Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2006)

Heft: 4

Artikel: Il Piano dei trasporti del Luganese : concetti, obiettivi, finanziamento

Autor: Arnaboldi, Brunello

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-133475

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Il Piano dei trasporti del Luganese: concetti, obiettivi, finanziamento

Brunello Arnaboldi*

Perché un Piano dei trasporti del Luganese ?

Cosa propone lo stesso? Qual è la metodologia di lavoro adottata? Quali sono le sue potenzialità? Quali i costi? per una corretta analisi delle problematiche, risulta indispensabile specificare le condizioni preesistenti che rendono necessaria la proposta di una soluzione, nell'ambito specifico della mobilità, ad un livello regionale; in altri termini, la constatazione reale ed effettuale, del rischio di una saturazione del traffico non è che una delle manifestazioni di un fenomeno ben più ampio di sviluppo negli ultimi decenni, caratterizzato dalla concentrazione della popolazione, e soprattutto dei posti di lavoro, negli agglomerati urbani e dalla suburbanizzazione.

Quali le conseguenze di tale fenomeno sulla gestione e pianificazione del territorio in una data regione? E ancora di più, cosa bisogna intendere, allo stato attuale, per regione Luganese? Si tratta semplicemente di un territorio delimitato nello spazio da frontiere nazionali e morfologiche oppure ha una valenza ben superiore caratterizzata da interdipendenze ed integrazioni socioeconomiche?

Il Polo Luganese

Analizzando i dati inerenti la popolazione ed i posti di lavoro ed il loro sviluppo, nonché la loro distribuzione sul territorio, negli ultimi cinquanta anni, notiamo dapprima una crescita del Polo di Lugano, poi dell'Agglomerato ed infine del resto della regione. Il fenomeno, preso nella sua globalità, dunque, si sviluppa attraverso due forze: una centripeta, attraverso la quale la città attira verso di sé flussi di persone, di denaro e di beni; ed una centrifuga, attraverso la quale si manifesta nella regione circostante uno sviluppo delle residenze abitative e delle attività economiche, causato dalla diffusione del benessere, dal progressivo aumento dei tassi di motorizzazione privata e dalla saturazione dei centri.

Si passa quindi da una definizione di regione ad una di Città – Regione, ossia alla combinazione di due spazi, la Città (nel senso più ampio del termine) e la Regione, con le proprie interrelazioni che danno vita al nuovo sistema considerato. In altri termini, non si può definire la Regione Luganese come un'entità di giustapposizioni di realtà comunali, bensì essa, vieppiù, diviene un sistema coesivo di relazioni che travalicano i limiti giurisdizionali delle entità locali. Relazioni che determinano sviluppo, ma che creano nondimeno, problemi: i problemi della crescita che possono essere risolti unicamente con una visione globale del territorio, dell'area di riferimento, quindi con una partecipazione di tutti gli attori sociali interessati.

Nel caso specifico della mobilità, fattore direttamente legato al fenomeno della suburbanizzazione, ed in particolare nell'ambito delle residenze e dell'occupazione, con la conseguenza di non aver più identità fra i due, la gestione e proposta di soluzioni non può che avvenire in un ambito regionale. Infatti, gli spostamenti all'interno della Regione creano una fitta rete con origine e destinazione variegate, che mostrano l'esistenza di un Polo regionale, di Sub-Poli regionali e di relazioni singole notevoli. Questo determina la necessità di un intervento pianificatorio regionale, ossia di un intervento che abbia una visione globale del problema e che non si limiti ad una visione particolareggiata del fenomeno, cioè alla frammentazione delle relazioni in un ambito comunale.

