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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2008)

Heft: 3

Artikel: I programmi d'agglomerato : il sostegno della Confederazione per la mobilità urbana

Autor: Colombo, Martino

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-133998

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: 15.07.2025

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

I programmi d'agglomerato: il sostegno della Confederazione per la mobilità urbana

Martino Colombo*

I problemi maggiori di mobilità e insediamenti si concentrano sempre più all'interno degli agglòmerati. Questa constatazione ha portato la Confederazione alla decisione di impegnarsi in un ambito nel quale fino ad oggi disponeva di poche possibilità di intervento. Con l'istituzione del Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato sono state poste le basi per un intervento più mirato della Confederazione alla risoluzione di problemi per i quali le sole forze di Cantoni e Comuni potrebbero non essere sufficienti.
In Ticino sono stati allestiti i programmi d'agglomerato del Luganese e del Mendrisiotto, grazie ai quali si spera di ottenere contributi importanti per la realizzazione delle infrastrutture previste dai Piani regionali dei trasporti.

La politica federale degli agglomerati

Alla fine del 2001 il Consiglio Federale ha varato la politica degli agglomerati della Confederazione. Il punto di partenza è stata la constatazione che gli agglomerati da soli non riusciranno a gestire i problemi che si presenteranno nei prossimi anni. La situazione si fa poi complicata per il fatto che nella maggior parte dei casi le aree funzionali non coincidono con i confini istituzionali. Gli obiettivi che la Confederazione si è posta sono i seguenti:

- considerare maggiormente le esigenze e i problemi delle città e degli agglomerati nell'organizzazione e nell'adempimento delle loro politiche settoriali (trasporti, economia, ambiente, politica sociale, sport, cultura, ecc.);
- rafforzare la collaborazione verticale (Confederazione – Cantoni – Città/Comuni) per individuare soluzioni ai problemi che derivano dalle diverse politiche settoriali;
- migliorare la collaborazione orizzontale all'interno degli agglomerati per trovare forme di cooperazione che consentano di risolvere i problemi in modo complessivo e a un livello spaziale confacente;
- integrare la rete urbana svizzera in quella europea.

Il Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato

Fino ad oggi gli strumenti a disposizione della Confederazione per intervenire a favore della mobilità negli agglomerati erano relativamente limitati. Le sue competenze in materia di finanziamento erano legate essenzialmente alla rete delle strade nazionali e ai grandi progetti ferroviari.
Con l'approvazione, nel novembre 2004, da parte del Popolo svizzero della Nuova impostazione della perequazione finanziaria e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantone (NPC) è stata decisa l'attribuzione di una parte degli introiti dei dazi sui carburanti anche ai trasporti pubblici e privati negli agglomerati. Su questa base, nel 2006 le Camere federali hanno approvato la nuova Legge sul Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete delle strade nazionali.
Esso è entrato in vigore il 1. gennaio 2008 e dispone di 20.8 miliardi di franchi per un periodo di 20 anni destinati ai quattro settori seguenti:

- completamento della rete delle strade nazionali: 8.5 miliardi;
- eliminazione delle insufficienze di capacità della rete esistente delle strade nazionali: 5.5 miliardi;
- investimenti per le infrastrutture destinate ai trasporti privati e pubblici negli agglomerati: 6 miliardi;
- mantenimento della sostanza delle strade principali nelle regioni di montagna e in quelle periferiche: 0.8 miliardi.

L'impiego dei mezzi del fondo presuppone una visione globale dei trasporti che include tutti i mezzi di trasporto, dà la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture ed è coordinata con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente.

Lo strumento del programma d'agglomerato

A partire dal 2011 la Confederazione sussidierà opere per la rete dei trasporti all'interno degli agglomerati fino ad un massimo del 50% del

loro costo realizzativo. L'importo verrà determinato sulla base del rapporto beneficio/costo delle misure.

I contributi federali alle infrastrutture per i trasporti d'agglomerato non verranno erogati per singoli progetti, ma concessi a cosiddetti *programmi d'agglomerato trasporti e insediamento.*

Il programma d'agglomerato (PA) è uno strumento pianificatorio che permette di coordinare le tematiche multidisciplinari all'interno di un agglomerato. Esso comprende progetti e provvedimenti per l'indirizzo dello sviluppo degli insediamenti, coordinati e suddivisi per priorità secondo principi temporali e contenutistici, nonché provvedimenti infrastrutturali e gestionali dei diversi vettori di traffico.

Il PA si basa sulla collaborazione orizzontale (tra i vari partner all'interno di un agglomerato) e su quella verticale (Confederazione-Cantone-Comuni).

