

La mobilità nella Città-Ticino: gli obiettivi del Piano direttore

Andrea Felicioni, Sezione dello sviluppo territoriale

Lo scorso mese di settembre il Consiglio di Stato ha licenziato il messaggio per l'adozione dei nuovi **obiettivi pianificatori**, elaborati nell'ambito della revisione del Piano direttore cantonale (PD). La commissione parlamentare della pianificazione territoriale ha nel frattempo elaborato il suo rapporto; esistono quindi le premesse affinché il Gran Consiglio discuta e adotti i nuovi obiettivi nel corso di quest'anno. In questo modo si concluderà la revisione della parte più strategica del PD. La nuova cartografia e le nuove schede - che insieme costituiscono il corpus operativo del Piano direttore - saranno terminate nel corso di quest'anno e verranno adottate secondo la procedura prevista dalla legge sulla pianificazione territoriale (LALPT, anch'essa in corso di revisione).

Un Piano direttore più rapido nel reagire alle sfide poste dallo sviluppo territoriale, più efficace nell'anticipare i problemi e indicare la via da percorrere. Un PD meno dettagliato, più flessibile; più facile da comprendere e da mettere in pratica. Questi i principali obiettivi della revisione. Compito difficile, considerato che se al PD del 1990 - il primo - si può effettivamente imputare un'eccessiva macchinosità, ciò è in gran parte dovuto alla volontà di disporre di uno strumento completo e rigoroso. Alleggerire quindi, evidenziando le priorità, ma senza sacrificare i pregi del primo PD.

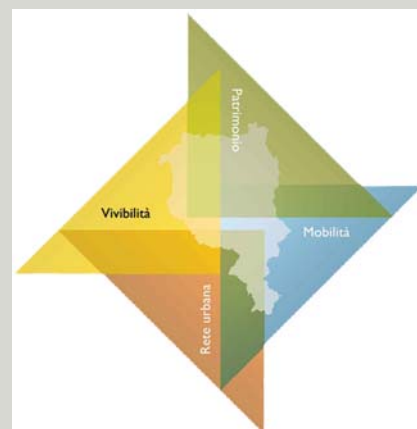
Un evidente esempio di questo lavoro sono proprio gli obiettivi pianificatori: erano oltre cento quelli del PD 90; saranno una trentina quelli del nuovo PD. Un altro esempio: la riduzione dei "capitoli" che strutturano lo strumento: erano 13 quelli del PD 90 - denominati "politiche settoriali" - saranno 4 quelli del nuovo PD, ribattezzati "ambiti tematici", a sottolineare la volontà di superare l'approccio del coordinamento tra settori di competenze distinti, per approdare a un autentico lavoro interdisciplinare - e interdipartimentale - su temi ritenuti prioritari (v. riquadro 1).

Dalle 13 politiche settoriali del PD 90 ai 4 ambiti tematici del nuovo PD

Le politiche settoriali del PD 90

1. Componenti naturali
2. Bosco
3. Territorio agricolo
4. Pericoli naturali
5. Carichi ambientali
6. Approvvigionamento idrico
7. Approvvigionamento energetico
8. Paesaggio
9. Ricreazione e turismo
10. Insediamenti
11. Attività industriali e artigianali
12. Trasporti e vie di comunicazione
13. Difesa integrata

Gli ambiti tematici del nuovo PD



I 4 ambiti tematici in sintesi

Patrimonio

È costituito dalle ricchezze ereditate dalla natura e dalla storia: i laghi, i fiumi, le montagne, i boschi; quindi la natura e il paesaggio in generale. Ma anche i vecchi villaggi, i nuclei e i paesaggi scolpiti dall'uomo. Un patrimonio da conoscere, tutelare e valorizzare.

Rete urbana

È costituito dall'insieme degli insediamenti ticinesi, da Airolo a Chiasso e da Olivone a Brissago. Una rete da rafforzare senza escludere nessuno, da equilibrare e da ancorare - anche attraverso maggiori sinergie con i centri di Como e Varese - ai sistemi metropolitani della pianura padana e dell'altipiano svizzero, per non diventare periferia.

Mobilità

In tutte le sue dimensioni, dalla bicicletta all'aereo, dal treno all'automobile. Affinché la complementarità tra i vari sistemi di trasporto sia sempre maggiore e più efficiente. E il traffico non paralizzi la vitalità del paese.

Vivibilità

È costituito da ciò che è imprescindibile, senza cui tutto il resto non avrebbe senso: acqua potabile, aria pulita, insediamenti e vie di comunicazione al riparo da catastrofi naturali e da rumori assordanti, approvvigionamento energetico e smaltimento sicuro e di qualità dei rifiuti, ecc.

E a legare i 4 ambiti tematici, un progetto, una visione: **Città-Ticino**, da intendere innanzi tutto quale evoluzione del concetto di *Città-regione* veicolato dal PD 90. Il nuovo lemma insiste sull'idea di un Ticino unito e coeso, capace di preservare quelle caratteristiche territoriali che lo contraddistinguono e che lo rendono attrattivo per la residenza, per il turismo e per alcune attività produttive: un paesaggio alpino e prealpino pregevole, un fondovalle non ancora totalmente compromesso - benché sottoposto a forti pressioni - una buona accessibilità e in definitiva una qualità della vita ancora invidiabile. La competitività del Ticino dipende dalla capacità di mantenere queste caratteristiche ed è compito del PD farsi portatore di questo messaggio.

Una premessa per affrontare correttamente questo sforzo di mantenimento delle caratteristiche territoriali è accettare e veicolare l'idea che il Ticino - tutto il Ticino - può costituire un'unica città, con le sue aree verdi, i suoi quartieri multifunzionali e quelli specializzati, il suo centro degli affari e dei commerci, la sua sede amministrativa, le sue aree produttive, il suo quartiere di proposte artistiche e cul-

turali, ecc. Una città che per funzionare sviluppa le potenzialità delle sue parti e le unisce in una rete di infrastrutture razionali ed efficienti.

In questa "città" il ruolo della mobilità è vitale. Quali sono dunque gli obiettivi da perseguire nei prossimi anni in quest'ambito, affinché Città-Ticino si consolidi internamente e rafforzi la sua posizione nella costellazione del sistema urbano svizzero ed europeo?

Più spazio a pedoni e ciclisti

Iniziamo pure dal basso, dalla scala locale. Con il nuovo Piano direttore la mobilità cosiddetta "lenta" o "dolce" assume un peso maggiore. Se è vero che la rete dei sentieri escursionistici è già oggi di ottimo livello e che negli ultimi anni si è fatto molto - e ancora si sta facendo - per i percorsi ciclabili, è anche vero che alla scala locale e nei quartieri si può e si deve fare di più affinché nella vita quotidiana gli spostamenti a piedi e in bicicletta diventino un'alternativa valida e attrattiva, in particolare rispetto all'automobile. Un esempio: i percorsi casa-scuola.

Più complementarità

Non è soltanto la mobilità lenta a poter essere integrata meglio nel sistema generale della mobilità. L'integrazione e la complementarità tra i vari sistemi sono alla base di una buona mobilità. Questo può essere fatto migliorando cadenze, coincidenze e orari dei trasporti pubblici - compito che esula dall'ambito del Piano direttore - ma anche potenziando i nodi di interscambio o creandone di nuovi laddove opportuno. In questo discorso rientra il delicato e complesso tema dei posteggi.

Una S-Bahn o metropolitana ticinese

Il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia - TILO - è una realtà destinata a svilupparsi notevolmente nei prossimi anni (v. fig. A). Già si è introdotto il nuovo orario cadenzato - con treni ogni 30 minuti - e si sono ammoderate alcune stazioni (Lamone, Giubiasco, Tenero). Da poco si è iniziata la sostituzione degli attuali convogli con composizioni più prestanti;

A Lo sviluppo a tappe del servizio ferroviario regionale TILO

2011



2019



l'operazione si concluderà nel 2008. Nei prossimi anni si ammodernano altre stazioni, se ne realizzeranno di nuove e si prolungherà il servizio fino a Como e fino all'aeroporto internazionale della Malpensa, via Varese. Con il nuovo tunnel del Ceneri i collegamenti tra Sotto e Sopraceneri saranno molto più rapidi, con tempi dimezzati tra Lugano e Locarno. Il TILO è quindi destinato a diventare una sorta di metropolitana e le sue stazioni autentiche piattaforme di interscambio da gestire al meglio non solo in termini di mobilità, ma anche dal profilo urbanistico, quali importanti nodi di Città-Ticino.

