

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Ambizioni luganesi del Consigliere di Stato Marco Borradori: quale danno per il Cantone?

Il Consigliere di Stato Marco Borradori, direttore del Dipartimento del territorio (DT), ha a più riprese lasciato intendere che desidera diventare sindaco di Lugano, una volta che l'attuale sindaco, in Municipio sin dal lontano 1978, si sarà fatto da parte.¹

Un'ambizione legittima, la sua. Si pone però la domanda in quale misura essa possa nuocere agli interessi del Cantone.

Occorre dapprima osservare che nella storia (per lo meno quella recente) di questo Cantone, mai un Consigliere di Stato aveva espresso, più o meno esplicitamente, l'ambizione di diventare municipale, o addirittura sindaco, di un Comune. Inoltre, non si tratta di un Comune piccolo ma del più popoloso e fra i più ricchi del Cantone. Ci troviamo quindi di fronte a una situazione inedita nella storia del Ticino.

Un'ambizione legittima, dicevamo. Tuttavia, è del tutto evidente che per essere realizzata essa necessita l'appoggio dei futuri potenziali elettori (ma anche dei "grandi elettori"), i quali si situano in un solo Comune: Lugano. È perciò altrettanto legittimo, da parte nostra, supporre che il desiderio di realizzare un'ambizione inciti chi lo persegue a non fare qualche cosa che possa compromettere il raggiungimento di tale obiettivo.

Contrariamente all'ambizione in quanto tale, questo atteggiamento diventa, eccome!, problematico se la volontà di non scontrarsi con la maggioranza dei futuri potenziali elettori, ma anche (e soprattutto) con i "grandi elettori", di un Comune non corrisponde più agli interessi generali del Cantone. In altre parole, si tratta di un problema politico di estrema gravità, siccome è in ballo nientemeno che il "bene comune", e non il "bene (di un solo) Comune".

Il nostro non è un processo alle intenzioni. Le considerazioni che abbiamo esposto sono motivate da fatti reali. Un esempio per tutti: il Piano dei trasporti del Luganese (PTL).

Con un volume globale di investimenti di circa un miliardo di franchi, si tratta di uno dei più grossi cantieri finanziati dal Cantone (oltre che dalla Confederazione e dai Comuni). Il progetto fa però acqua da tutte le parti. A meno di due anni dall'apertura della galleria Veduggio-Cassarate alcune fra le principali "misure fiancheggiatrici" non sono ancora state nemmeno iniziate (Park & Ride a Cornaredo e Vezia, l'eliminazione dei posteggi in centro di Lugano), mentre aumenta il numero di progetti e di costruzioni che minano seriamente e duramente l'impostazione iniziale del PTL. Si costruiscono nuovi autosili aperti al pubblico, nuovi edifici con posteggi annessi. Si progettano addirittura nuove strade come quella sopra la trincea di Massagno.

¹ Cf., per esempio, l'intervista comune di Marco Borradori e di Giorgio Giudici, "Il governo non capisce l'importanza di Lugano", *Il Caffè*, 8.2.2009.

Ecco qualche esempio concreto:

