

**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:** Gestione del territorio e della mobilità nel nuovo Piano direttore

**Autor:** Felicioni, Andrea

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-133995>

### **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:** 12.01.2026

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

# Gestione del territorio e della mobilità nel nuovo Piano direttore

Andrea Felicioni\*

Circa un anno fa, il 26 giugno 2007, il Gran Consiglio ticinese ha adottato i nuovi obiettivi pianificatori, elaborati nell'ambito della revisione del Piano direttore cantonale (PD). In questo modo si è conclusa la revisione della parte strategica del PD. La nuova cartografia e le nuove schede – che insieme costituiscono il corpus operativo del Piano direttore – sono invece state poste in consultazione pubblica all'inizio di quest'anno. I risultati serviranno per la stesura della versione definitiva, che verrà adottata 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 abile nell'anticipare i problemi e indicare la via da percorrere per risolverli. 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 macchiniosità, 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 contenuti del primo PD.

Un evidente esempio di questo lavoro sono proprio gli obiettivi pianificatori: erano oltre cento quelli del PD 90; sono 29 quelli del nuovo PD. Un altro esempio: la riduzione dei «capitoli» che strutturano lo strumento: erano 13 quelli del PD 90 – denominati «politiche settoriali» – sono 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 (Tabella 1).

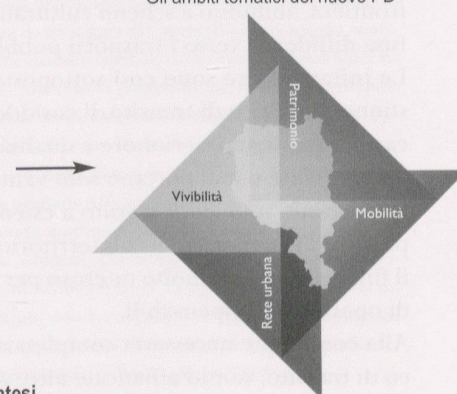
E a legare i 4 ambiti tematici, un concetto, una visione: la Città-Ticino, da intendere innanzi tutto quale evoluzione del concetto di Città-regione veicolato dal PD 90. Il nuovo lemma insiste sull'idea di un Ticino aperto verso l'esterno, in particolare attraverso il rafforzamento dei legami con

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

Le politiche settoriali del PD 90

- Componenti naturali
- Bosco
- Territorio agricolo
- Pericoli naturali
- Carichi ambientali
- Approvvigionamento idrico
- Approvvigionamento energetico
- Paesaggio
- Ricreazione e turismo
- Insediamenti
- Attività industriali e artigianali
- Trasporti e vie di comunicazione
- Difesa integrata

Gli ambiti tematici del nuovo PD



## Gli ambiti tematici del nuovo PD in sintesi

### Patrimonio

È costituito dalle ricchezze ereditate dalla natura – laghi, fiumi, montagne e boschi i paesaggi in cui si inseriscono – e dalla storia: vecchi villaggi, nuclei e 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 dei rifiuti sicuri e di qualità; ecc.

Tabella 1

i centri di Como e Varese e con la rete delle città svizzere. E nel contempo unito e coeso al suo interno, per preservare quelle caratteristiche territoriali che lo contraddistinguono e che lo rendono attrattivo per la residenza, 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 di 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 trasmettere 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 culturali, 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 la 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 buon 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. Qualche esempio: i percorsi casa-scuola, l'accessibilità alle aree verdi; la permeabilità dei quartieri di casette unifamiliari.

#### Più complementarità

La complementarità tra i vari mezzi di trasporto – compresa la mobilità lenta – e la loro integrazione sono un requisito indispensabile per 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, rispettivamente affrontando in modo complessivo il tema dell'accesso ai centri urbani e quello dei posteggi. I Piani regionali dei trasporti, sintetizzati in altrettante schede di Piano direttore, si occupano proprio di questo, così come i progetti di agglomerato promossi dalla Confederazione (v. anche articolo di Martino Colombo, pag. 71).

#### Interazione tra insediamenti e mobilità

Troppo spesso in passato le infrastrutture viarie sono state concepite senza tenere sufficientemente conto dei loro effetti sullo sviluppo degli insediamenti. Da qui la necessità di pianificare questi interventi in modo coordinato. Alcuni interessanti esempi sono il «nuovo quartiere Cornaredo», dove la realizzazione della galleria Veduggio-Casarate ha creato l'esigenza ma anche l'opportunità di concepire un nuovo pezzo di città, e Castione, dove la creazione di una nuova fermata TILO rappresenta l'occasione per rivalutare anche in termini urbanistici il comparto.

