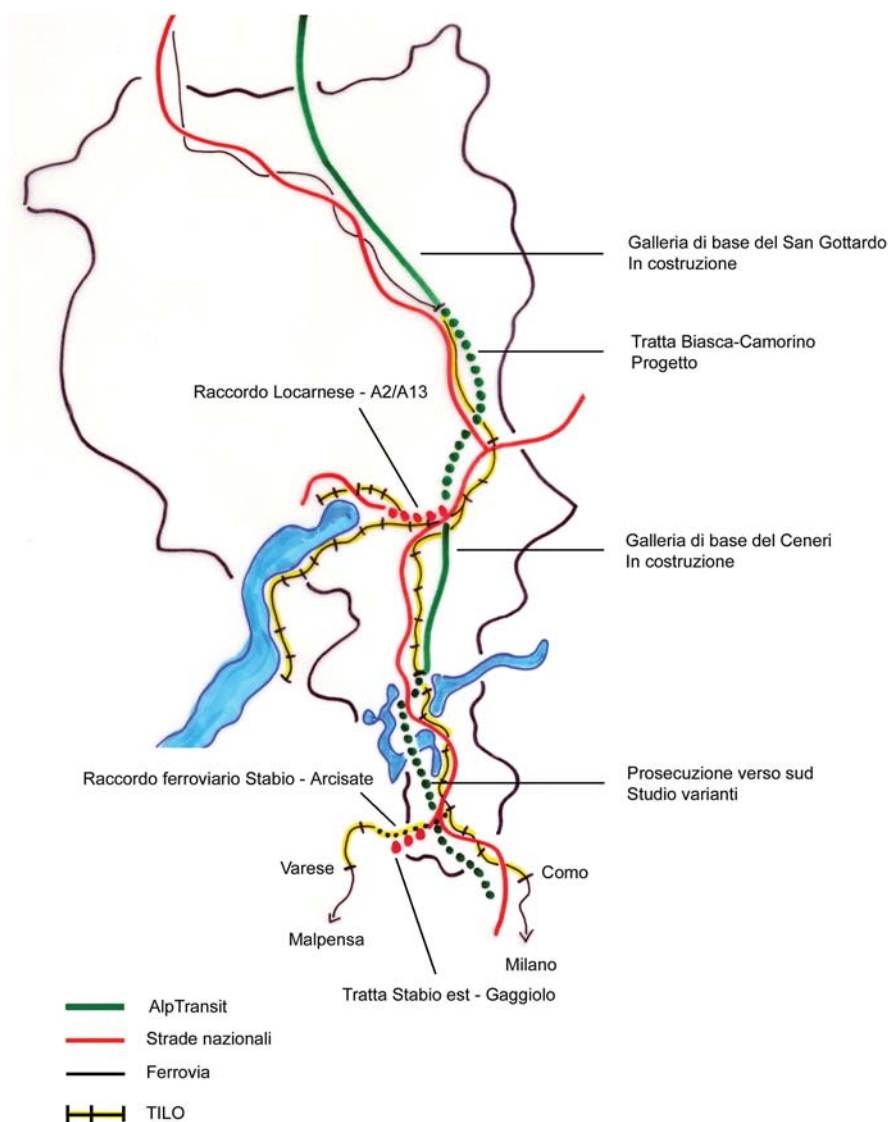


# I Piani regionali dei trasporti: uno sguardo d'insieme

Claudio Blotti,  
Sezione della mobilità



**del territorio e della protezione dell'ambiente** nella ricerca e nella definizione delle soluzioni. I PRT si basano sull'intermodalità e promuovono in modo coordinato i diversi vettori di trasporto; minimizzano gli impatti ambientali e sostengono gli indirizzi d'organizzazione territoriale fissati dal Piano direttore cantonale;

**l'istituzione delle Commissioni regionali trasporti (CRT).** Le CRT hanno il compito di elaborare i PRT. L'ampiezza dei problemi di mobilità va al di là dei confini giurisdizionali dei singoli Comuni. I problemi necessitano di soluzioni fondate su reti e catene di trasporto a scala comprensoriale.

Per concretare la politica cantonale dei trasporti, il 12 marzo 1997 il Gran Consiglio ha varato la Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, il cui scopo è unificare i sistemi di finanziamento previsti dalle leggi sulle strade (Lstr), sui trasporti pubblici (LTP) e sui percorsi pedonali e sentieri (LCPS). Ciò al fine di elaborare la pianificazione cantonale dei trasporti e realizzare le relative opere. Il Piano cantonale dei trasporti (PCT) costituisce lo strumento per promuovere ed organizzare la politica cantonale dei trasporti, garantendo il coordinamento e l'integrazione tra i vari progetti. Il PCT può essere elaborato **a tappe per singoli comprensori**.

Il territorio cantonale è stato così suddiviso in cinque comprensori: Luganese, Locarnese e Valle Maggia, Bellinzonese, Mendrisiotto e TreValli. Tutte queste regioni dispongono oggi di un PRT approvato.

A livello operativo vengono individuati per ogni PRT gruppi di oggetti e relative misu-

<sup>1</sup> Per quanto concerne il Piano regionale dei trasporti della Regione TreValli, gli oggetti e le misure non sono ancora stati raggruppati in GF d'intervento.

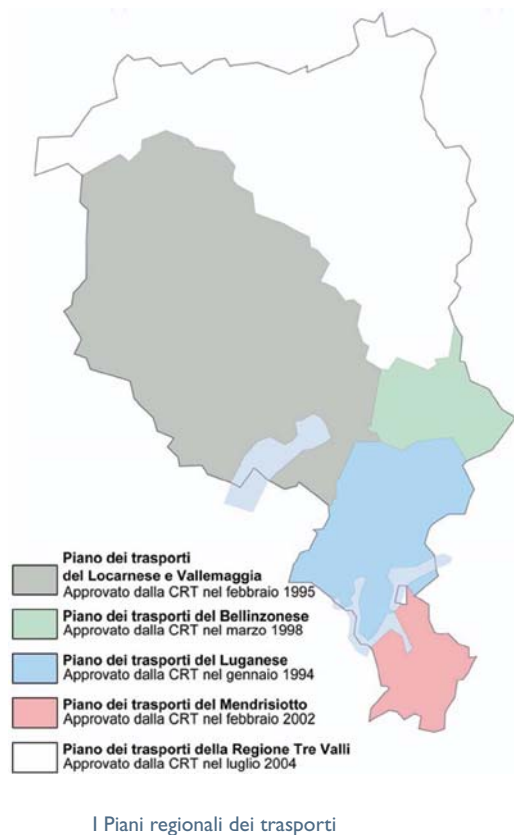
La mobilità non è fine a se stessa; essa è funzione di una strategia di sviluppo economico e territoriale. La buona organizzazione della mobilità è anche condizione per un alto livello di qualità di vita del Paese. Rilevante è pure il suo contributo a favore dei compiti che lo Stato è chiamato a svolgere per la protezione dell'ambiente, della salute e della sicurezza, e per l'organizzazione del territorio.

A partire dagli anni '90, il Cantone ha promosso un'opera innovatrice per la gestione

della mobilità in Ticino. Essa si fonda su tre elementi principali:

**l'elaborazione dei Piani regionali dei trasporti (PRT).** L'obiettivo dei PRT è quello di determinare, entro un comprensorio territoriale specifico e per un orizzonte temporale di almeno un decennio, gli interventi e le misure che soddisfano i bisogni di mobilità;

**la considerazione di tutti i mezzi di trasporto, l'integrazione della pianificazione**



re fiancheggiatrici sulla base del principio di funzionalità. La peculiarità di questo approccio è che i Gruppi funzionali (GF) d'intervento, pur essendo parte della logica sistemica dei PRT, possono essere realizzati indipendentemente l'uno dall'altro e hanno funzioni specifiche di per sé complete (possibilità di fissare delle priorità).

Al momento sono stati individuati complessivamente 33 GF, 16 dei quali per il Piano regionale dei trasporti del luganese (PTL), 6 ciascuno per quello del Mendrisiotto (PTM) e quello del Locarnese e Valle Maggia (PTLVM), 5 GF per il Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese<sup>1</sup>. Infine, è stato definito un ulteriore ambito operativo, denominato "Opere di carattere interregionale", nel quale rientrano le opere con una portata che va al di là dei singoli comprensori.

Per la realizzazione di tutti i GF d'intervento si ipotizza un orizzonte temporale che si estende fino al 2020. Il costo lordo complessivo è stato stimato in ca. 3 miliardi di franchi mentre quello a carico del Cantone ammonta a ca. 1,6 miliardi.

Per la definizione delle priorità realizzative e della relativa pianificazione finanziaria, i GF d'intervento sono stati valutati in funzione dei loro benefici (mobilità, territorio-economia, ambiente) e del loro grado di efficacia. È stato così possibile allestire un elenco delle opere con i relativi costi e vantaggi. I vantaggi non sono valutati solo per quanto attiene agli aspetti relativi alla mobilità, ma anche in funzione della promozione economica, dell'organizzazione territoriale e del miglioramento del quadro ambientale. Le valutazioni effettuate sono riportate nella tabella 1. ■

## 1 Opere strategiche per il periodo 2007-2015

	Progetto avanzato	In costruzione	In esercizio	Studio fattibilità	Progetto in elaborazione
<b>Luganese</b>					
Galleria stradale Vedeggio-Cassarate		x			
Circonvallazione di Agno e Bioggio					x
Potenziamento FLP		x			
Nodo intermodale di Molinazzo e navetta Centro Città				x	
Nodo intermodale provvisorio Fornaci			x		
Nodo intermodale Vezia				x	
Strade del Luganese-Pian Scairolo	x				
<b>Bellinzonese</b>					
Semisvincolo A2 direzione sud					x
Ponte Giubiasco-Sementina	x				
<b>Mendrisiotto</b>					
Ferrovia Mendrisio-Varese/Malpensa	x				
Interventi regionali a Chiasso					x
Svincolo A2 di Mendrisio	x				
Completamento A394 Mendrisio-Gaggiolo	x				
<b>Interventi interregionali</b>					
Collegamento A2-A13				x	
AlpTransit - galleria di base del San Gottardo		x			
AlpTransit - galleria di base del Ceneri e raccordo Locarno-Lugano		x			

<sup>1</sup> Per quanto concerne il Piano regionale dei trasporti della Regione Tre Valli gli oggetti e le misure non sono ancora stati raggruppati in GF d'intervento.