

Piano cantonale dei trasporti - PCT

Mobilità

**Grado di consolidamento**

- Informazione preliminare
 Risultato intermedio
 Dato acquisito

Versione del 22.06.2017

La data si riferisce all'entrata in vigore delle ultime modifiche della scheda ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale. Complementi d'informazione sulla cronologia completa delle procedure relative alla scheda possono essere richiesti all'Ufficio del Piano direttore.

Istanze responsabili

Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità,
Sezione della mobilità e Sezione dello sviluppo territoriale

Istanze con compiti da svolgere

- Divisione delle costruzioni
- Divisione dell'ambiente
- Divisione dell'economia
- le Commissioni regionali dei trasporti
- tutti i Comuni

Obiettivi del Piano direttore

17, 8, 9, 10, 18, 19, 20, 21, 29

Schede correlate


RI, R/M2-5, M6, M7, M8, M9, M10, VI


Cartografia

Carta di base, Carta tematica Mobilità

Tempi e mezzi

Il Programma d'attuazione - consultabile sul sito Internet, www.ti.ch/pd, oppure presso l'Ufficio del Piano direttore - informa sui tempi e sui mezzi.

 Sfondo bianco:
testo informativo

 Sfondo grigio:
testo vincolante



I. Situazione, problemi, sfide

Situazione e problemi

Dal secondo dopoguerra la mobilità costituisce uno dei fenomeni più rilevanti. Gli spostamenti quotidiani per motivi professionali, per raggiungere il luogo di formazione, per gli acquisti e per lo svago si sono moltiplicati. Le ragioni all'origine di questa evoluzione sono molteplici. La mobilità di merci e persone è contemporaneamente causa ed effetto dell'evoluzione della struttura socioeconomica, dell'organizzazione territoriale, dello sviluppo delle vie di comunicazione e dei comportamenti sociali e culturali del Paese. Essa costituisce quindi una premessa, ma è anche una conseguenza dello sviluppo del nostro sistema economico e sociale. Le vie di comunicazione hanno indubbiamente un'incidenza sulle modalità d'uso del territorio. I loro effetti possono essere più o meno ampi secondo il contesto in cui si situano.

Nel tempo le vie di comunicazione si sono sempre più configurate come vere e proprie reti. Anche in Ticino l'attuale organizzazione territoriale è riconducibile al progressivo accostarsi e sovrapporsi di diversi sistemi d'infrastrutture di comunicazione. Così gli insediamenti sono stati influenzati dalla trama delle strade maestre di inizio Ottocento. Successivamente i maggiori poli insediativi si sono sviluppati lungo l'impianto lineare della ferrovia gottardiana e infine, nel XX secolo, si sono strutturati in modo più aperto in funzione delle nuove e diffuse condizioni di accessibilità create dall'autostrada.

I volumi di traffico sulla rete delle strade nazionali e cantonali è costantemente aumentato; molto elevato è stato in particolare l'incremento del traffico pesante su strada dall'apertura della galleria autostradale del San Gottardo nel 1981. Anche su rotaia l'evoluzione del traffico viaggiatori e merci è stata al rialzo, anche se con tassi di crescita inferiori e con, globalmente, una perdita di quota di mercato.

Le prospettive dal 2010 al 2030 ipotizzano un ulteriore incremento. Gli scenari elaborati dalla Confederazione prevedono una crescita complessiva della mobilità (strada e ferrovia) del 25%. Il trasporto pubblico dovrebbe tuttavia aumentare del 50% mentre quello motorizzato individuale del 19%. Nel traffico merci la crescita dovrebbe essere superiore e raggiungere circa il 50%. Anche in questo settore l'aumento del trasporto su ferro sarebbe più che proporzionale e toccherebbe il 77% mentre il traffico pesante su strada aumenterebbe del 27% circa. Alla tradizionale valenza positiva e propulsiva della mobilità, si sono col tempo associati anche effetti indesiderati, resi ancor più evidenti dall'esiguità del fondovalle, limitato e conteso tra più funzioni. Il governo del territorio e delle sue risorse passa dunque anche attraverso l'organizzazione e la gestione della mobilità.