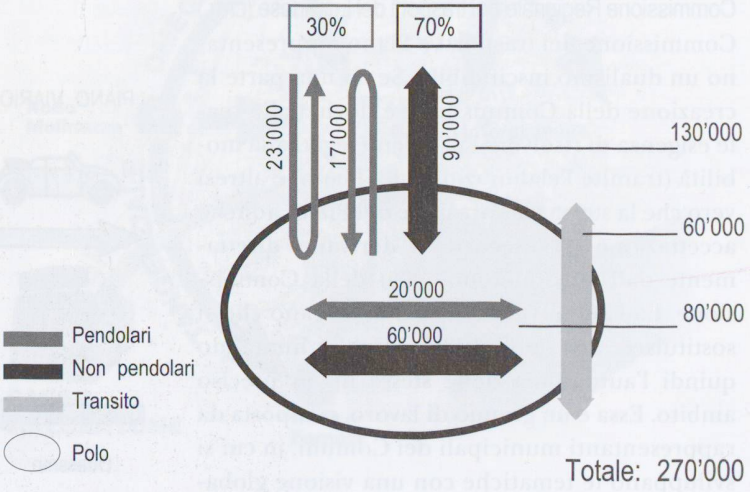

Fig. 1 – Movimenti giornalieri di veicoli 2001

Piano dei trasporti del Luganese (PTL)

La Commissione si costituisce alla fine degli anni Ottanta per iniziativa del Cantone e per libera adesione di 84 Comuni, che, con l'elaborazione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), analizza e propone una soluzione, globale ed integrata. Saggiamente – alla luce dei risultati ottenuti – di fronte alla necessità di coinvolgere nelle scelte pianificatorie tutti gli attori interessati, segnatamente i Comuni, il Cantone – cui, va ricordato, compete istituzionalmente la realizzazione delle opere che configurano il PTL – si era allora fatto promotore dell'istituzione di un organismo che li raggruppasse e li rappresentasse.
A questo organo l'autorità cantonale ha delegato il compito di elaborare il Piano regionale dei trasporti, che una volta consolidato a livello locale, essa ha assunto.
In termini generali, la Commissione ha individuato l'obiettivo fondamentale del PTL nel ristabilire un equilibrio tra il progressivo sviluppo insediativo nel territorio e il ritardato adeguamento delle infrastrutture di trasporto. Il che si traduce per l'utente in:

- soluzione, in termini qualitativi, dei problemi di mobilità nel rispetto della salute e dell'ambiente;
- offerta di una adeguata gamma di scelte per la propria mobilità;
- offerta di un livello di prestazione affidabile e confortevole del modo di trasporto.

In sintesi, si può dire che l'obiettivo del PTL è di adeguare le infrastrutture alla dinamica socioeconomica della Regione, agli indirizzi di politica produttiva, alla nascita di poli industriali generatori e attrattori di traffico, al fenomeno di inurbamento diffuso, alla crescita degli insediamenti abitativi, allo sviluppo della motorizzazione.

Commissione Regionale dei trasporti del Luganese (CRTL)

Commissione dei trasporti e Piano rappresentano un dualismo inscindibile. Se da una parte la creazione della Commissione è dovuta alla reale esigenza di risolvere i problemi legati alla mobilità (tramite l'elaborazione del Piano) è altresì vero che la stessa elaborazione del Piano nonché accettazione ed esecuzione derivano direttamente dall'agire metodologico della Commissione. La Commissione non è un organo che si sostituisce alle autorità comunali, limitando quindi l'autonomia delle stesse in un preciso ambito. Essa è un gremio di lavoro, composta da rappresentanti municipali dei Comuni, in cui si sviluppano le tematiche con una visione globale della regione.

