanza – le strade, le linee ferroviarie, il traffico aereo e i poligoni di tiro.

A partire dall'anno 2000, le misure più importanti hanno riguardato il risanamento fonico dell'autostrada A2, con progetti di notevole impatto tecnico, architettonico e finanziario. La posa di di barriere protettive ha interessato le tratte Mendrisio-Melano, Chiasso-Dogana, Monte Generoso ed entrambi i lati del ponte diga di Melide, per un investimento complessivo che supera i 230 milioni di franchi. Il cantiere aperto sul tratto autostradale del Monte Generoso, in particolare, ha rappresentato una scommessa vinta a livello di pianificazione dei lavori: la gestione del traffico con metodi innovativi ha contribuito a una conclusione dell'opera in anticipo sui tempi previsti, nel pieno rispetto del preventivo.

Il prossimo passo consisterà nel risanamento della rete delle strade cantonali e comunali: un credito-quadro per il periodo 2012/2015 – con interventi per un totale di 12 milioni di franchi – è stato approvato dal Parlamento nel 2012, dopo la conclusione del pluriennale lavoro di allestimento del catasto dei rumori stradali per tutte le località più esposte al problema. Il Comune di Cadenazzo è stato il primo del Cantone a essere interessato dalle opere di risanamento, nell'ambito di un progetto pilota.

Anche il risanamento fonico lungo le tratte ferroviarie del Cantone ha raggiunto uno stadio avanzato. Per la regione del Gambarogno – toccata pesantemente dal traffico merci su rotaia – la posa dei ripari fonici è stata avviata nel 2011. Nel frattempo, è in corso la progettazione esecutiva delle pareti foniche per le altre tratte sensibili, mentre il Cantone sta già procedendo con la realizzazione delle misure di isolamento acustico sugli edifici.

2000

Si aprono i cantieri per la protezione dai rumori lungo l'autostrada A2 nel Sottoceneri.

2011

Prende avvio la posa dei ripari fonici lungo la linea ferroviaria del Gambarogno.

2012

Il Gran Consiglio approva un credito-quadro di 12 milioni di franchi per il risanamento fonico della rete di strade cantonali e comunali.

15. Pericoli naturali- Eventi straordinari



Accanto alla progettazione e alla gestione territoriale, i servizi del Dipartimento sono stati chiamati regolarmente, negli anni, a intervenire anche nel campo dell'imprevedibile, per fronteggiare e risolvere situazioni di particolare emergenza. Dai pericoli naturali ai disastri tecnologici, gli ultimi diciotto anni hanno più volte confermato le capacità di risposta del Cantone.

Il 24 ottobre 2001 è, nella memoria del Cantone, uno dei giorni più bui del passato recente: lo scontro fra due mezzi pesanti provoca undici morti e la chiusura del tunnel, gravemente danneggiato dalle fiamme. Una sciagura che innesca una pronta risposta, sia dal punto di vista tecnico – il cantiere per le riparazioni, di oltre 15 milioni di franchi, porta a termine i lavori in 58 giorni e il tunnel riapre prima delle feste natalizie – sia della sicurezza: l'introduzione del sistema contagocce, infatti, riduce drasticamente il numero di veicoli pesanti, limitando i passaggi a 3.500 al giorno, meno della metà rispetto ai valori di punta registrati poche settimane prima dell'incidente.

La lista degli eventi eccezionali comprende poi numerosi altri esempi di situazioni – la valanga che spazzò via un ponte interrompendo la strada del Lucomagno, nel 1998, la frana del Valegion a Preonzo, nel 2012, senza dimenticare il rogo di pneumatici del novembre 2006, a Riazzino – nelle quali i servizi del Dipartimento sono stati messi alla prova.

La cronaca recente, infine, ha portato al centro dell'attenzione due casi significativi, non tanto per l'entità del danno – che per fortuna non vi è stato – quanto per l'inciviltà dell'agire: il deposito abusivo nella natura – nel settembre del 2012, a Serocca d'Agno e Ponte Capriasca – di alcuni bidoni contenenti sostanze inquinanti. La collaborazione dei servizi del Dipartimento con la Polizia è stata determinante per risalire in tempi brevi all'azienda proprietaria dei bidoni. Un episodio inqualificabile, che indica quanto sia necessario mantenere alta la vigilanza e la sensibilizzazione sullo smaltimento dei materiali nocivi secondo le indicazioni delle leggi sulla protezione delle acque e dell'ambiente.

2001

Dopo l'incidente nel tunnel autostradale del San Gottardo, il cantiere per la riparazione dei danni permette la riapertura al traffico prima di Natale.

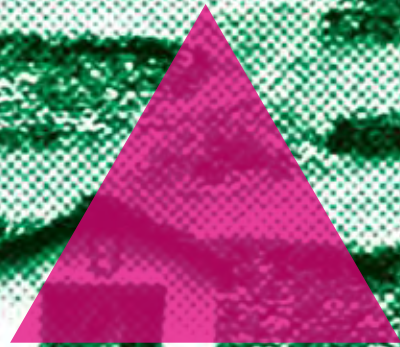
2012

Viene gestita con successo l'emergenza legata alla frana del Valegion a Preonzo.

