

Una mobilità sostenibile per la Città - Ticino

a cura della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

xxx



Mobilità e territorio:
trasportiamoci nel futuro

Progetti e interrogativi
sullo sviluppo territoriale
e la mobilità

Mobilità ...

Bilanci e prospettive:
*il traffico stradale / i trasporti
pubblici / TILO / Arcobaleno /
il traffico merci / gli obiettivi del
Piano Direttore / i Piani regio-
nali dei trasporti / i programmi
d'agglomerato*

Dalla Svizzera al Ticino,
lezioni dal presente:
*gli effetti economici e territoriali
di strada e ferrovia / il conto
svizzero dei trasporti / 10 anni
di Mappo Morettina / il road
pricing*

... e territorio

www.ti.ch/pd



Repubblica e Cantone del Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Piano direttore
cantonale
Inserito giugno 2007

Marco Borradori,
Direttore del Dipartimento
del territorio

Sommario

Trasportiamoci nel futuro	M. Borradori	2
Progetti e interrogativi sullo sviluppo territoriale e la mobilità	R. De Gottardi	4

Bilanci e prospettive

Traffico stradale: la crescita continua	S. Grounauer	8
Trasporti pubblici: più attrattive ed efficienti	C. Blotti	13
TILO: un primo bilancio positivo	M. Giacomazzi	17
Comunità tariffale Ticino e Moesano: da dieci anni è Arcobaleno	F. Bonzanigo M. Zanetta	21
Traffico merci: la ferrovia allunga il passo	R. De Gottardi	23
La mobilità nella Città-Ticino: gli obiettivi del Piano direttore	A. Felicioni	27
I Piani regionali dei trasporti: uno sguardo d'insieme	C. Blotti	31
I programmi d'agglomerato: un nuovo fronte	M. Colombo	33

Dalla Svizzera al Ticino, lezioni dal presente

Strade e ferrovie: effetti economici e territoriali	K. Balemi	36
Su gomma e su ferro: un conto dei trasporti	R. De Gottardi	41
Mappo-Morettina: un bilancio decennale	M. Giacomazzi	45
Road pricing: un pedaggio per la mobilità?	R. De Gottardi	50

Le metafore rischiarano gli interventi dei politici come i lampioni la notte: non sempre a proposito. Quando però si definisce *dorsale* la via di comunicazione ticinese per eccellenza, la direttrice del San Gottardo, dove corrono fianco a fianco strada e ferrovia, ci si azzecca. E' facile legare il filo-
ne dell'anatomia al tema delle infrastrutture dei trasporti. Dallo scheletro, sorretto da AlpTransit, si diramano le costole del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), fino alla rete dei percorsi di autopostali e bus. Così come l'autostrada sfocia in una fitta trama di strade, ciclopiste e sentieri: arterie, vene e capillari che irrorano il territorio, incanalando le attività umane secondo il bisogno. Se avessimo poteri che per ora ci fanno difetto, basterebbe estrarre una costola da questo corpo un po' acciaccato per modellarne uno nuovo di zecca. Il tessuto malato sarebbe risanato, il territorio riordinato, le ricadute ambientali mitigate. La realtà è invece più complessa e ci chiama a operare con le infrastrutture presenti, migliorandole e potenziandole, e su quelle progettate.



foto:Ti-press / Danilo Chiocca

Trasportiamoci nel futuro

Occorre anche tener presente che lottiamo contro trasformazioni rapide, favorite da spinte sovranazionali, da un'evoluzione pianificatoria che ha peccati antichi, e da una crescita del traffico probabilmente irreversibile. Illuminante, al proposito, uno dei testi di quest'inserto, che rileva come in Ticino, negli ultimi quindici anni, vi sia stata una diminuzione del traffico su una sola strada: la cantonale fra Minusio e Locarno dopo l'apertura della galleria Mappo-Morettina. La motorizzazione, insomma, tallona sia i progetti buoni e concreti di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture, sia le innovazioni tecniche volte a contenere le immissioni nocive. In questa situazione, è nostro compito essere propositivi e lungimiranti, oltre che realisti.