Un Piano della Regione, non un Piano per la regione

La Commissione nasce, in senso democratico, dal basso: è un'aggregazione spontanea di 84 Comuni che ha lo scopo di permettere agli stessi di informarsi reciprocamente e coordinare la loro attività nel campo dei trasporti e formulare le proposte necessarie per l'allestimento, in collaborazione con l'Autorità cantonale competente, del Piano dei trasporti del Luganese. Il PTL è quindi un piano della regione del Luganese, ossia non un Piano per la regione, ma un Piano della Regione.
La metodologia di lavoro della Commissione si esplica attraverso la rappresentanza diretta nel suo gremio di rappresentanti municipali dei Comuni interessati e con la messa in consultazione delle strategie elaborate dalla Commissione presso i Municipi e altri enti interessati.
Lo strumento della consultazione è peculiarità della Commissione, ha una triplice valenza: permette ai Municipi di esporre le proprie osservazioni, suggestioni e problematiche; permette l'elaborazione di soluzioni che abbiano veramente un carattere regionale, integrando in una visione globale quanto esposto dai Municipi; permette una diffusione capillare dell'informazione tra gli attori sociali interessati.
Il PTL è un Piano integrato dei trasporti, ciò significa analizzare la problematica della mobilità in una visione più ampia di un classico Piano viario, ossia integrando i vettori di trasporto pubblici e privati in un'ottica di risoluzione che tenga conto dell'ambiente e del territorio come fattori strutturanti essenziali del nostro vivere sociale. Trasporto pubblico e trasporto privato assumono pari dignità. Inoltre è un Piano dinamico, elaborato a saturazione dei Piani regolatori ed attuato per fasi; metodologia di lavoro che permette una calibratura ed una verifica costanti delle reali necessità presenti e future.

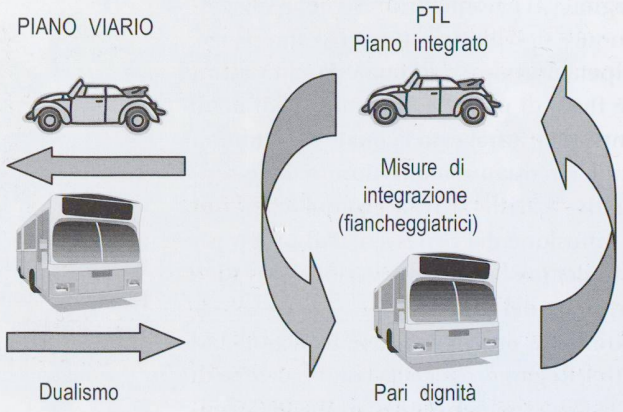

Fig. 2 – Dal Piano viario al PTL

Studi urbanistici in relazione al PTL

Indispensabile è stato accompagnare l'elaborazione del PTL con misure pianificatorie necessarie per definire un concetto urbanistico a livello regionale.

In effetti il PTL, pur essendo un Piano settoriale, costituisce uno strumento a scala regionale che ha acquisito una veste vincolante e che, in quanto tale, può sviluppare stimoli e regole anche al di fuori dai propri limiti specifici; esso può infatti rappresentare l'ossatura dalla quale far dipartire lo sviluppo urbanistico – e perciò anche socio economico – della Regione.

Infatti i problemi di mobilità vanno affrontati non solo come ricerca di soluzione dei conflitti esistenti di tipo locale, bensì e soprattutto come occasione di riordino, di crescita urbana e di sviluppo delle opportunità e delle potenzialità della «nuova città».

Per conoscenze dettagliate si rimanda in proposito agli studi del COTAL (concetto di organizzazione territoriale dell'Agglomerato del Luganese) ed al PTA (Piano dei trasporti dell'agglomerato). I concetti di organizzazione territoriale a livello regionale sono stati vincolati nell'ambito del Piano direttore cantonale (PD).

I Principi operativi nella politica del PTL

In sintesi i principi operativi nella politica dei trasporti del PTL sono i seguenti:

- informazione capillare e trasparente;
- impiego razionale dei sistemi di trasporto;
- integrazione con la pianificazione del territorio;
- migliori collegamenti Regione-Polo;
- gerarchia funzionale delle strade;
- incremento della parte modale del trasporto pubblico;
- collegamenti trasporto pubblico con i centri attrattori;
- politica di regolamentazione della sosta (posteggi privati e pubblici);
- collegamenti stradali e ferroviari con le altre regioni;
- tutela dell'ambiente.

