

Gestione della mobilità nei comparti urbani

I comparti urbani, comprensori estesi in cui un ente responsabile costruisce nuovi edifici o ristruttura e cambia destinazione a costruzioni già esistenti, svolgono un ruolo importante nello sviluppo centripeto degli insediamenti. L'aumento del numero di abitazioni, posti di lavoro e attività commerciali genera traffico aggiuntivo in zone già caratterizzate da un volume di traffico elevato. Gli enti responsabili e i Comuni possono però definire già durante la pianificazione come intendono gestire la mobilità e, tramite una combinazione mirata di misure, fare in modo che gli utenti del comparto urbano si spostino per lo più senza automobile. Il trasferimento del trasporto individuale motorizzato (TIM) su mezzi di trasporto caratterizzati da uno sfruttamento efficiente della superficie come il trasporto pubblico (TP) o la bicicletta è possibile in tutti i comparti urbani, a prescindere dalle dimensioni dell'agglomerato in cui si trovano o che siano stati effettuati cambiamenti di destinazione o costruiti nuovi edifici. Una gestione della mobilità riuscita in tutti o almeno nei principali comparti urbani di un Comune o di un agglomerato contribuisce a uno sviluppo centripeto degli insediamenti e a una mobilità sostenibile in termini ambientali e di insediamento.

Un'ampia gamma di misure

Per gestire il volume del traffico e la scelta del mezzo di trasporto in un comparto urbano sono disponibili numerose misure comprovate suddivisibili negli ambiti «comparto urbano», «accessibilità» e «gestione della mobilità».

- **Comparto urbano:** i comparti urbani caratterizzati da utilizzazioni eterogenee registrano meno traffico. La presenza di esercizi commerciali, scuole, asili, asili nido e ristoranti permette ai residenti di effettuare tante attività quotidiane sul posto spostandosi a piedi. Anche la presenza di spazi esterni strutturati in maniera ottimale invogliano a rimanere nella zona.
- **Accessibilità:** fermate dei mezzi pubblici di prossimità con collegamenti frequenti promuovono l'impiego del TP. Un altro elemento importante è una buona integrazione con la rete del traffico pedonale e ciclabile circostante. Spazi esterni chiusi al traffico automobilistico favoriscono un'accessibilità interna pedonale o ciclistica. I parcheggi e i loro accessi dovrebbero compromettere il meno possibile gli spazi esterni.
- **Gestione della mobilità:** un'offerta di parcheggi limitata riduce il numero di tragitti in auto. In presenza di un piano di mobilità, in molti Cantoni e Comuni il numero di parcheggi può rimanere al di sotto del fabbisogno minimo definito per legge. Le disposizioni sul numero di tragitti in auto o sulla quota di TIM rispetto al volume totale del traffico riducono ulteriormente il traffico automobilistico. Dovrebbero essere inoltre disponibili parcheggi per biciclette coperti e ben attrezzati così come offerte di bike e car-sharing. Sono ugualmente importanti anche altre misure come la sensibilizzazione di tutti gli utenti dei trasporti, le consulenze sulla mobilità rivolte alle aziende e gli sconti sugli abbonamenti dei mezzi pubblici.

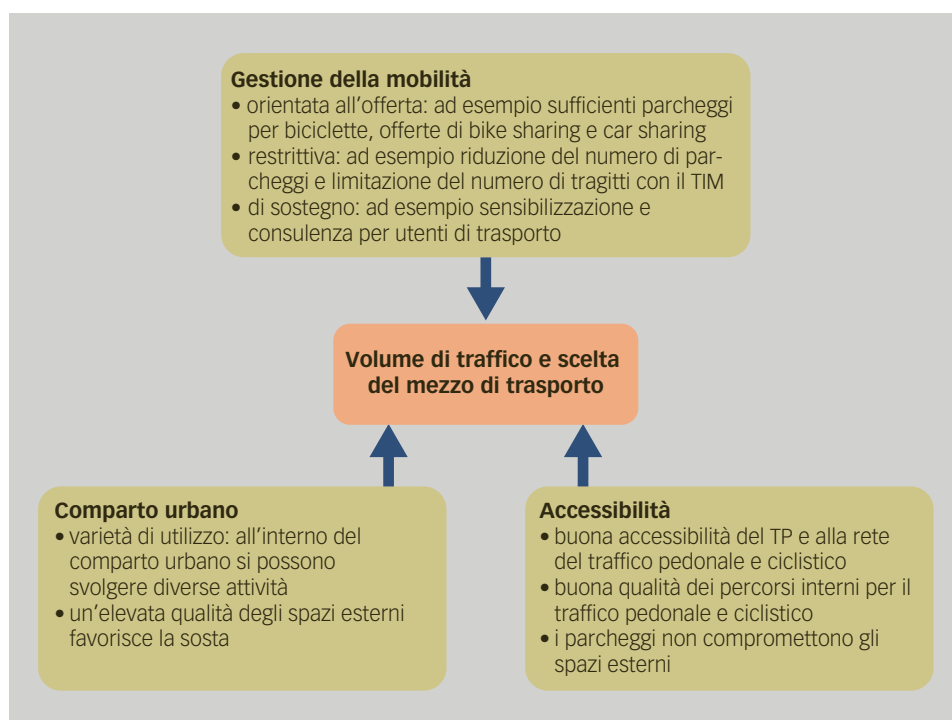


Figura 1: misure per la gestione della mobilità nei comparti urbani, suddivise in tre campi d'azione.