Per beneficiare dei sussidi federali, i programmi d'agglomerato devono soddisfare determinate condizioni suddivise in requisiti di base e criteri d'efficacia.

I *requisiti di base* pongono le condizioni perché un PA venga accettato dalla Confederazione; sulla base dei *criteri d'efficacia* viene in seguito valutata la bontà dei PA e delle misure in essi contenute in relazione ai seguenti obiettivi:

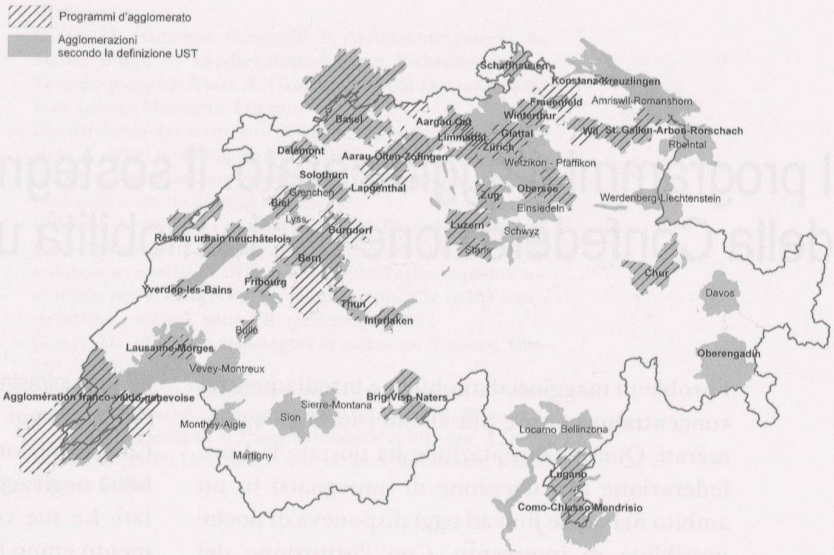
- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto;
- promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti;
- aumento della sicurezza del traffico;
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse.

A fine 2007 sono stati consegnati alla Confederazione 30 programmi d'agglomerato che coprono 37 dei 55 agglomerati svizzeri. Altri 13 programmi sono in fase di elaborazione.

Cosa si fa in Ticino

Il Cantone Ticino è stato un precursore della politica degli agglomerati. Infatti già a partire dagli anni '90 l'esigenza di porre tutti i mezzi di trasporto sullo stesso piano nonché di coordinare l'evoluzione della mobilità con lo sviluppo degli insediamenti e con il miglioramento ambientale è stata affrontata con l'elaborazione dei Piani regionali dei trasporti (PRT).

Un elemento decisivo per la politica della mobilità del Cantone Ticino è stata l'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti (CRT). Le CRT sono un organismo politico di carattere consultivo che



Programmi d'agglomerato (dicembre 2007)
Fonte ARE

ha per delega il compito di rappresentare tutti i Comuni di una regione e di allestire i Piani regionali dei trasporti da sottoporre al Consiglio di Stato.

Nel corso del mese di dicembre dello scorso anno le Commissioni regionali dei trasporti del Luganese (CRTL) e del Mendrisiotto (CRTM) hanno adottato i rispettivi PA, elaborati con il Dipartimento del territorio sulla base dei Piani dei trasporti esistenti. I due Programmi d'agglomerato sono stati poi approvati dal Consiglio di Stato e sottoposti alla Confederazione.

Nel corso dei prossimi tre anni si procederà all'elaborazione dei Programmi d'agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese.

Il programma d'agglomerato del Luganese

Il Programma d'agglomerato del Luganese (PAL) ha ripreso, aggiornato e adattato secondo le esigenze della Confederazione, le analisi, gli obiettivi e le misure d'intervento del Piano dei trasporti del Luganese (PTL).

L'agglomerato comprende 27 Comuni nei quali risiedono circa 100'000 abitanti e vi lavorano quasi 70'000 persone; esso si contraddistingue per tre grandi ambiti geomorfologici:

- la pianura del Cassarate (dal Lago al Piano della Stampa: con edificazione densa, urbana e contenuti misti nel centro cittadino);
- la pianura del Vedeggio (dal golfo di Agno al Dosso di Taverne): con importanti insediamenti per attività, edificazione residenziale non intensiva e ampi spazi liberi;
- la collina interstiziale alle due pianure (dalla Collina d'Oro al S. Bernardo): edificazione diffusa, carattere semi-urbano, spazi liberi e di svago.