Una rete stradale completa e sicura

Malgrado gli sforzi fatti sul fronte del trasporto pubblico e della mobilità lenta, la rete delle strade cantonali e nazionali è destinata a dover sopportare notevoli carichi di traffico. La funzionalità e la sicurezza del sistema viario deve essere garantita, come pure la sua completezza. Vanno letti in tal senso i progetti stradali Stabio est-Gaggiolo e l'allacciamento del Locarnese.

Gli ancoraggi verso l'esterno: Alp Transit, Malpensa e Lugano-Agno

L'ancoraggio della Città-Ticino ai vicini sistemi metropolitani della pianura padana e dell'altipiano elvetico è un compito fondamentale e andrà garantito in particolare attraverso il progetto Alp Transit. Entro il 2020, ovvero l'orizzonte del nuovo PD, entrerà in funzione la galleria di base del San Gottardo e saranno chiarite le modalità del proseguimento verso sud. Le stazioni di Bellinzona e Lugano fungeranno da capisaldi di questo sistema. Di fondamentale importanza anche l'allacciamento ferroviario alla Malpensa e il mantenimento sul territorio cantonale di una struttura aeroportuale - Lugano-Agno - per i collegamenti aerei di linea con il resto della Confederazione e con le maggiori capitali europee.

Gli obiettivi pianificatori dell'ambito tematico MOBILITÀ sottoposti al Gran Consiglio

Promuovere una rete integrata moderna, funzionale e sicura di collegamenti viari e di trasporto pubblico con l'attuazione dei Piani regionali dei trasporti e dei programmi di conservazione e di rinnovo delle infrastrutture.

Garantire i collegamenti viari e un'offerta di base di trasporto pubblico in tutte le regioni del Cantone, sostenendo pure il rilancio della tratta ferroviaria di montagna del San Gottardo.

Incentivare la complementarità e una più equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto secondo il contesto territoriale e le loro caratteristiche tecniche, sostenendo in particolare:

- il trasporto pubblico tra e negli agglomerati;
- il traffico pedonale e ciclistico su scala locale e nei quartieri;
- la gestione coordinata dei posteggi negli agglomerati;
- le strutture Park & Ride/Rail.

Sostenere l'ammodernamento e il completamento della rete ferroviaria:

- con l'estensione di Alp Transit fino al confine (area Chiasso-Como) e con un servizio attrattivo per Milano;
- con la realizzazione di un nuovo collegamento per Varese e l'aeroporto intercontinentale di Milano-Malpensa.

Realizzare il nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) assicurando collegamenti efficienti all'interno di Città-Ticino e con gli agglomerati della regione insubrica, e promuovendo progetti di sviluppo economico e urbanistico in corrispondenza delle stazioni.

Sostenere il completamento della rete delle strade nazionali con la Stabio est-Gaggiolo e l'allacciamento del Locarnese e garantirne funzionalità e sicurezza, promuovendo in particolare un'area di controllo multiservizi per il traffico pesante a Bodio-Giornico.

Mantenere, attraverso le necessarie infrastrutture, l'integrazione di Lugano-Agno nella rete dei collegamenti aerei di linea con i principali centri economici e turistici svizzeri ed europei.

foto:Ti-press / Carlo Reguzzi



Concludiamo ribadendo un concetto importante del Piano direttore: la revisione intende superare il suo consolidato ruolo di piattaforma di coordinamento per proporsi quale parte attiva dello sviluppo territoriale. In quest'ottica va letto il già citato passaggio da 13 politiche settoriali a 4 ambiti tematici.

Ambiti che perseguono lo stesso obiettivo finale - la Città-Ticino - e che per questo sono inevitabilmente legati tra loro. In questo senso, il tema della mobilità non si esaurisce nell'omonimo ambito, ma si ritrova trasversalmente anche negli altri. In particolare nell'ambito Vivibilità, ad esempio per affrontare

i problemi di inquinamento dell'aria e fonico. Ma anche nell'ambito Rete urbana troviamo gli indirizzi per una politica sui "grandi generatori di traffico" (in particolare i centri commerciali) e sui "poli di sviluppo economico", elaborati tenendo ovviamente conto del fattore mobilità (www.ti.ch/pd). ■



La Città-Ticino è un concetto che riunisce l'intero Cantone, dagli insediamenti e le vie di comunicazione del fondovalle alle valli e ai villaggi del retroterra montano.