

PROGRAMMA TRAFFICO D'AGGLOMERATO (PTA)

---

# Trasporti e insediamento negli agglomerati: pianificare il futuro con lungimiranza

---

Uno strumento di successo della politica  
dei trasporti svizzera in sintesi



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE  
Office fédéral du développement territorial ARE  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE  
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

## **COLOFONE**

---

### **EDITORE E COMMITTENTE**

Ufficio federale dello sviluppo  
territoriale (ARE)

### **REDAZIONE E DESIGN**

Ecoplan AG, Berna  
Polyconsult AG, Berna

### **FOTOGRAFIE**

Pagina di copertina  
(fronte e tergo): Getty Images  
Ritratti nelle pagine interne:  
Adrian Moser, Bienne  
Fotografia aerea di Thun:  
Peter Burri, vistaplus  
Piazzale della stazione di  
La Chaux-de-Fonds: Aline Henchoz,  
Ville de La Chaux-de-Fonds

### **PRODUZIONE**

Rudolf Menzi, Comunicazione ARE

### **FONTI**

Distribuzione:  
UFCL, Pubblicazioni federali, 3003 Berna  
Art. n. 812.109.i  
[www.pubblicazionifederali.admin.ch](http://www.pubblicazionifederali.admin.ch)  
Per scaricare la versione elettronica:  
[www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)

Disponibile anche in tedesco e francese

Stampato su FSC-Mix

1.2018



«La Confederazione sostiene quegli agglomerati che nei loro programmi coordinano trasporti e insediamento in modo convincente, promuovendo così lo sviluppo centripeto degli insediamenti.»

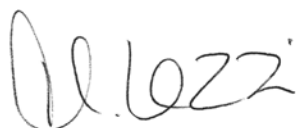
## Care lettrici, cari lettori,

nel febbraio del 2017, popolo e Cantoni hanno approvato il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Oltre al finanziamento delle strade nazionali, questo fondo garantisce anche l'ampliamento mirato delle infrastrutture di trasporto negli agglomerati, mettendo a disposizione ogni anno dal 9 al 12 per cento delle risorse del fondo a favore dei programmi d'agglomerato.

Questi programmi non servono solo al finanziamento, ma nel frattempo costituiscono anche uno strumento di pianificazione e di cooperazione ben collaudato. La Confederazione sostiene gli agglomerati che nei loro programmi coordinano trasporti e insediamento, promuovendo così lo sviluppo centripeto degli insediamenti che mira a limitare il consumo delle risorse territoriali. Gli agglomerati sono inoltre chiamati a elaborare soluzioni che vadano oltre i singoli vettori di traffico.

Questo opuscolo mostra in modo semplice il funzionamento dei programmi d'agglomerato e del programma Traffico d'agglomerato. Esempi del passato illustrano che accorte pianificazioni dei trasporti e dello sviluppo degli insediamenti si rivelano vantaggiose per l'economia e per la popolazione. I fondi federali sono distribuiti in modo concorrenziale tra gli agglomerati e le città e in base al migliore effetto dei provvedimenti adottati. Il programma Traffico d'agglomerato può così servire da modello anche per altri settori della politica.

Consiglio quindi a tutti, dagli addetti ai lavori, alle persone interessate, ai politici, alle associazioni e alla popolazione, di leggere questo opuscolo. Ne vale la pena!



**Dr. Maria Lezzi**

Direttrice dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)

A man with short dark hair and a beard, wearing a dark quilted jacket with brown accents on the shoulders and a dark shirt underneath, stands outdoors. The background shows a blurred mountain range under a blue sky with light clouds. The man is looking slightly to the right of the camera with a neutral expression. A large white quotation mark is positioned to the left of the text box, and another large white quotation mark is at the bottom right of the text box.

“

Non appena è stato aperto il Bypass, la Schwäbisstrasse è diventata decisamente più tranquilla.

Da subito si sono viste meno automobili nel quartiere. Adesso che il traffico è diminuito sembra di essere in vacanza.

**René Wüthrich, abitante della Schwäbisstrasse a Steffisburg  
Bypass Thun Nord**

”



# Il programma Traffico d'agglomerato – di che cosa si tratta?

Nel quadro del programma Traffico d'agglomerato (di seguito PTA), la Confederazione partecipa finanziariamente a progetti nel settore dei trasporti. Beneficiano dei contributi federali quegli agglomerati che con i loro programmi d'agglomerato coordinano in modo efficace lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti.