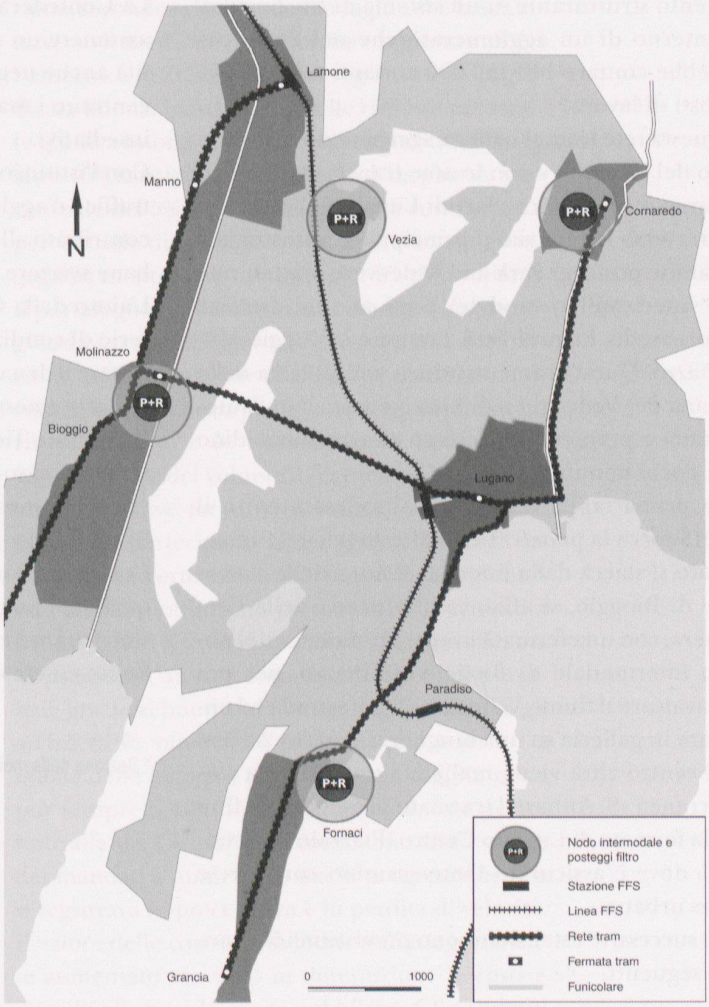
Accanto a queste componenti centrali, l'agglomerato si espande nella pianura del Pian Scairolo, nel Piano della Stampa e nella piana del Basso Malcantone.
Negli ultimi decenni, lo sviluppo dell'urbanizzazione della regione luganese con l'espansione degli insediamenti ha prodotto un aggregato territoriale, caratterizzato da una struttura insediativa ad alto livello d'identità urbana e di continuità. La trama insediativa ha superato ampiamente l'estensione del comune centrale e le interazioni tra le varie parti che la compongono (i quartieri) sono tali da poter essere definite come componenti di un unico sistema urbano.
Nel corso dei prossimi quindici anni, le tendenze alla concentrazione dello sviluppo economico nella regione urbana di Lugano non muteranno. Questa regione continuerà a crescere di importanza e, al suo interno, la specializzazione economica dei diversi comprensori non cambierà. Di conseguenza bisognerà attendersi un ulteriore forte aumento dei flussi di traffico tra Lugano, il Piano Scairolo e la Valle del Vedeggio. Le difficoltà di accesso a Lugano, come al Pian Scairolo tenderanno ad acuirsi, mentre si intensificheranno i flussi di traffico nella Valle del Vedeggio e in direzione dei posti di frontiera con l'Italia.
L'impegno per il miglioramento della mobilità intrapreso con le opere prioritarie del PTL ed il potenziamento dei trasporti pubblici va pertanto confermato e ulteriormente esteso.
Gli elementi di criticità dell'agglomerato possono essere raggruppati in cinque temi centrali:
- l'eccessiva dispersione dell'insediamento, soprattutto residenziale;
- la carenza di spazi pubblici qualificati e strutturati nei quartieri;
- l'uso preponderante dell'automobile per gli spostamenti all'interno dell'agglomerato;
- la carenza di collegamenti con mezzi pubblici tra le componenti importanti dell'agglomerato (pianura del Vedeggio e del Cassarate, Centro Città, Pian Scairolo);
- uno stato ambientale critico (aria e rumori).

La sfida principale del PAL e del PTL è quella di trasformare l'attuale agglomerato di comuni e di quartieri in un organismo urbano unitario nel quale ogni sua parte contribuisca all'identificazione di una *Nuova città*, organizzata secondo i criteri coerenti dello sviluppo sostenibile, una città composta essenzialmente da due pianure (Cassarate e Vedeggio) in cui si situano le attività con maggiore densità urbana e una Collina centrale, dove si localizzano le residenze e i luoghi di svago.