Con la consapevolezza che concentrarsi sulle infrastrutture non è sufficiente: senza uno sforzo concreto da parte di ognuno di noi - quel cambiamento di mentalità più volte invocato - rischiamo di sudare sette camicie solo per marciare sul posto. Ai politici e agli amministratori è doveroso chiedere una rete dei trasporti efficiente. A tutti i cittadini, così come ai turisti, va però chiesto un uso respon-

sabile dei mezzi di trasporto. Lo sguardo che portiamo al nostro stile di vita e al territorio deve essere viepiù critico e attento, teso alla responsabilizzazione da un lato, alla valorizzazione dall'altro. Afferriamo questa certezza e indirizziamo i nostri progetti fissandoci delle priorità chiare, poiché la gestione e l'estensione delle infrastrutture devono andare di pari passo con gli obiettivi politici.

Negli ultimi cinque anni, la Svizzera ha speso 4,6 miliardi di franchi per i trasporti pubblici, con una crescita del 12% fra il 2002 e il preventivo per il 2007. Nel nostro cantone, nello stesso periodo, le uscite per la gestione dei servizi di interesse pubblico (quale contributo alle imprese di trasporto) sono passate da 22,7 a 33,9 milioni, con un incremento del 48%. Poche cifre, che non lasciano però dubbi sull'operato e sulla volontà del Ticino di agire anche nel settore dei trasporti pubblici. La mobilità, infatti, è un'esigenza connaturata all'essere umano e in quanto tale dobbiamo farci i conti. Inoltre, come ha rilevato recentemente un rapporto dell'OCSE sulle performance ambientali svizzere, la strada e la ferrovia (insieme ad altre infrastrutture pubbli-

che, quali l'energia o le telecomunicazioni) costituiscono una premessa fondamentale dell'economia e del benessere. Però, oltre a diventare sempre più costose, le infrastrutture possono compromettere in varia misura l'ambiente, la salute, il clima e il paesaggio, e pertanto vanno pianificate con la dovuta attenzione. Una strategia sostenibile in materia di trasporti deve dunque avere fra i suoi obiettivi principali anche la protezione ambientale, il recupero e la valorizzazione del territorio.

I testi di quest'inserto danno conto in modo approfondito della strategia della mobilità adottata dal Canton Ticino (e dalla Svizzera). Da un lato, Alptransit, la riforma delle ferrovie e la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni sono gli strumenti per convogliare tutto il traffico possibile sulla rotaia. Una buona notizia: nel 2006, per la prima volta, tutto l'incremento del traffico merci (+6,5% rispetto al 2005) è stato assorbito dalla ferrovia.

Un'altra sfida è poi quella degli agglomerati, dove si sta andando nella direzione di un maggiore coordinamento tra i diversi mezzi di trasporto e un potenziamento del trasporto pubblico. Come? In Ticino, con i Piani regionali dei trasporti e più di recente con il "metrò" TILO, inaugurato nel 2004, con orario cadenzato ogni mezz'ora. L'utenza sta rispondendo molto bene alla nuova offerta, che sarà ulteriormente migliorata a tappe nel corso dei prossimi anni, ad esempio con la realizzazione della linea Mendrisio-Varese-Malpensa. L'obiettivo è di snellire il traffico locale, rilanciare l'offerta dei trasporti pubblici anche con un'integrazione delle tariffe (Comunità tariffale integrale dal 2009) e fidelizzare l'utenza (abbonamento *arcobaleno*). Ma il progetto territoriale definito dal nuovo Piano direttore ha molte altre sfumature, che insieme concorrono a tracciare un disegno coeso della nostra visione della mobilità per la Città-Ticino del 2020. Vi invito a scoprirle con la lettura di quest'inserto. ■