2012

Identificazione dei responsabili del deposito illegale di sostanze nocive a Serocca d'Agno e Ponte Capriasca.

16. Piano direttore - Territorio



Che aspetto ha il Ticino nel quale desideriamo vivere? Per quanto possa sembrare una domanda filosofica, con scarsa incidenza sulla realtà, dalla risposta dipende la qualità futura degli spazi e del nostro territorio. Il Cantone ci ha pensato e il risultato è l'allestimento di uno strumento pianificatorio aggiornato alla realtà dei tempi, che orienterà lo sviluppo territoriale del Cantone.

Il passato, il presente e il futuro del territorio ticinese sono racchiusi in 46 schede, che – divise negli ambiti tematici Patrimonio, Rete urbana, Mobilità e Vivibilità – compongono il Piano direttore. Un lavoro monumentale iniziato nel 2002, approvato dal Gran Consiglio a due riprese – nel 2007 (obiettivi) e nel 2009 (evasione ricorsi) – per poi giungere fino al Consiglio federale, in vista della sua approvazione definitiva.

Il cuore del progetto è l'idea di una Città Ticino, che sta già prendendo forma sul territorio: una realtà competitiva e integrata, composta di aree verdi e naturali, quartieri multifunzionali e specializzati, un centro degli affari e una sede amministrativa. Per garantirne un'equilibrata evoluzione, il Piano direttore si prefigge di raggiungere 29 grandi obiettivi. A monitorare l'evoluzione del territorio e la loro realizzazione è l'Osservatorio sullo sviluppo territoriale, attivo dal 2007 grazie a una collaborazione tra Dipartimento del territorio e Accademia di architettura di Mendrisio.

Tra gli strumenti destinati a tradurre in realtà gli intendimenti del Piano direttore, un ruolo di primo piano è occupato dai Programmi di agglomerato, promossi dalla Confederazione con l'obiettivo di raggiungere un bilanciamento ottimale fra lo sviluppo degli insediamenti e la rete dei trasporti. Il Ticino ha fatto propria con tempestività questa impostazione: i primi Programmi, per Luganese e Mendrisiotto, sono stati inoltrati alle autorità federali nel 2007, seguiti – quattro anni più tardi – da quelli del Bellinzonese e del Locarnese. Nel 2012, per i due agglomerati sottocenerini è poi giunto a conclusione l'aggiornamento sfociato nei Programmi di agglomerato di seconda generazione. Per la metà di quest'anno sono attesi i rapporti di esame della Confederazione con la proposta sul cofinanziamento delle misure infrastrutturali.

2007

Il Parlamento cantonale adotta gli obiettivi del Piano direttore.

2010

E' introdotta la nuova Legge sullo sviluppo territoriale.

2011

I piani di agglomerato di seconda generazione del Luganese, del Mendrisiotto, del Locarnese e Bellinzonese sono trasmessi alle autorità federali.

17. Comunicazione



Orizzonti dell'aria in
Ticino
Repubblica e Cantone
Utility

GRATIS

Repubblica e Cantone Ticino

ti

Chi avrebbe detto, nel 1995, che oggi avremmo potuto ricevere informazioni sullo stato delle strade direttamente sullo schermo del telefono, grazie a una App? Il luogo comune che vuole l'ente pubblico come un pachiderma poco permeabile agli sviluppi della società reale sarà anche duro a morire, ma è difficile accusare il Cantone di non avere abbracciato con convinzione la transizione al digitale.

Quando osserviamo – da adulti – gli adolescenti di oggi, non possiamo trattenere lo stupore di fronte al cambiamento intervenuto nelle forme di comunicazione. La rivoluzione digitale, che a partire dalla metà degli anni Novanta ha investito e cambiato il pianeta, sta producendo una nuova classe di cittadini, i cosiddetti «nativi digitali», che all'ente pubblico chiedono un cambiamento di mentalità e nuove forme di comunicazione, al passo con i ritmi di evoluzione della tecnologia.

Il Dipartimento del territorio ha abbracciato con tempestività il cambiamento, sperimentando – a partire dai primi anni Duemila – la prima offerta di servizi su internet, dedicata alle procedure per l'ottenimento delle licenze di costruzione. La progressiva evoluzione del portale – oggi raggiungibile all'indirizzo ti.ch/edilizia – ha ottenuto crescenti consensi, aprendo la via per sviluppi anche in altri settori.

Tra le iniziative di maggiore successo va così ricordato il lancio pionieristico – nel 2011 – di una App dedicata allo stato dell'aria, supportata dai telefonini di ultima generazione sia Apple che Android: tale è stato il successo del programma che la sua introduzione è stata ora estesa a tutta la Confederazione. Sempre a questo proposito, una seconda App permette, dal 2012, di ricevere le informazioni più aggiornate riguardo alle condizioni di viabilità sulle strade del Cantone.