Il compito di concretare gli obiettivi è affidato a proposte di intervento che affrontano tutti i temi legati allo sviluppo urbanistico e territoriale e alla mobilità.
Le 38 schede progettuali contenenti le singole misure o gruppi di misure operative da realizzare nei prossimi 15 anni, hanno un costo complessivo stimato in 1'350 mio di franchi, 800 dei quali potranno essere considerati un contributo finanziario della Confederazione. Esse sono raggruppate in sei ambiti funzionali: insediamenti, trasporto pubblico, mobilità individuale motorizzata, mobilità lenta (biciclette e pedoni), intermodalità (stazionamento e posteggi P+R), telematica e gestione.

Il ritorno del tram a Lugano

Nell'ottica dello sviluppo della Nuova città diventa decisiva la realizzazione di un sistema di collegamenti tra le varie componenti dell'agglomerato efficace, indipendente dal traffico veicolare, non invasivo delle aree residenziali e di svago.



Rete tram del Luganese e nodi intermodali

Il PTL e il PAL propongono quindi una nuova rete di trasporto ferroviario urbano che si basa sull'estensione della ferrovia Lugano-Ponte Tresa a tutto l'agglomerato sulla base di uno schema ad «H». La ferrovia diventa dunque un tram.
L'asta centrale dello schema ad «H» è costituita dalla tratta tra Bioggio e il Centro città. Le successive estensioni sono da Bioggio verso nord lungo la piana del Vedeggio fino a Manno e Lamone, dal Centro città a Cornaredo lungo il fiume Cassarate e dal Centro città verso sud lungo il Lungolago fino a servire il Pian Scairolo. L'asta centrale fungerà da perno e da legame tra le due parti della «Nuova Città» e permetterà così il passaggio rapido da una zona all'altra; essa valorizzerà ancor di più l'attuale FLP poiché condurrà direttamente in centro città e verso Cassarate, zone in cui si concentrano le destinazioni degli spostamenti.
Una nuova funicolare tra l'uscita del tram in città e la stazione FFS garantirà l'interscambio tra i due sistemi di trasporto.
La rete tram del Luganese diventa così l'elemento strutturante di un sistema di trasporti all'interno di un agglomerato che nel 2025, potrebbe contare 140-150'000 abitanti e 80-85'000 posti di lavoro.
Questa rete tram si collega agevolmente con il resto del Cantone e con le aree transfrontaliere attraverso i nodi ferroviari di Lugano e Lamone e attraverso la rete viaria principale e autostradale tramite posteggi Park and Ride (vere piattaforme di interscambio modale) posti ai suoi estremi: Cornaredo, Lugano Sud, Lamone e Bioggio-Molinazzo. Quest'ultima struttura sarà ubicata nella Piana del Vedeggio a diretto contatto con l'autostrada e permetterà l'accesso al centro cittadino in pochi minuti.
La prima tappa realizzativa, ipotizzata entro il 2015 tocca la penetrazione diretta in città, il tracciato si stacca dalla linea FLP a nord della stazione di Bioggio, si affianca alla strada della Crespera, con una fermata in corrispondenza del nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, per poi scavalcare il fiume Vedeggio e l'autostrada ed entrare in galleria su una lunghezza di circa 2.2 km. In centro città viene realizzata una fermata sotterranea «S. Anna»; il tracciato prosegue poi fino alla fermata di Lugano Centro (Piazzale Ex Scuole), dove è assicurato l'interscambio con la rete bus urbana.
Le successive estensioni sono previste nei 5-10 anni seguenti.

Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo

Conclusione

La Confederazione ha riconosciuto l'esigenza di assumere un ruolo attivo nel settore della mobilità anche negli agglomerati, laddove cioè si concentrano i maggiori problemi viari, ambientali e insediativi.
Con l'istituzione del Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato essa ha posto le basi per un contributo allo sviluppo sostenibile delle aree urbane svizzere.
L'aiuto della Confederazione è vincolato ad una serie di condizioni e criteri di efficacia volti a destinare il denaro disponibile in progetti con le migliori premesse di riuscita.
Il Cantone Ticino e le Commissioni regionali dei trasporti si sono fatti parte attiva per completare i Piani regionali dei trasporti in tempi ragionevoli ed hanno già sottoposto all'attenzione della Confederazione due programmi d'agglomerato, quelli del Luganese e del Mendrisiotto. Nei prossimi tre anni è prevista l'elaborazione di quelli del Bellinzonese e del Locarnese.

* Sezione della mobilità