#### Una S-Bahn o metropolitana ticinese

Il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia – TILO – è già una realtà ma è destinato a svilupparsi notevolmente soprattutto nei prossimi anni. Già si è introdotto il nuovo orario cadenzato – con treni ogni 30 minuti – e si sono ammodernate alcune stazioni (Lamone, Giubiasco, Tenero). Nel 2007 è iniziata la sostituzione dei vecchi convogli con composizioni più prestanti e confortevoli; l'operazione si concluderà quest'anno. A corto e medio termine si ammoderneranno 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 la nuova galleria di base del Ceneri i collegamenti tra Sotto e Sopraceneri saranno molto più rapidi, con tempi dimezzati tra Lugano e Locarno e tra Lugano e Bellinzona. 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 o poli di sviluppo della Città-Ticino (articolo di Maurizio Giacomazzi, pag. 64).

#### Una rete stradale completa e sicura

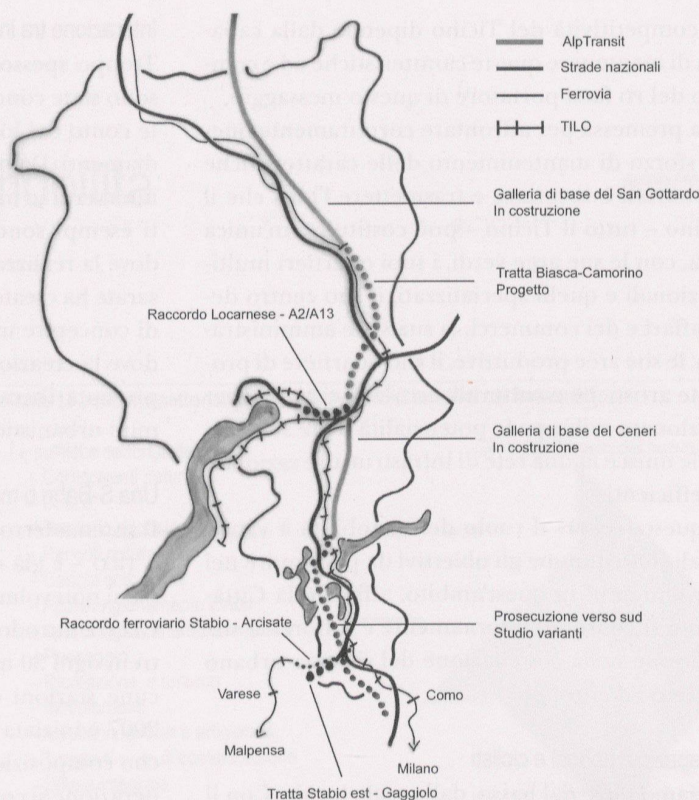
Malgrado gli sforzi fatti sul fronte del trasporto pubblico e della mobilità lenta, la rete delle strade cantonali e nazionali è destinata a dover sopportare notevoli carichi di traffico. La funzionalità e la sicurezza del sistema viario devono essere garantite, come pure la sua completezza. Vanno letti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

#### I collegamenti verso l'esterno: AlpTransit, 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 AlpTransit. Entro il 2020, ovvero l'orizzonte del nuovo PD, entreranno in funzione le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri 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 con il completamento della linea tra Stabio e Arcisate e il mantenimento sul territorio cantonale di una struttura aeroportuale – Lugano-Agno – per i collegamenti aerei di linea con le maggiori capitali europee.

Concludiamo ribadendo un concetto importante del Piano direttore, che con 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, per affrontare ad esempio i problemi di inquinamento dell'aria e fonico. Ma anche nell'ambito Rete urbana, all'interno del quale 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.

\* Sezione dello sviluppo territoriale



Le principali opere per la mobilità a scala cantonale

#### Gli obiettivi pianificatori dell'ambito tematico MOBILITÀ adottati dal Gran Consiglio nel 2007

Promuovere una rete integrata moderna, funzionale e sicura di collegamenti viari e di trasporto pubblico con:

- il sostegno al progressivo trasferimento del trasporto di merci in transito dalla strada alla ferrovia;
- l'attuazione dei Piani regionali dei trasporti e dei programmi di conservazione e di rinnovo delle infrastrutture;
- la garanzia di collegamenti viari e di un'offerta di base di trasporto pubblico in tutte le regioni del Cantone;
- la valorizzazione 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;
- la mobilità combinata e il traffico lento;
- la gestione coordinata dei posteggi negli agglomerati.

Sostenere l'ammodernamento e il completamento della rete ferroviaria:

- con l'estensione di AlpTransit fino al confine (area Chiasso-Como) e il collegamento con 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 realizzazione della Stabio est-Gaggiolo e l'allacciamento del Locarnese, e garantirne funzionalità e sicurezza.

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.

Tabella 2





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