

Quando la finanza frena i progetti

di Angelo Rossi

L'ultima settimana di gennaio è stata, in Ticino, la settimana della pianificazione. Il governo ha presentato le tanto attese linee direttrici della legislatura 2012-2015, con il piano finanziario. La Commissione regionale dei trasporti del Luganese ha invece illustrato le priorità del PAL 2, il secondo programma di agglomerato che dovrebbe accompagnare la crescita di quella regione fino al 2030 all'incirca. Ambedue i documenti sono di grande importanza anche se non esprimono ancora degli impegni politici precisi. Nella ricerca della via da seguire in futuro il PAL 2 è il piano dei desideri, mentre il piano finanziario del Cantone è quello delle possibilità. Tra i due corre la stessa distanza che, stando al proverbio, corre **tra il dire e il fare**. A parlare di possibilità è lo stesso Consiglio di Stato. Nell'introduzione al suo documento pianificatorio si può infatti leggere: "La politica è l'arte del possibile. Presa fra due poli: l'auspicabile e il realizzabile". L'auspicabile è consegnato nella prima parte del documento dove si possono leggere le schede programmatiche nelle quali sono elencati i desideri dei singoli dipartimenti. Ma che dovrebbe contare, nella legislatura in corso, è soprattutto il possibile, ossia il corso della politica che viene dettato dal piano finanziario (PF). Il PF 2012-2015 sembrerebbe essere stato impostato con grande prudenza. Parte da un livello di spesa e di entrate per il 2012 inferiore ai livelli preventivati per il 2011; prevede un'evoluzione contenuta della spesa e delle entrate, con tassi di aumento annuale della spesa inferiori al 2% e tassi di aumento delle entrate intorno a questo valore. Blocca l'ammontare degli investimenti sui 240 milioni di franchi annuali. Ma quando si comparano i tassi di aumento annuale della spesa con quelli delle entrate del PF con quelli del periodo immediatamente precedente (2006-2010) ci si accorge che lo sforzo di risparmio previsto nel nuovo PF è meno incisivo di quello realizzato nelle gestioni dal 2006 al 2010. Infatti mentre in quelle gestioni l'aumento annuale della spesa dello Stato era stata contenuta nello 0.7%, nel nuovo periodo di pianificazione l'aumento di spesa dovrebbe raggiungere l'1.6% annuale. Il risultato di questo allentamento del freno alla spesa è un aumento del debito pubblico che dovrebbe salire da 1.6 a 2.4 miliardi, realizzando così in meno di quattro anni, una lievitazione pari al 50%. Il nuovo PF del governo ticinese non è quindi l'auspicato piano di risanamento finanziario che la parte assennata dell'opinione pubblica si aspettava, ma un documento che rimanda la soluzione dell'equilibrio, ancora una volta, a tempi migliori. Corrisponde, se così si può dire, alle intenzioni di politica finanziaria della Lega dei ticinesi: contenere il meno possibile la spesa di funzionamento, ridurre l'aggravio fiscale, e lasciare che il deficit venga finanziato dalle generazioni future che dovranno risarcire i prestiti del debito pubblico. Se il PF è un piano di spesa corrente, con un accento particolarmente forte sui sussidi, il PAL 2 è, in termini finanziari, un piano di investimenti. Elenca tutti i progetti che sarebbe necessario realizzare, nel corso dei prossimi quindici, venti anni, per migliorare le condizioni di viabilità nella regione urbana del Luganese. In totale Confederazione, Cantone e Comuni dovrebbero spendere 1.5 miliardi per evitare l'infarto da eccesso di traffico. Questa cifra potrebbe sembrare molto elevata. Quando si pensa però che la regione urbana di Zurigo ha investito nella mobilità, nel corso degli ultimi quindici anni, circa 15 miliardi, ci si accorge che il fabbisogno in termini di investimenti, espresso nel PAL 2, è di fatto proporzionale. Zurigo conta circa 1.6 milioni di abitanti. La Regione del Luganese ne dovrebbe contare 160'000 tra dieci anni. Sembra ragionevole che una regione urbana che conta un decimo degli abitanti della regione zurighese esprima un fabbisogno di investimenti per la mobilità pari a 1/10 di quelli realizzati in quella regione. Ma come finanziare questo fabbisogno? Per fortuna i progetti da realizzare nel Luganese non hanno scadenza immediata. Il più importante degli stessi, **la rete del tram Lugano-Bioggio-Manno, con una spesa stimata a 250.2 milioni di franchi dovrebbe essere avviato non prima del 2023**, ossia tra tre legislature. Forse di qui ad allora, grazie anche a una ripresa economica, che non si può escludere, la situazione finanziaria del Cantone e quella dei comuni sarà tale da consentire il finanziamento dei progetti del PAL 2. Se non fosse così ci sarà sempre la possibilità di rimandarne la realizzazione di qualche anno.