- *Autosilo San Giuseppe a Lugano.* Questo autosilo, finanziato da privati ma aperto al pubblico, è stato costruito fra il 2002 e il 2005, e quindi è posteriore agli accordi fra Ticino e Confederazione che prevedevano una *diminuzione* del numero dei posteggi nel centro-città di Lugano. Il Piano regolatore di Lugano non contempla, fra l'altro, un autosilo su quel sedime. In un primo momento (14.7.2000) i servizi del DT (Sezione protezione acqua, aria e suolo) hanno presentato un'opposizione al progetto. Più tardi (4.9.2000), a livello di Direzione del DT (e quindi con il consenso del direttore dello stesso), il preavviso è stato modificato ed è diventato positivo. Nella sua risposta del 23.7.2008 all'interrogazione "Autosilo San Giuseppe: chiarire definitivamente le circostanze che hanno portato alla costruzione di un nuovo posteggio pubblico nel centro di Lugano nonché le relative conseguenze" del 23.1.2008, il Consiglio di Stato ha addirittura dovuto ammettere che il proprietario, in collaborazione con il Comune di Lugano, aveva addirittura "nascosto" l'esistenza di 45 posteggi, che sono aperti al pubblico come tutti gli altri ma che non figuravano nelle statistiche ufficiali che inviate dal Cantone all'autorità federale. Siamo quindi di fronte a un tentativo di truffa contro il quale, a nostra conoscenza, il Cantone non ha ancora intrapreso nulla.
- *Nuovi posteggi al campus USI-SUPSI.* In una nota preparata dai servizi del DT in occasione della risposta del Consiglio di Stato all'interpellanza "Campus USI-SUPSI: 200 nuovi posteggi per le automobili?" del 18.2.2008, si affermava che il Cantone aveva chiesto al Comune di Lugano di limitare il numero di posteggi a 40-50 unità soltanto. Successivamente, tuttavia, il Consigliere di Stato Borradori ha relativizzato la presa di posizione dei suoi servizi affermando che la cosa sarà comunque negoziata con Lugano. Di conseguenza, il Municipio di Lugano è andato diritto per la propria strada chiedendo al Consiglio comunale di inserire 200 posteggi nel Piano regolatore. Il Consiglio comunale ha poi ridotto questa cifra a 100, ma è comunque il doppio rispetto a quanto prospettato dal Cantone. Intanto, il Consiglio di Stato non si ancora espresso sulla mozione "Campus 2 USI-SUPSI: migliorare l'offerta di trasporto pubblico e di posti per biciclette e non di posteggi per studenti e docenti" del 23.6.2008, che chiede di limitare il numero minimo dei posteggi allo stretto necessario (5-10 unità).
- *Strada sopra la trincea di Massagno.* Siccome è ormai chiaro che l'obiettivo principale della galleria Vedeggio-Cassarate, ossia la diminuzione del traffico stradale sui due attuali assi di penetrazione vicini allo svincolo autostradale di Lugano-Nord (e in particolare Via Besso e Via San Gottardo a Massagno), è destinato a fallire, i sindaci di Lugano e di Massagno hanno pensato bene di portare avanti l'idea di una nuova strada di penetrazione che verrebbe costruita sopra l'attuale trincea FFS di Massagno. Questo progetto sconvolgerebbe però l'intera impostazione del PTL (perché, allora, stiamo costruendo una galleria?), rendendo di fatto inutili gli investimenti di diverse centinaia di milioni di franchi. Perciò sarebbe stata necessaria una presa di posizione chiara e univoca del Cantone, e in particolare del Consigliere di Stato responsabile del dossier, per affermare con parole chiare che una strada sopra la trincea non si ha da fare. Ma ciò non è successo. Il DT ha infatti avuto modo di dichiarare che il progetto della strada fosse "compatibile" con il progetto di risistemazione viaria del comparto stazione FFS.
- *Chi ascolta chi?* È significativo che ogni volta che in Gran Consiglio vengono poste delle domande critiche sui problemi del PTL a Lugano (è successo, per esempio, nelle seguenti date: 14.2.2008, 5/6.5.2008, 16.3.2009, 22.6.2009), il deputato Paolo Beltraminelli, nonché municipale di Lugano responsabile della politica dei trasporti, si avvicina al Consigliere di Stato Borradori e gli espone i suoi punti di vista di cui il Consigliere di Stato, da quanto l'osservatore esterno riesce a cogliere, prende nota. Ovviamente non è vietato a nessuno avvicinare i consiglieri di Stato, ma questa prassi, nel bel mezzo di un dibattito parlamentare, disturba e, a nostro avviso, conferma la necessità della presente interrogazione.

Quali sono conseguenze, per il Cantone, di questa politica subordinata agli interessi del Municipio di Lugano (e che, notasi bene, non necessariamente corrispondono agli interessi della maggioranza dei cittadini luganesi)?

Lasciamo, per ora, da parte le conseguenze negative per la salute della popolazione, la viabilità e la qualità dell'aria che colpiscono gli abitanti di Lugano ma che sicuramente oltrepassano i confini del Comune di Lugano. Concentriamoci sulle conseguenze finanziarie:

- In generale, il mancato rispetto, da parte del Comune di Lugano, di tutte quelle misure che avrebbero permesso di rendere veramente utile la costruzione della galleria Vedeggio-Cassarate, significa che gli investimenti milionari vanno a finire nel fumo, causando un danno enorme al Cantone.
- La mancanza di una visione sostenibile di mobilità, e in particolare la sottomissione agli interessi particolari del Comune di Lugano, fanno perdere al Cantone diversi milioni di franchi dal fondo della Confederazione per gli agglomerati. In effetti, il "Rapporto d'esame della Confederazione" sul Programma d'agglomerato di Lugano (PAL), del 12 dicembre 2008, è piuttosto negativo e ha permesso al Cantone di ottenere solo il minimo di finanziamenti previsti. Il PAL riceverà così il minimo possibile di sovvenzionamento (30%), invece del 50%.
- Se il Cantone non rispetta i patti, in particolare quelli relativi alla riduzione dell'offerta di posteggi nel centro di Lugano, il rischio è grosso che la Confederazione chieda il rimborso di una parte della sua sovvenzione di 203 milioni di franchi per la costruzione della galleria Vedeggio-Cassarate.

Viste le premesse, chiediamo.

1. Il Consiglio di Stato ritiene che vi sia un conflitto fra interessi del Cantone e quelli del Consigliere di Stato Marco Borradori relativi alla sua ambizione di diventare sindaco di Lugano?
2. Non ritiene il Consiglio di Stato che tale conflitto di interessi possa causare un importante danno finanziario al Cantone?
3. Cosa intende intraprendere il Consiglio di Stato per eliminare anche solo il sospetto di un possibile conflitto di interessi in questo ambito?
4. Più in particolare, il Consiglio di Stato è dell'avviso che il Dipartimento del territorio, vista la sua centralità nella gestione del dossier PTL, vada assegnato a un altro Consigliere di Stato?

NENAD STOJANOVIC
ARIGONI G. - CAROBBIO -
CAVALLI - LURATI - PESTONI