Non va dimenticata, infine, la mappatura solare del territorio cantonale: grazie a questa ricerca, per ogni edificio del Cantone ha potuto essere stabilito l'esatto potenziale per la posa di pannelli solari sui tetti. Ogni cittadino, visitando il sito ti.ch/oasi, in pochi secondi può così avere una prima valutazione, del tutto gratuita, riguardo alla propria abitazione.

2007

Prendono avvio i progetti di promozione del carpooling e della mobilità aziendale.

2011

Viene lanciata una App sullo stato dell'aria nel Cantone, poi estesa a tutta la Confederazione.

2012

Sono pubblicati in rete i dati della mappatura solare per tutti gli edifici ticinesi.

18. Rapporti umani



Come si fa a gestire un'azienda con 700 collaboratori, chiamata a intervenire in ogni angolo dei 2.812 chilometri quadrati che compongono il territorio cantonale? Accanto ai progetti concreti, la Direzione di un Dipartimento dell'amministrazione cantonale comporta anche la ricerca della migliore risposta possibile a questa domanda.

Non è certamente una stravaganza volere elencare la cura dei rapporti umani fra gli obiettivi più importanti sui quali, in questi anni, si è concentrata la Direzione del Dipartimento del territorio. Il lavoro per la costruzione di una squadra affiatata e carica di entusiasmo è passato per la selezione delle persone giuste e la valorizzazione di chi già forniva il suo servizio all'amministrazione, trasmettendo a tutti i collaboratori lo stesso set di valori. Perseveranza, determinazione, umiltà, disponibilità all'ascolto e al dialogo, rispetto delle idee altrui, voglia di risolvere i problemi e di cogliere le opportunità: tutti tasselli ugualmente importanti di un approccio positivo e costruttivo alle sfide che hanno occupato e preoccupato la popolazione nell'ultimo ventennio.

Questo approccio all'insegna della qualità nei rapporti umani si è tradotto anche in risultati tangibili; per rendersene conto, è sufficiente ripercorrere i quasi 700 messaggi di competenza del Dipartimento del territorio licenziati in questi 18 anni dal Consiglio di Stato, o la mole di atti parlamentari – in arrivo dai banchi del Gran Consiglio – che è stata analizzata e ha trovato risposta. Infine, non può non suscitare una certa impressione l'ammontare totale degli investimenti che il Dipartimento del territorio ha effettuato – in questi 18 anni – sul territorio cantonale: un totale lordo pari a tre miliardi e 754 milioni di franchi, con una media annua che supera i duecento milioni.

681

I messaggi di competenza del Dipartimento del territorio che il Consiglio di Stato ha licenziato tra il 1995 e il 2013.

1067

Le interrogazioni sull'attività del Dipartimento che hanno trovato risposta: a queste si sommano 315 interpellanze e 185 mozioni.

3.754.701.000

L'ammontare lordo, in franchi, degli investimenti effettuati dal Dipartimento del territorio, negli ultimi diciotto anni.

Didascalie



Introduzione	Veduta di Airolo (foto DT)
Introduzione	Veduta di Lugano (foto DT)
Capitolo 1	L'impianto cantonale di termovalorizzazione dei rifiuti, a Giubiasco (foto Stefania Beretta)
Capitolo 2	I primi veicoli attraversano la galleria Veduggio-Cassarate (foto Fiorenzo Maffi/CdT)
Capitolo 3	Rustici sull'Alpe Cofna, nella Riserva forestale di Lodano, in Vallemaggia (foto DT)
Capitolo 4	Ambiente naturale sopracenerino (foto Giosanna Crivelli)
Capitolo 5	Veduta del Piano di Magadino (foto Giosanna Crivelli)
Capitolo 6	La nuova centrale fotovoltaica sul tetto delle scuole elementari di Cadro (foto Maurizio Gonnella/CdT)
Capitolo 7	Il Teatro San Materno di Ascona (foto DT)
Capitolo 8	La foce del fiume Ticino dopo la rimozione del Silo Ferrari (foto DT)
Capitolo 9	Un convoglio della rete TILO (foto DT)
Capitolo 10	Il cantiere AlpTransit a Sigirino (foto Alessandro Crinari/CdT)
Capitolo 11	Ciclista al tramonto (foto Giosanna Crivelli)
Capitolo 12	L'incidente del 24 ottobre 2001 nella galleria autostradale del San Gottardo (foto DT)
Capitolo 13	Turisti nella Riserva forestale di Cresciano (foto DT)
Capitolo 14	Le protezioni foniche sull'autostrada A2 a Bissone (foto Fiorenzo Maffi/CdT)
Capitolo 15	La frana del Valegion, a Preonzo (foto DT)
Capitolo 16	Terrazzamenti a Linescio, in valle Rovana (foto DT)
Capitolo 17	La App cantonale sulla qualità dell'aria, in versione iPhone e Android (foto DT)
Capitolo 18	Un momento di festa, all'inaugurazione della galleria Veduggio-Cassarate (foto Gabriele Putzu/TI-Press)
Impressum	Il lago Naret e il massiccio del Basodino, in alta Vallemaggia (foto DT)



Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio