

TILO : colonna portante della mobilità ticinese?

Autor(en): **Gottardi, Riccardo de**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-956821>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

TILO: colonna portante della mobilità ticinese?

RICCARDO DE GOTTARDI

Economista, già Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Cantone Ticino.

Intervista realizzata da Raffaella Arnaboldi, redazione di COLLAGE.

Riccardo De Gottardi, già Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Dipartimento del territorio del Cantone Ticino ha condotto in prima persona i lavori di pianificazione e sviluppo della linea ferroviaria regionale TILO. Questo il suo punto di vista sui risultati raggiunti e sulle opportunità in termini di trasporto pubblico e di sviluppo urbanistico.

COLLAGE (C): Poco più di 15 anni fa in Ticino si è iniziato a parlare di TILO, una nuova offerta di treni regionali cadenzati e con corse prolungate anche oltre frontiera. A suo parere la S-Bahn Ticino-Lombardia ha contribuito a rendere la mobilità in Ticino più sostenibile?

RICCARDO DE GOTTARDI (RG): Il progressivo sviluppo del sistema ferroviario regionale in Ticino è avvenuto in parallelo al lancio sul piano nazionale di rilevanti programmi di investimento nell'infrastruttura ferroviaria («Ferrovia 2000» e «Nuova trasversale ferroviaria alpina») che hanno consentito di arrestare il costante declino del trasporto pubblico in corso sin dagli anni settanta restituendogli un ruolo importante nella gestione della mobilità e nella politica ambientale.

Il numero di utenti è più che raddoppiato negli ultimi quindici anni: ciò dimostra l'interesse e l'attrattiva raggiunta. Il potenziale inespresso del sistema, ancora in piena fase di estensione è sicuramente ancora molto elevato. Con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri si aprirà una nuova fase grazie alla maggiore qualità delle prestazioni. TILO potrà diventare veramente la colonna portante della mobilità pubblica ticinese.

C: L'offerta TILO è la colonna portante del sistema di trasporto pubblico cantonale, ma deve coesistere in termini di tracce con diversi altri treni passeggeri e merci a lunga percorrenza. Secondo lei l'offerta del traffico regionale è e sarà sufficiente per rispondere ai bisogni presenti e futuri degli abitanti della Città-Ticino?

RG: I rilevanti investimenti per l'ammodernamento della linea del San Gottardo (circa 15 miliardi), non sarebbero stati possibili né giustificabili senza la funzione nazionale e internazionale del traffico merci e viaggiatori a lunga percorrenza. Di questo sforzo finanziario ha beneficiato anche il traffico regionale, che è stato rafforzato. Si sono potuti realizzare interventi complementari di grande rilevanza come il collegamento diretto Locarno-Lugano, la linea verso Varese/Malpensa, il rinnovo delle stazioni e la realizzazione di nuove fermate e nodi intermodali. Nei prossimi anni sarà la volta della concretizzazione di alcune altre misure, come il completamento del terzo binario tra Giubiasco e Bellinzona e il punto di incrocio con la nuova fermata di Minusio. Si disporrà così di un margine per ulteriori incrementi delle frequenze. Inoltre, l'introduzione di convogli

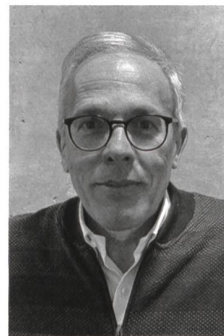
a due piani potrà consentire di aumentare la capacità dell'ordine del 30-50%. In prospettiva è possibile disporre nelle ore di punta, in sinergia con il traffico a lunga percorrenza, di un servizio cadenzato ogni 15 minuti, con il polo di Lugano raggiungibile in circa 15-30 minuti da tutti gli altri centri cantonali. Stando agli scenari di sviluppo della domanda, l'offerta all'orizzonte 2035 sarà adeguata.

C: La percezione comune in Ticino è che il traffico nelle ore di punta sia in costante aumento, con strade congestionate e lunghi tempi di percorrenza soprattutto da/verso il Confine. Come si è cercato e si cerca di risolvere questo problema?

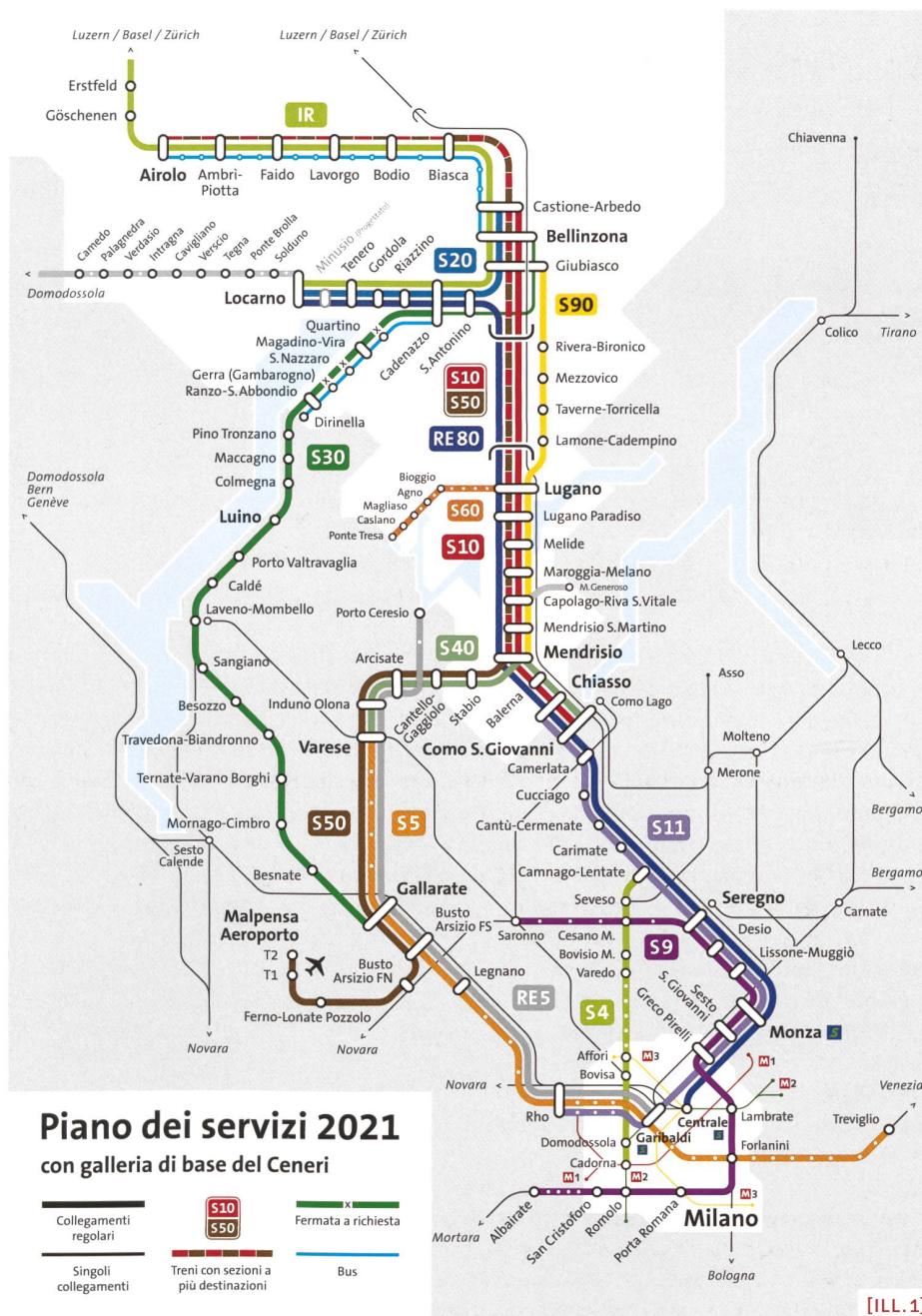
RG: La strategia sostenuta dal Cantone in questi anni poggia sul principio di complementarità e intermodalità. Ogni mezzo di trasporto ha dunque un ruolo da giocare. Oggi ci troviamo in una fase di recupero e rilancio del trasporto pubblico e della mobilità ciclo-pedonale, che offrono indubbi vantaggi. Circa i quattro quinti delle prestazioni di trasporto sono tuttavia assunti dall'automobile, che svolge dunque un ruolo di primo piano e continuerà comunque a farlo anche in futuro. In questo settore si tratta di gestire al meglio l'infrastruttura esistente, di promuovere spostamenti combinati auto-treno-bus-bicicletta (grazie ai nuovi nodi intermodali e ai P+R), di incentivare la condivisione dell'automobile e di definire soluzioni mirate per aziende o gruppi di aziende come la mobilità aziendale, che beneficia anche di contributi cantonali. Le nuove tecnologie della comunicazione dovrebbero facilitare un cambiamento nelle abitudini e una maggiore diversificazione delle forme di mobilità.

Il problema è, e presumibilmente resterà, quello della continua crescita della mobilità, che prima o poi porta inevitabilmente infrastrutture e servizi a raggiungere i propri limiti. Ciò è già oggi chiaramente visibile con fenomeni diffusi di congestione nelle ore di punta che sempre più si allargano.

Occorrerà dunque agire anche su altri aspetti, come la gestione più selettiva dei posteggi e una maggiore flessibilità nell'organizzazione del lavoro e degli orari scolastici. A medio termine diventerà ineluttabile affrontare anche una riforma del sistema di tariffazione della mobilità (il cosiddetto mobility pricing, promosso dalla Confederazione con uno studio-pilota nella regione di Zugo). A lungo termine il coordinamento più stretto tra la pianificazione territoriale e quella dei trasporti potrà dare un contributo più incisivo nel contenimento dei bisogni di spostamento.



[ABB.2] Riccardo De Gottardi. (Foto: Raffaella Arnaboldi)



Con l'incremento delle prestazioni, il TILO apre dunque nuove prospettive anche per incentivare un'organizzazione territoriale più efficace e uno sviluppo urbanistico di maggiore qualità.

[ILL. 1] Piano dei servizi 2021. (Fonte: Sezione della mobilità/ Dipartimento del territorio del Cantone Ticino)

TILO catalizzatore dello sviluppo territoriale centripeto?

C: La linea TILO è stata concepita unicamente come linea di sviluppo della mobilità o anche come elemento di sviluppo territoriale e urbanistico? Ci sono degli esempi di pianificazione o di progetti di riqualifica urbanistica dei comparti delle stazioni TILO che possono fungere da modello?

RG: Lo sviluppo del sistema ferroviario regionale è stato ed è tuttora un presupposto fondamentale per contenere la dispersione degli insediamenti. Essa è stata favorita a partire dal secondo dopoguerra dalla generale motorizzazione, che ha aperto all'urbanizzazione ampie aree e, ha cambiato il modo di edificare: da costruzioni e insediamenti compatti a edificazioni diffuse che hanno moltiplicato le necessità di spostarsi.

La ferrovia per sua natura, privilegia punti specifici (stazioni e fermate) conferendo alle aree nelle loro vicinanze un'elevata accessibilità. Nascono così nuove opportunità di sviluppo per zone ad elevato potenziale e di rilancio per al-

tre dismesse. Con l'incremento delle prestazioni, il TILO apre dunque nuove prospettive anche per incentivare un'organizzazione territoriale più efficace e uno sviluppo urbanistico di maggiore qualità. Il Cantone promuove queste opportunità attraverso il Piano direttore cantonale e il Piano regolatore, dove il ruolo dei comuni diventa essenziale. Il Cantone sensibilizza su questo tema per attivare progetti di qualità e sostiene finanziariamente l'aggiornamento della pianificazione locale. E' questa un'occasione anche per promuovere modalità innovative di progettazione urbanistica e architettonica attraverso i cosiddetti «mandati di studio in parallelo» e i concorsi.

Ricordo, ad esempio, quelli dell'area della stazione di Lugano, di Castione-Arbedo e di Muralto e quelli in corso promossi dalla città di Bellinzona (Piazza Indipendenza e sedimi liberati dall'esistente impianto industriale FFS).

Le nuove opportunità sono state recepite anche da attori parapubblici e privati che hanno collocato le nuove sedi nelle immediate vicinanze della stazione. E' ad esempio il caso della SUPSI a Mendrisio e in prospettiva a Lugano.



[ILL. 3]

[ILL. 3] Comparto stazione Lugano nel 2019. (Foto: ARE)

Confederazione e Cantone, in stretta collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti e i comuni interessati, hanno pure portato avanti i cosiddetti «Programmi d'agglomerato», ossia pacchetti di misure coordinate per gestire meglio territorio e mobilità. Questi hanno generato anche una rilevante partecipazione finanziaria della Confederazione per la realizzazione dei nuovi nodi di interscambio e delle nuove fermate alle quali sono state affiancate misure per gli insediamenti e lo sviluppo urbanistico.

C: Com'è stata e com'è la collaborazione con la vicina Lombardia nello sviluppo delle strategie territoriali dei comparti delle stazioni lungo la rete TILO?

RG: Data la nostra collocazione geografica e socio-economica, con intensi rapporti commerciali e il quotidiano pendolarismo di quasi 70'000 persone, la collaborazione transfrontaliera è un aspetto essenziale per la gestione della mobilità.

La realizzazione del nuovo collegamento ferroviario con Varese/Malpensa è da questo punto di vista qualcosa di straordinario.

Ne ho vissuto l'intero percorso, dall'idea alla messa in esercizio, e per certi versi sono ancora stupito dal risultato. E' stato difficile far dialogare tanti attori e due mondi fisicamente molto vicini ma anche molto diversi. In definitiva la sfida è però stata vinta anche se non può essere considerata del tutto risolutiva. Altri bisogni e altri problemi restano scoperti per poter completare i servizi esistenti e promuoverne di nuovi. Penso in particolare alle linee autobus, agli impianti P+R, alla condivisione dell'automobile, alla piena integrazione tariffale. So che comunque sono in corso progetti in tal senso. Rispetto ad altre regioni svizzere che si affacciano sulla Francia e sulla Germania una differenza di fondo sta nelle nostre modeste dimensioni e nella nostra collocazione ai margini dell'agglomerato insubrico. Così le priorità non sempre coincidono sui due lati della frontiera.

ZUSAMMENFASSUNG

TILO: das Rückgrat der Tessiner Mobilität?

In diesem Interview erklärt Riccardo De Gottardi, ehemaliger Direktor der Abteilung für Raumentwicklung und Mobilität des Kantons Tessin, inwiefern das TILO-Eisenbahnnetz (Tessin-Lombardei) eine Voraussetzung für eine Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und eine städtebauliche Aufwertung darstellt. Die Realisierung des grenzüberschreitenden Netzes erfolgte aber nicht ohne technische und politische Schwierigkeiten. Dank TILO konnte in den letzten fünfzehn Jahren im Tessin die Anzahl Bahnpassagiere verdoppelt werden. Die diesjährige Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels wird zudem eine neue Ära eröffnen, in der das Bahnnetz zum Rückgrat des Tessiner ÖV wird. Die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur werden es ermöglichen, einen 15-Minuten-Takt auf allen Linien zu erreichen. Um die neue, leistungsfähige Bahninfrastruktur bestmöglich zu nutzen, sind weitere Massnahmen vorgesehen, die zum Beispiel die Parkraumbewirtschaftung und eine grössere Flexibilität bei Arbeitszeiten und Schulstundenplänen betreffen. Die Entwicklung des Eisenbahnsystems ist gleichzeitig auch eine Gelegenheit und Voraussetzung, um die Zersiedlung einzudämmen und die bahnhofsnahe Gebiete aufzuwerten und wiederzubeleben. Die gesamte Entwicklung und Umsetzung des TILO-Netzes erforderten eine enge Koordination und Zusammenarbeit mit der Region Lombardei. Auch wenn dies nicht immer einfach gewesen war, hat es letztlich sehr positive Ergebnisse gebracht.

RÉSUMÉ

TILO: la colonne vertébrale de la mobilité tessinoise?

Riccardo De Gottardi, ancien directeur de la division du développement territorial et de la mobilité du canton du Tessin, explique dans notre entretien comment le réseau ferroviaire TILO (Tessin-Lombardie), non sans difficultés techniques et politiques, peut être considéré comme une condition sine qua non au développement des transports publics et à un aménagement du territoire de qualité. Le réseau TILO a permis de doubler le nombre d'usagers au cours des quinze dernières années. Grâce à la mise en service du tunnel du Ceneri à la fin de cette année, une nouvelle phase s'ouvre. Ce réseau peut véritablement devenir la colonne vertébrale des transports publics du Tessin. À ce jour, de nombreuses gares ont été réalisées ou sont en projet, et la cadence sera davantage augmentée, le but étant d'avoir un train toutes les 15 minutes. L'organisation de la mobilité ferroviaire nécessite toutefois une réflexion et une action plus générales, qui englobent la gestion du stationnement et la flexibilité des horaires de travail et d'école. Le développement du réseau ferroviaire représente une opportunité pour contenir le mitage, pour développer et réaménager les zones autour des gares et pour redynamiser les friches industrielles. La mise en œuvre du TILO a nécessité une coordination et une collaboration étroites avec la Lombardie, ce qui n'a pas toujours été facile mais qui, finalement, a donné des résultats réjouissants.