Alla luce di questa evoluzione l'approccio tecnico e politico ai problemi della mobilità, incentrato sin dagli anni '60 sugli aspetti della viabilità stradale e orientato in prevalenza su interventi infrastrutturali, si è rivelato insufficiente. Inoltre i problemi si sono viepiù manifestati nell'ambito di vere e proprie reti e catene di trasporto, non più risolvibili alla scala locale (senza peraltro giustificare l'intervento esclusivamente cantonale).

Per assicurare la competitività del Ticino e per mantenere e possibilmente migliorare l'elevata qualità di vita, il Cantone alla fine degli anni '80 ha proposto e progressivamente attuato un nuovo indirizzo per la gestione della mobilità (ancorato nella Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto) fondato su tre elementi:

- l'elaborazione dei Piani regionali dei trasporti (PRT);
- la considerazione di tutti i mezzi di trasporto e la promozione di un'analisi e di

soluzioni interdisciplinari (mobilità, territorio, ambiente);

- l'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti (CRT).

Il Piano cantonale dei trasporti (PCT) può essere elaborato e approvato a tappe per singoli comprensori regionali: è stata questa la via scelta. Il PCT definisce obiettivi e misure per la gestione della mobilità, in particolare stabilisce gli indirizzi per l'uso e lo sviluppo delle infrastrutture e per l'organizzazione dei servizi di trasporto. Considerano la viabilità stradale, i trasporti pubblici su rotaia e su strada, il traffico ciclistico e quello pedonale. Coordinano analisi e proposte con lo sviluppo territoriale auspicato e con gli obiettivi della politica ambientale. L'analisi dei problemi e la definizione degli interventi fanno riferimento in primo luogo al quadro territoriale. La mobilità non è fine a sé stessa ma va collocata in una visione più ampia dello sviluppo territoriale, considerando temi quali l'uso del suolo, il paesaggio, la qualità urbanistica e l'ambiente.

La Confederazione a partire dal 2008 ha assunto un ruolo attivo a supporto della politica della mobilità negli agglomerati. A tale scopo è stato introdotto un nuovo canale di finanziamento attraverso il Fondo infrastrutturale. È stata pure stabilita una nuova modalità di lavoro con l'introduzione del Programma di agglomerato (PA), che comporta la definizione di una visione a medio-lungo termine dello sviluppo auspicato, in materia di trasporti e insediamenti, delle strategie e delle misure per raggiungere gli obiettivi. La prassi cantonale sviluppata con i PRT si è rivelata largamente compatibile con l'indirizzo assunto dalla Confederazione. Si è così progressivamente passati all'allestimento dei PA nel segno dell'aggiornamento dei PRT, con adattamenti a scadenza quadriennale. I PA del Mendrisiotto, del Luganese, del Locarnese e Vallemaggia e del Bellinzonese, riprendono il perimetro di riferimento dei precedenti PRT. Per la regione delle Tre Valli è stato per contro mantenuto il riferimento al PRT, non potendo rientrare nei criteri stabiliti dalla nuova normativa federale. In Ticino nel 2006-2007 sono stati elaborati così i primi due PA: quelli del Luganese e del Mendrisiotto. Essi sono stati esaminati dall'Autorità federale e beneficiano dei contributi previsti dal primo credito-quadro della Confederazione per il periodo 2011-2014.

A partire dal 2009 sono stati avviati i PA di seconda generazione: sono stati aggiornati quelli del Mendrisiotto e del Luganese e sono stati allestiti per la prima volta quelli del Locarnese e Vallemaggia e quello del Bellinzonese. L'Autorità federale ha accolto buona parte delle proposte, che sono state riprese nel secondo credito-quadro per il periodo 2015-2018.

A partire dal 2014 è stato avviato un nuovo aggiornamento attraverso i PA di terza generazione, che devono essere trasmessi per esame all'Autorità federale entro la fine del 2016.

La scheda MI costituisce il quadro di riferimento dei PA, da cui riprende gli elementi che, pur essendo inseriti in un quadro regionale specifico, hanno una valenza cantonale. Inoltre segnala i progetti la cui estensione coinvolge più regioni o l'intero Cantone (Alp Transit, TILO; collegamenti stradali sovragionali ecc.). Segnala pure i progetti di valenza cantonale relativi alle infrastrutture aeronautiche (oggetto di studi specifici; v. scheda M9).

Sfide

L'aumento della mobilità prospettato nei prossimi decenni spinge a perseguire una strategia di complementarietà e intermodalità, attuando gli indirizzi che coinvolgono la rete dei trasporti pubblici, la rete stradale, la mobilità lenta e i posteggi. Si tratta di una visione che, coordinata con gli obiettivi di sviluppo dei PA,

implica un maggior coordinamento tra lo sviluppo degli insediamenti e quello delle infrastrutture e servizi di trasporto

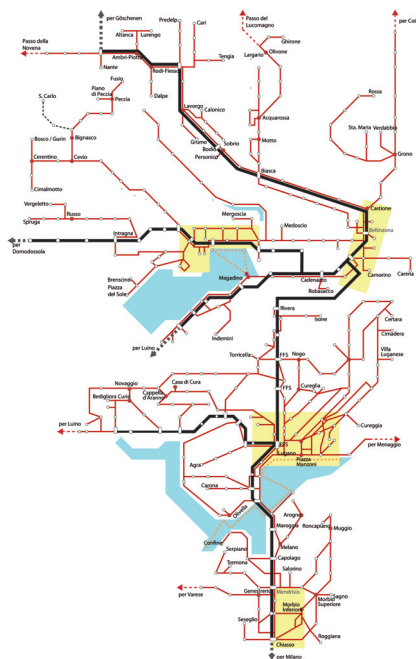
Settore ferroviario

Entro il 2020 la rete ferroviaria sarà completata con le gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri; inoltre sarà pure in esercizio il collegamento verso Varese/Malpensa (fig. 5, v. anche scheda M8). Le stazioni principali del traffico viaggiatori a lunga percorrenza saranno quelle di Bellinzona e di Lugano (v. scheda M6). Questa configurazione delle fermate serve in modo molto efficace il bacino d'utenza cantonale, che si suddivide in parti uguali tra Sopra- e Sottoceneri. Il traffico regionale su ferro e su gomma sarà organizzato in funzione di una capillare ed efficace raccolta e distribuzione dell'utenza su tutto il territorio (v. scheda M7).

Nel traffico ferroviario regionale si punta a ottenere un incremento della rapidità, un aumento delle frequenze e un miglioramento della qualità, grazie soprattutto al nuovo materiale rotabile. Nel traffico su gomma occorrerà soprattutto garantire coincidenze agli alle stazioni/fermate e un esercizio attrattivo attraverso corsie dedicate, specialmente nelle aree urbane.

Nel campo dei trasporti pubblici su gomma occorrerà garantire un'offerta modulata in funzione della domanda su tutto il territorio. L'impegno per un potenziamento si concentrerà soprattutto negli agglomerati (figura 2).

Figura 2
La rete dei trasporti pubblici



Il Cantone punta poi al completamento di AlpTransit con le linee di accesso tra Biasca sud e Camorino e tra Lugano e Chiasso. Ciò potrebbe concretizzarsi (fig.3), secondo l'attuale strategia della Confederazione, solo a lungo termine (2040-2050). La possibilità di realizzare una nuova stazione sul Piano di Magadino è stata salvaguardata nei progetti ora in via di attuazione (v. scheda R11). In funzione delle ulteriori decisioni sul completamento dell'opera, degli eventuali mutamenti nel concetto d'esercizio a livello nazionale e internazionale, e soprattutto, dello sviluppo degli insediamenti tra Bellinzona e Locarno, essa andrà riverificata.

Figura 3
Sviluppo del progetto Alptransit ed evoluzione del sistema ferroviario regionale TILO
V. anche scheda M6 AlpTransit

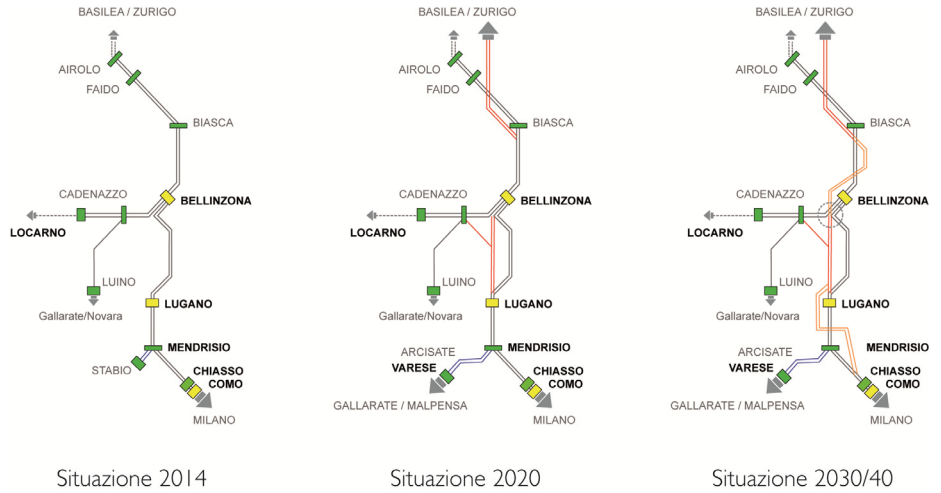
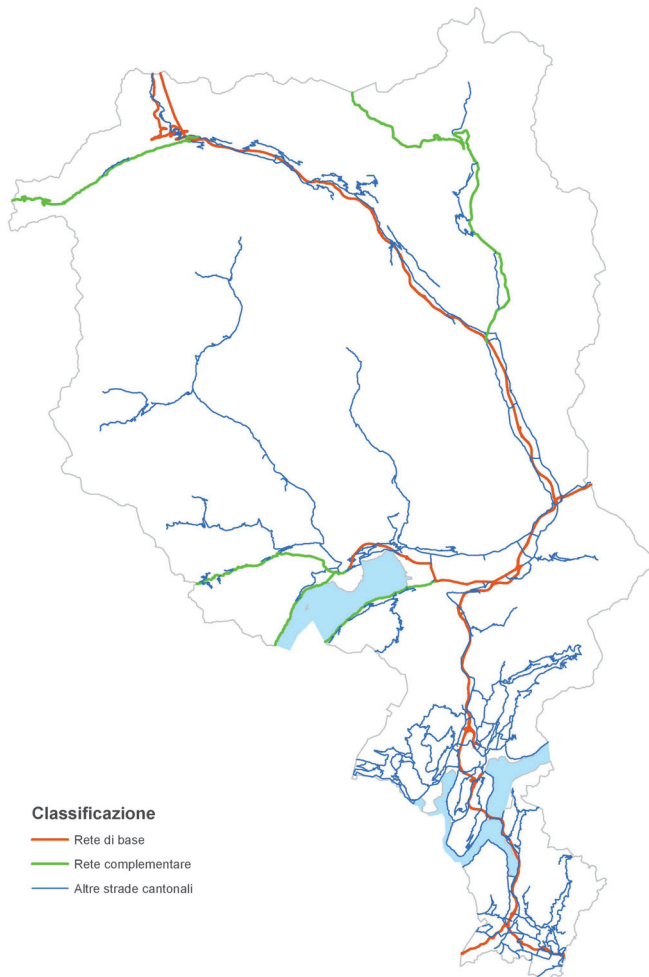


Figura 4
La rete stradale sulla base del Piano settoriale dei trasporti della Confederazione (2006)



strade nazionali la Confederazione ha previsto, per l'orizzonte 2040, un intervento di potenziamento a sud di Lugano e fino a Mendrisio attraverso l'ampliamento dell'infrastruttura esistente a tre corsie.

Settore stradale

Nel settore stradale un aspetto centrale sarà la conservazione e sistemazione della rete esistente, molto diffusa sul territorio. Questa dovrà pure essere completata con interventi mirati soprattutto allo sgravio del traffico dai centri abitati. Nell'ambito dell'ampliamento della rete delle strade nazionali in primo piano vi è il nuovo collegamento tra il Locarnese e l'autostrada A2, così come il completamento della A394, Stabio est-Gaggiolo. Nell'ambito del programma nazionale per l'eliminazione dei punti critici sulla rete delle

Mobilità lenta

Per quanto riguarda le piste ciclabili, lo sforzo del Cantone è posto sulla realizzazione della rete di importanza cantonale/regionale, ritenuto raggiunto l'obiettivo dei percorsi d'importanza nazionale (percorso 3 e 6) Le reti locali sono invece di competenza dei Comuni.

Per quanto riguarda i percorsi pedonali, il Cantone si concentra sulla rete dei sentieri escursionistici di importanza cantonale. Il Cantone ne sostiene la conservazione (la cui competenza è delegata dalla Legge alle organizzazioni turistiche) e l'estensione o il ripristino grazie a crediti-quadro quadriennali.

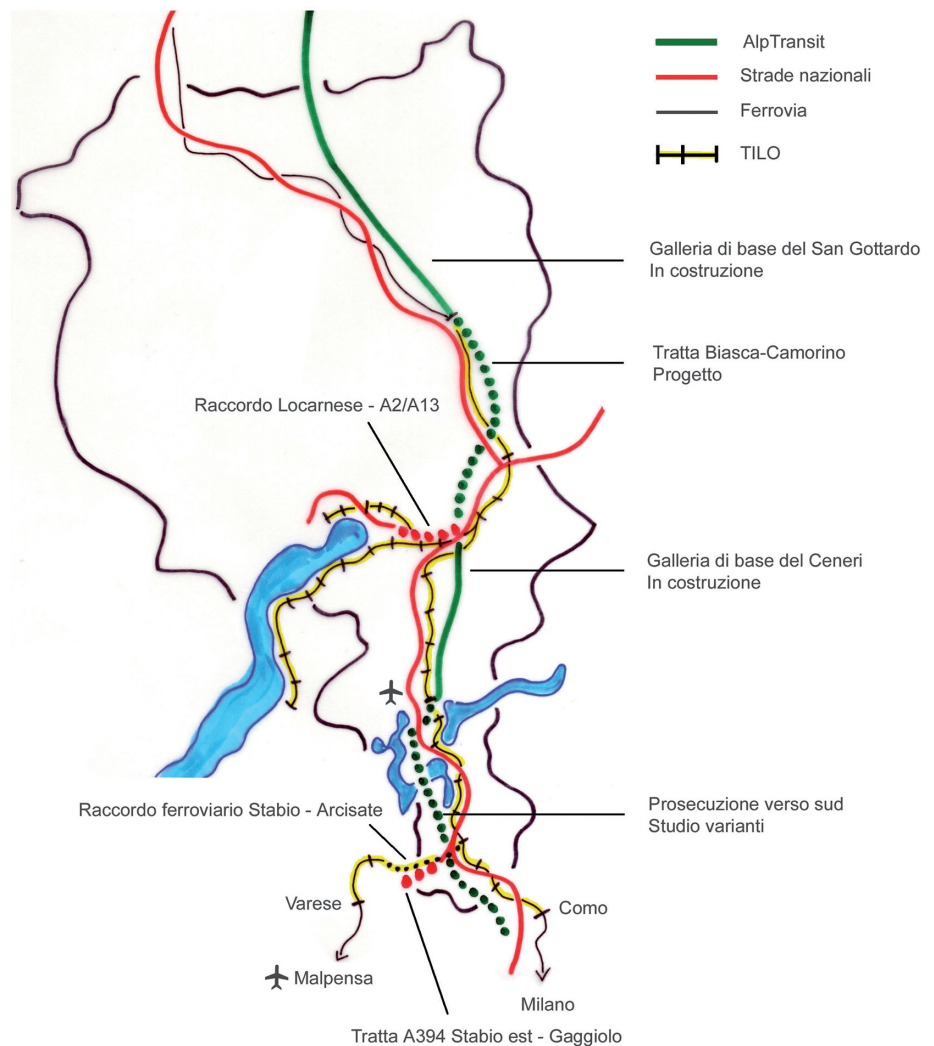
A tutti gli attori istituzionali è richiesta maggiore attenzione per la mobilità lenta. La scheda M10 istituisce l'obbligo di integrare a pieno titolo la mobilità lenta nei Programmi di agglomerato (scheda M10, punto 3.2), affinché possa essere pianificata e promossa una visione più completa delle reti dei percorsi pedonali e ciclabili, migliorando l'efficacia dell'insieme dei percorsi. L'uso quotidiano di tali percorsi è infatti determinato dalla loro qualità, misurabile in termini di continuità, sicurezza e attrattiva.

La figura 5 mostra a titolo informativo i progetti di valenza cantonale. Essi sono oggetto di specifiche schede di PD.

Figura 5

Schema di lungo termine (2030) illustrante i progetti di valenza cantonale:

- AlpTransit (schede M6 e R11);
- Sistema TILO (scheda M7);
- Collegamento A2-A13, progetto (scheda R11);
- Completamento A394 Stabio est-Gaggiolo, progetto (scheda R/M5);
- Collegamento ferroviario Mendrisio-Varese/Malpensa, in costruzione (scheda M8).



2. Indirizzi

2.1 Indirizzi generali

Per il settore della mobilità gli indirizzi generali sono:

- a. contenere i bisogni di mobilità attraverso un miglior coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti;
- b. completare le reti di trasporto in modo mirato;
- c. rafforzare il ruolo dei trasporti pubblici;
- d. rafforzare la mobilità ciclabile e pedonale.

2.2 Valorizzare gli effetti positivi, minimizzare gli impatti negativi

La gestione e lo sviluppo della mobilità deve fondarsi su un'analisi e su soluzioni interdisciplinari capaci di ampliare gli effetti positivi e di minimizzare gli impatti negativi. I seguenti aspetti sono particolarmente importanti:

- a. il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti;
- b. il supporto alla competitività economica;
- c. la riduzione dell'impatto ambientale (aria, rumori e suolo) e dei consumi energetici;
- d. l'incentivazione dei diversi mezzi di trasporto in funzione delle loro potenzialità e delle loro caratteristiche tecniche ed economiche:
 - traffico motorizzato individuale;
 - trasporti pubblici (su ferro e su gomma);
 - ciclisti e pedoni (v. scheda M10);
 - aviazione (v. scheda M9).

2.3 Mobilità e Città-Ticino

La mobilità all'interno del Cantone e nelle relazioni con l'esterno deve essere gestita e sviluppata a supporto della Città-Ticino, descritta con il Modello territoriale (scheda R1). In quest'ottica rivestono particolare importanza:

- a. l'allacciamento alla rete delle città svizzere, lombarde ed europee;
- b. l'integrazione degli agglomerati del Cantone tra loro e con quelli di Como e Varese;
- c. la coesione tra le regioni periferiche e gli agglomerati con i loro poli.

2.4 Mobilità, territorio e urbanistica

La mobilità deve incentivare uno sviluppo territoriale e urbanistico ordinato e sostenibile. In particolare, sono da favorire i seguenti aspetti:

- a. la promozione dal profilo urbanistico dei nodi intermodali esistenti, rispettivamente la creazione di nuovi nodi laddove vi è l'interesse e il potenziale;
- b. la progettazione delle infrastrutture in modo tale da preservare e valorizzare le caratteristiche territoriali e quelle naturali, incentivando un uso parsimonioso del suolo;
- c. l'inserimento delle infrastrutture nel paesaggio in modo da rispettarne le qualità;
- d. una maggiore attenzione ai percorsi pedonali e ciclabili (v. scheda M10).

2. Indirizzi

2.5 Mobilità ed economia

La mobilità è un fattore necessario, anche se non sufficiente, per lo sviluppo economico. La politica della mobilità promuove in particolare l'allacciamento del Ticino alle reti svizzera ed europee dei trasporti, e l'accessibilità alle sue aree strategiche e ai suoi poli di sviluppo economico (scheda R7).

2.6 Mobilità e ambiente

Dal profilo ambientale, lo sviluppo della mobilità deve favorire soluzioni che contribuiscano al contenimento dell'inquinamento atmosferico e fonico, e che preservino la risorsa suolo (schede V1, V2 e V4).

3. Misure

3.1 Piano cantonale dei trasporti - PCT

Il Piano cantonale dei trasporti:

- a. costituisce il quadro di riferimento per i Piani regionali dei trasporti;
- b. ne sintetizza i contenuti;
- c. li coordina per ciò che concerne le opere di valenza cantonale.
- d. Le modalità di elaborazione, approvazione e finanziamento del PCT sono disciplinate dalla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto (1997).
- e. La presente scheda riprende dal PCT le misure con rilevanti effetti territoriali (cfr. cap. 1). Le misure di carattere gestionale e/o con effetti territoriali minori sono descritti nei PRT, rispettivamente nel PCT (cfr. cap. 5).

3.2 Programmi d'agglomerato - PA

- a. I PA sono il principale strumento per lo sviluppo e la gestione della mobilità coordinata con gli insediamenti in Ticino. Le schede di Piano direttore sugli Agglomerati (R/M2-5) riprendono le misure con rilevanti effetti territoriali previste nei singoli PA.
- b. Elenco delle schede di PD sugli agglomerati.

Agglomerato del Locarnese	scheda R/M2
Agglomerato del Luganese	scheda R/M3
Agglomerato del Bellinzonese	scheda R/M4
Agglomerato del Mendrisiotto	scheda R/M5

- c. La definizione dei contenuti dei PA avviene:
 - su base interdisciplinare, considerando in particolare – oltre agli aspetti ingegneristici – quelli economici, pianificatori, urbanistici, paesaggistici, ambientali e storico-culturali;
- d. considerando la mobilità nel suo complesso: trasporti pubblici, rete viaria e stationamento e mobilità lenta, Le modalità di elaborazione, approvazione e finanziamento dei PA sono disciplinate dalla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto (1997).

4. Compiti

4.1 Livello cantonale

La Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (DSTM):

a. coordina lo sviluppo della mobilità e quello degli insediamenti.

per il tramite della Sezione della mobilità:

b. elabora e tiene aggiornato, con la collaborazione degli enti e servizi interessati, il Piano cantonale dei trasporti;

c. provvede al monitoraggio del traffico;

d. rappresenta il partner di riferimento delle CRT per l'elaborazione dei PA;

e. promuove le opere di valenza cantonale e regionale in collaborazione con la Divisione delle costruzioni;

f. collabora con la Divisione delle costruzioni, cui compete la realizzazione, nel coordinamento delle opere di valenza cantonale e regionale.

per il tramite della Sezione dello sviluppo territoriale:

g. promuove l'integrazione degli interventi sulla mobilità nell'organizzazione territoriale cantonale e regionale e ne accompagna la progettazione;

h. per il tramite dell'Ufficio della pianificazione locale, veglia affinché i Comuni adeguino i loro Piani regolatori conformemente agli indirizzi posti dalla presente scheda e da quelle sugli Agglomerati (schede R/M2-5).

i. I seguenti Servizi cantionali, nell'ambito delle loro mansioni, collaborano con la Sezione della mobilità e con la Sezione dello sviluppo territoriale nell'applicazione degli indirizzi di questa scheda:

- Divisione delle costruzioni;
- Divisione dell'ambiente;
- Divisione dell'economia.

4.2 Livello intercomunale

Le Commissioni regionali dei trasporti:

allestiscono e aggiornano i PA, su delega del Consiglio di Stato e in stretta collaborazione con i Servizi cantionali.

Il Regolamento sull'organizzazione e il funzionamento delle CRT (2001) ne disciplina i compiti e il funzionamento.

4.3 Livello comunale

I Comuni:

a. conducono, tramite le CRT, l'allestimento dei PA;

b. riprendono le indicazioni della presente scheda e di quelle sugli Agglomerati (schede R/M2-5) nell'allestimento dei propri Piani regolatori.

4.4 Altri

Confederazione; imprese di trasporto.

5. Documenti di riferimento e allegati

Norme legislative principali

Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), 22.6.1979.

Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), 21.6.2011.

Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst), 20.12.2011.

Legge sulle strade (LS), 23.3.1983.

Legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici (LPCS), 9.2.1994.

Legge sui trasporti pubblici, 6.12.1994.

Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, 12.3.1997.

Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti, 10.7.2001.

Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT), 6.10.2006.

Legge federale sulle ferrovie (Lferr), 20.12.1957.

Documenti di riferimento

Rapporti esplicativi (in ordine cronologico decrescente)

DIVISIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE E DELLA MOBILITÀ: *Una mobilità sostenibile per la Città-Ticino*, Studi di base per la revisione del PD. Supplemento alla rivista "Dati, statistiche e società", Bellinzona, 2007, anno VII - N.2.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO: *Piano cantonale dei trasporti e Piani regionali dei trasporti* (a cura di Studi Associati SA, Lugano), Bellinzona, 2003.

Agglomerato del Luganese

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE, *Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione*, Bellinzona, 2012.

REPUBBLICA E CANTONE TICINO E COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE, *Programma d'agglomerato del Luganese*, Bellinzona, 2007.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO e COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE: *Piano di indirizzo urbanistico del comprensorio di Trevano (PICT)*, Bellinzona, 1999.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO e COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE: *Piano dei trasporti dell'agglomerato luganese (PTA)*, la fase (a cura del Gruppo Pianificatori dell'Agglomerato Luganese, Lugano), Bellinzona, 1998.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO: *Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese (COTAL)*, Bellinzona (a cura del Gruppo Pianificatori dell'Agglomerato Luganese, Lugano), Bellinzona, 1996.

COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE: *Proposta di Piano dei trasporti del Luganese (PTL)* (a cura di G. Caposio, Torino), Lugano, 1994.

Agglomerato del Bellinzonese

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO e COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL BELLINZONESE: *Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB)* (a cura di Metron Verkehrsplanung AG), Bellinzona, 2011.

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL BELLINZONESE: *Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB)* (a cura di Studi Associati SA, Lugano), Bellinzona, 1998.

Agglomerato del Locarnese

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO e COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE E VALLEMAGGIA: *Programma d'agglomerato del Locarnese* (a cura di Rapp Trans AG), Bellinzona, 2011.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO e COMMISSIONE INTERCOMUNALE DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE E VALLEMAGGIA: *Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, rapporto principale* (a cura di Synergo, Zurigo), Bellinzona, 1994.

Agglomerato del Mendrisiotto

REPUBBLICA E CANTONE TICINO E COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO, *Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di seconda generazione, Trasporti e insediamenti*. Bellinzona, 2012.

REPUBBLICA E CANTONE TICINO E COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO, *Programma d'agglomerato del Mendrisiotto*, Bellinzona, 2007.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO e COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL MENDRISIOTTO: *Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio* (a cura di Studi Associati SA, Lugano), Bellinzona, 2002.

Piano dei trasporti della Regione Tre Valli

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO e COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DELLA REGIONE TRE VALLI: *Piano regionale dei trasporti, Regione Tre Valli* (a cura di Studio d'ingegneria Lucchini-David-Mariotta, Faido e PUBLIPLAN, Bellinzona), Bellinzona, 2004.

In generale

UFFICIO FEDERALE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE - ARE: *Politica degli agglomerati della Confederazione 2016+*. Per uno sviluppo territoriale coerente in Svizzera, Berna, 2015.

UFFICIO FEDERALE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE - ARE: *Progetto territoriale svizzera*. Berna, 2012.

DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'AMBIENTE, DEI TRASPORTI, DELL'ENERGIA E DELLE COMUNICAZIONI (DATEC): *Piano settoriale dei trasporti, Parte programmatica*, Berna, 2006.

Link utili

www.ti.ch/PA

www.ti.ch/dt/dstm/sm/Temi/Mobilita

Sui Programmi d'agglomerato della Confederazione:

www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it

Sul Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato:

www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it