I principali elementi funzionali costituenti il sistema dei trasporti

Il PTL si fonda principalmente su un sistema di tre anelli con la finalità di gestire la mobilità verso, da e nell'agglomerato, nel rispetto delle condizioni urbanistiche e ambientali, offrendo agli utenti la scelta fra le alternative di trasporto corrispondenti ai diversi «anelli».

1– Parcheggi di corrispondenza alle stazioni esterne al Polo

2– Nodi intermodali e P+R posteggi filtro

3– Posteggi di attestamento

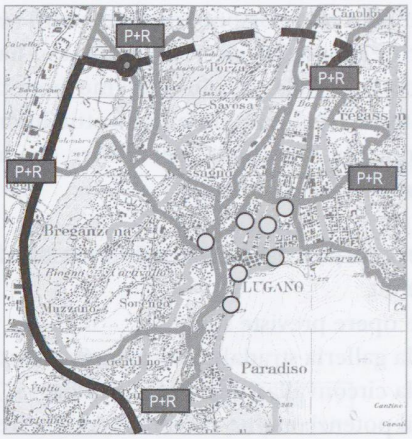

Fig. 3 – Il principio dei tre anelli

Il primo anello di filtro è virtualmente rappresentato da tutte quelle aree di interscambio modale a livello cantonale e regionale grazie alle quali i viaggiatori diretti all'agglomerato possono far capo ai mezzi di trasporto collettivi, ad esempio FFS, il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia, la FLP, ecc.

Il secondo anello di filtro costituito dalla nuova tangenziale detta l'Omega, assume la funzione di circonvallazione del traffico sul Polo Luganese e quale elemento di collegamento di diverse aree di scambio intermodale previste lungo il suo tracciato. La Galleria Vedeggio-Cassarate è elemento essenziale dell'OMEGA.

Il terzo anello attua provvedimenti di gestione della mobilità all'interno del Polo Luganese in considerazione del fatto che il primo e il secondo

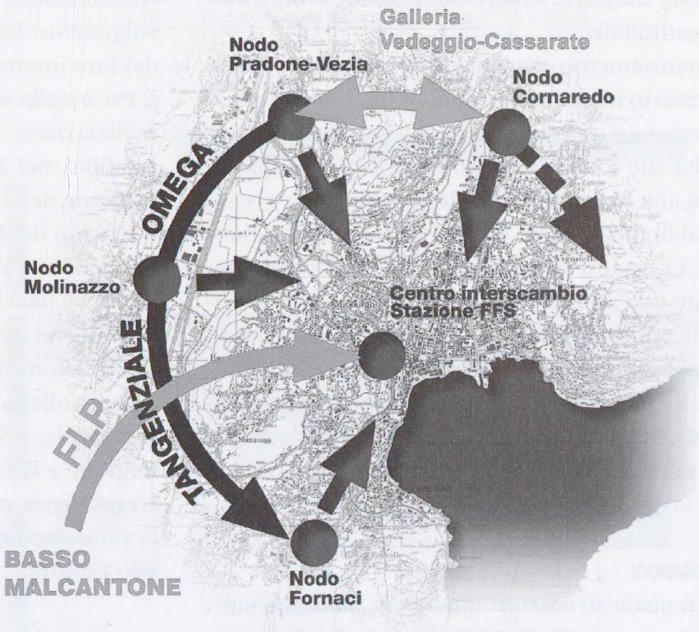

Fig. 4 – L'Omega

«anello» non possono trattenere tutti i veicoli che provengono dall'esterno. Inoltre essi hanno poca influenza sulla riduzione dei movimenti veicolari interni, i quali rappresentano attualmente la porzione più importante del traffico che interessa il Polo e i suoi quartieri.

Le opere principali previste nella prima fase d'attuazione del PTL

Le opere previste sono:
- la galleria stradale Vedeggio-Cassarate;
- la circonvallazione di Agno-Bioggio;
- il potenziamento e adattamento dell'offerta del trasporto pubblico regionale e urbano;
- i nodi intermodali di Cornaredo, Pradone-Vezia, Molinazzo, Fornaci;
- il Piano del Basso Malcantone con il potenziamento della FLP;
- la nuova stazione FFS di Lugano;
- i parcheggi di interscambio lungo le FFS e la FLP.