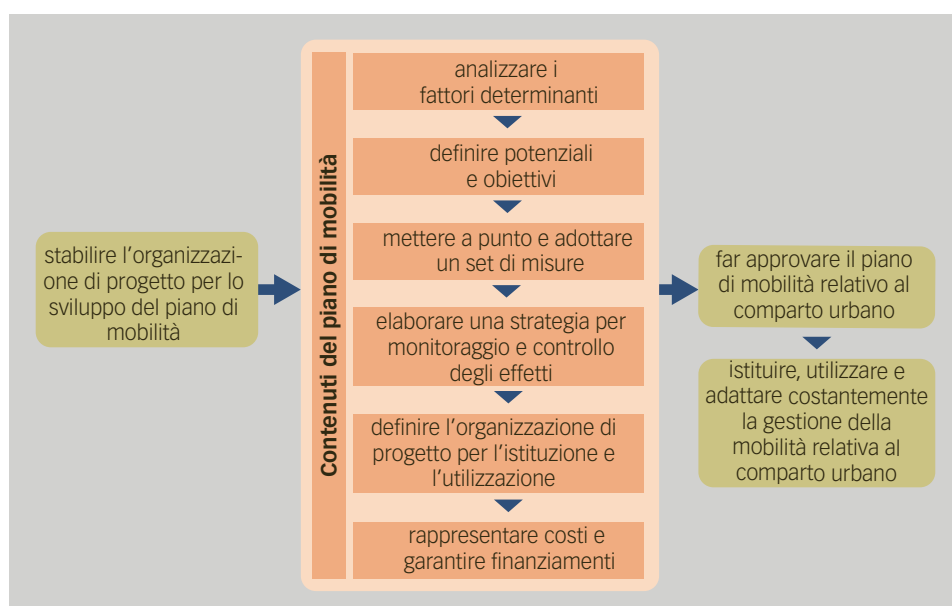


Figura 2: procedura di elaborazione di un piano di mobilità relativo al comparto urbano. Fonte: brochure «MIPA – Gestione della mobilità nei processi di pianificazione di nuove aree», SvizzeraEnergia per i Comuni, 2014.

Non tutti gli attori sono responsabili delle stesse misure. Se l'ente responsabile prende decisioni sulle utilizzazioni (abitazioni, posti di lavoro, ecc.), sull'organizzazione degli spazi esterni e sui collegamenti interni, l'ente pubblico è responsabile dell'accessibilità del TP e della rete ciclabile preminente. I Cantoni, le città e i Comuni possono incidere anche sui settori restanti: possono limitare il numero di parcheggi o di tragitti del TIM o obbligare l'ente responsabile a definire un piano di mobilità (v. paragrafo «Altre soluzioni»). Ciò è raggiungibile tramite disposizioni nelle leggi edilizie, nelle ordinanze o nei diversi strumenti di pianificazione (ad es. piano regolatore o piano particolareggiato).

Esempi concreti: tante le misure già attuate

Già oggi, nel quadro dello sviluppo di comparti urbani, vengono attuate numerose misure di gestione della mobilità. È quanto risulta dall'analisi dei cinque esempi concreti della Greencity di Zurigo, del Mattenhof a Kriens, di Plaines-du-Loup a Losanna, di Eikenøtt a Gland e del Nuovo Quartiere Cornaredo a Lugano. Gli enti responsabili si occupano già di molte attività, soprattutto riguardo all'accessibilità e ai collegamenti dei comparti urbani. Suddette zone presentano una buona accessibilità con il TP e con la rete ciclabile locale. Le utilizzazioni sono miste, gli spazi esterni ben strutturati sono per la maggior parte chiusi al traffico automobilistico e dispongono di sufficienti parcheggi per biciclette. Al contrario, la gestione della mobilità viene attuata in maniera più o meno coerente a seconda dei casi. Se in alcuni comparti urbani il numero di parcheggi per i residenti è inferiore al fabbisogno minimo legale, lo stesso non è previsto per gli uffici, le attività commerciali e i servizi. Per queste utilizzazioni il numero minimo di parcheggi è legato alla qualità dell'accessibilità del TP. Dal momento che essa è buona in tutti i comparti urbani, il numero di

parcheggi è sempre compreso tra il 40 e il 60 per cento al di sotto del valore previsto dalla legge. Solamente il Nuovo Quartiere Cornaredo presenta disposizioni sul numero massimo di tragitti in auto consentiti: il piano regolatore intercomunale prevede infatti un numero massimo di tragitti del TIM all'ora per il traffico serale nei giorni feriali.

Altre soluzioni

I comparti urbani offrono tante possibilità per ridurre il TIM e promuovere l'utilizzo del TP o della bicicletta. La pratica dimostra che i Cantoni, i Comuni e le città potrebbero incidere maggiormente sulla mobilità. Le misure a loro disposizione sono le seguenti:

- Definire i valori di riferimento per i tragitti TIM a livello cantonale: per i poli di sviluppo cantonali e i grandi generatori di traffico, come ad esempio i grandi mercati specializzati, i Cantoni dovrebbero definire nel piano direttore il numero di tragitti del TIM consentiti.
- Sviluppare piani di mobilità vincolanti: per gli sviluppi di comparti urbani in aree particolarmente trafficate, i Comuni e le città dovrebbero richiedere nel piano regolatore o nel piano particolareggiato l'elaborazione di un piano di mobilità. Con quest'ultimo l'ente responsabile definisce all'interno della domanda di costruzione i precisi valori di riferimento relativi ai tragitti del TIM e alle misure per raggiungerli. Nell'autorizzazione edilizia va infine indicato come l'ente responsabile intende controllare il rispetto delle misure e le conseguenze di un loro mancato raggiungimento.