

Mobilità in cammino

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

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): - **(2008)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Mobilità in cammino

Riccardo De Gottardi*

La mobilità è ormai diventata la croce e la delizia della nostra vita quotidiana. La crescita della popolazione, l'aumento delle distanze tra le aree residenziali e il luogo di lavoro e quello degli acquisti, l'elevato flusso di pendolari attraverso la frontiera, abitudini e schemi culturali poco sensibili alla possibilità dello spostarsi a piedi o in bicicletta, e un'ancora diffusa diffidenza verso i trasporti pubblici concorrono a spiegare il costante incremento della circolazione stradale.

Le infrastrutture sono così sottoposte a forti pressioni, si estendono i punti critici e aumentano i momenti di congestione. Il traffico di transito, il cosiddetto «traffico parassita», cerca nuovi percorsi e invade le zone residenziali mentre i carichi ambientali – rumore e qualità dell'aria – preoccupano. Le soluzioni sono difficili e costose, anche perché molto difficilmente o mai portano solo vantaggi e nessun inconveniente.

L'approccio tradizionale volto a estendere la rete delle infrastrutture si rivela complesso, lungo e molto oneroso. Complesso è l'inserimento in un territorio sempre più piccolo, lunga la ricerca del consenso (o la riduzione del dissenso) e il finanziamento è molto oneroso per Cantone e Comuni. Di fatto senza il contributo della Confederazione nuove grandi opere sono impensabili.

Alla comunque necessaria completazione della rete stradale, volta soprattutto a togliere dalle aree residenziali il traffico di transito, vanno affiancate altre misure.

Occorre anzitutto evitare il sorgere di nuovo traffico. Vanno poi sviluppate alternative con mezzi di trasporto pubblico attrattivi, laddove ci sono le premesse per operare con un consistente volume di utenza. Negli agglomerati questi problemi sono particolarmente evidenti, così come più favorevoli sono i presupposti per incoraggiare la mobilità pedonale e ciclabile e i trasporti pubblici.

Lo studio del Prof. Angelo Rossi recentemente presentato a Lugano lo illustra bene.

Occorre spostare più traffico sui trasporti pubblici che possono fruire di percorsi privilegiati e quindi diventare competitivi. Bisogna poi rivalutare l'attrattività residenziale delle città così da contenere una dispersione degli insediamenti e una frammentazione delle funzioni, che generano tanto traffico.

È dunque necessario coordinare meglio sviluppo territoriale e mobilità e incentivare le sinergie tra le misure per la gestione del traffico e quelle di tipo urbanistico per migliorare l'uso del territorio e la qualità di vita.

I contributi ospitati in questo numero della rivista Archi illustrano alcuni aspetti e progetti che si inseriscono bene in questa prospettiva.

Il nuovo Piano direttore schizza in effetti una visione del futuro sviluppo territoriale e delle infrastrutture di trasporto nel nostro Cantone. Esso offre un punto di riferimento per coordinare i progetti che incidono sulla nostra realtà.

Un secondo contributo illustra il progetto in corso per realizzare a tappe un nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) entro l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri (2019). Questo sistema, che opera in sede propria, mostra, a due anni dai suoi primi passi, un lusinghiero successo, tanto che l'utenza è cresciuta nel 2007 del 15% rispetto al 2006.

Una tesi di diploma alla Scuola politecnica federale di Zurigo mostra poi come lo sviluppo del nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia può essere fonte e catalizzatore di interessanti progetti urbanistici in corrispondenza delle stazioni, potenziali poli di sviluppo.

Infine un contributo è dedicato al recente impegno avviato dalla Confederazione per sostenere il traffico negli agglomerati. Si tratta di attivare nuove opportunità di finanziamento che offrono possibilità anche per il Cantone Ticino.

* Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Dipartimento del territorio