Le modalità di finanziamento delle opere del PTL – 1ª fase (partecipazione dei Comuni)

Le opere principali previste nella prima fase per un investimento complessivo di circa 900 mio fr., richiedono un primo investimento di 500 milioni sull'arco di 10 anni, con un onere per i Comuni di 75 milioni.
Il finanziamento delle opere previste dal PTL si articola su tre livelli:
- Confederazione: 40/45%
- Cantone: 45/40%
- Comuni interessati dal Piano: 15%

La quota complessiva a carico dei Comuni scaturisce da trattative della Commissione con l'Autorità cantonale.
Il finanziamento da parte dei Comuni si rende necessario in quanto essendo il PTL un Piano della Regione e quindi con una valenza regionale, ne risulta che i beneficiari sono i Comuni appartenenti alla Regione stessa. Risulta quindi coerente che al finanziamento del PTL partecipano anche e tutti i Comuni del comprensorio indipendentemente dall'ubicazione delle diverse opere previste: il PTL, concepito e definito come sistema di trasporto integrato, porta in effetti benefici a tutta la Regione; il tutto in ossequio alla Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto del 12 marzo 1997.

Conclusioni

Il PTL quale strumento quadro di pianificazione, nel rispetto degli obiettivi generali del Piano Direttore cantonale e dei dettati del Piano di risanamento dell'aria, si prefigge di migliorare le condizioni quadro di mobilità, l'assetto territoriale e ambientale della Regione del Luganese.
Lo scopo è di migliorare la mobilità regionale promuovendo una completa integrazione dei servizi di trasporto pubblici e privati.
Ciò significa analizzare la problematica della mobilità in una visione più ampia di un classico Piano viario, ossia ritenendo indispensabile un'integrazione, principalmente su due fronti, che tenga conto del territorio e dell'ambiente come fattori strutturanti essenziali del nostro vivere sociale.
Un PTL che agisce direttamente sull'evoluzione socioeconomica del Luganese, proponendo soluzioni, nell'ambito della mobilità, che non si limitano a correggere la situazione attuale, ma tendono a creare i presupposti necessari ad una concretizzazione delle potenzialità intrinseche della Regione.
Questo avviene analizzando il problema specifico legato alla mobilità in un'ottica territoriale globale dello stesso e direttamente in relazione con la dinamica economica, sociale e ambientale.
In sintesi si può affermare che la funzione del PTL è di adeguare le infrastrutture alla dinamica socioeconomica della Regione, agli indirizzi di politica produttiva, alla nascita di poli generatori e attrattori di traffico, al fenomeno dell'inurbamento diffuso, alla crescita degli insediamenti abitativi, allo sviluppo della motorizzazione.
Il PTL è quindi un *piano della Regione del Luganese, sviluppato dalle Autorità che operano nella Regione in collaborazione con il Cantone.*
Sulla base di tali premesse si è optato per un sistema di finanziamento che prevede una quota di contribuzione unica per tutte le opere e il coinvolgimento finanziario dei Comuni in funzione dei loro interessi e della loro capacità finanziaria.
Il PTL è nella sua prima fase realizzativa. Dopo la realizzazione del potenziamento dei trasporti pubblici, nel 2004 sono iniziati i lavori per l'attuazione delle grandi opere:
- il piano del Basso Malcantone
- la galleria Vedeggio-Cassarate con le relative misure fiancheggiatrici.

Con l'avvio dei cantieri delle grandi opere per la realizzazione del PTL, sottolineo lo spirito di fruttuosa collaborazione intercorsa, tra l'Autorità Cantonale, i Servizi dello Stato, i Comuni della Regione e la CRTL.
L'esperienza maturata è da definirsi positiva per la valorizzazione delle qualità intrinseche del nostro Cantone.

* Segretario CRTL