---

## SVILUPPO ARMONIOSO DEI TRASPORTI E DEGLI INSEDIAMENTI

Il sistema dei trasporti e lo sviluppo degli insediamenti sono strettamente interconnessi: nuove offerte nell'ambito dei trasporti provocano un'ulteriore crescita degli insediamenti, mentre invece lo sviluppo degli insediamenti causa un maggiore volume di traffico, comportando un sovraccarico delle infrastrutture di trasporto. Attraverso il PTA la Confederazione promuove una pianificazione coerente dei trasporti e degli insediamenti negli agglomerati. Incoraggia così lo sviluppo degli insediamenti verso l'interno superando le frontiere comunali, cantonali e nazionali e ampliando l'offerta dei trasporti laddove sussiste una reale necessità.

---

## ECCO PERCHÉ IL PTA È NECESSARIO

La maggior parte degli ingorghi e il massimo sovraccarico nei trasporti pubblici si registrano attualmente negli agglomerati. In futuro la popolazione e il numero di posti di lavoro nelle aree urbane conosceranno un incremento superiore alla media. Ciò comporterà un ulteriore aumento del traffico: treni, tram o autobus sovraccarichi, strade sempre più congestionate o mancanza di spazio per il traffico pedonale e ciclistico. Per poter far fronte anche in futuro al volume di traffico sono necessari investimenti mirati a livello delle infrastrutture di trasporto degli agglomerati e uno sviluppo centripeto degli insediamenti che, nella misura del possibile, provochino poco traffico supplementare. Il PTA entra in gioco proprio qui: contribuisce in modo significativo affinché anche in futuro negli agglomerati urbani la rete di trasporto sia funzionale.

---

## UNO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE FORTE, GARANTITO A LUNGO TERMINE

Il PTA consente a città e agglomerati di superare e finanziare le grandi sfide legate all'aumento del traffico e degli insediamenti. Grazie alle chiare direttive pianificatorie e ai cofinanziamenti del PTA si realizzano progetti con effetti migliori sul lungo periodo. Nello scorso decennio, attraverso il sostegno del PTA oltre l'80 per cento degli agglomerati ha potuto ampliare l'efficacia della propria rete di trasporti. Il PTA ha più volte dato prova di essere uno strumento di successo della politica dei trasporti svizzera. Di conseguenza, nel febbraio del 2017, dopo l'approvazione di popolo e Cantoni alla creazione del fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, il finanziamento ha potuto essere assicurato a lungo termine.

### **Programma Traffico d'agglomerato**

Attraverso il PTA la Confederazione assicura il cofinanziamento di programmi d'agglomerato efficaci. L'ammontare dei contributi erogati dalla Confederazione dipende dalla qualità del coordinamento dei progetti nell'ambito dei trasporti e degli insediamenti.

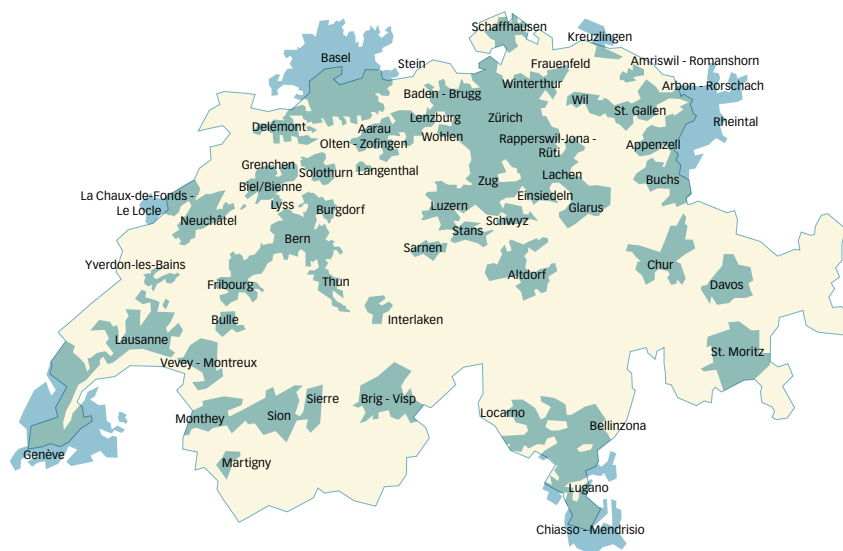
### **Programmi d'agglomerato**

Cantoni, città e Comuni, con i loro programmi d'agglomerato elaborano e creano soluzioni comuni a favore dello sviluppo futuro dei trasporti e degli insediamenti nel proprio agglomerato.

# Gli agglomerati: i motori economici della Svizzera

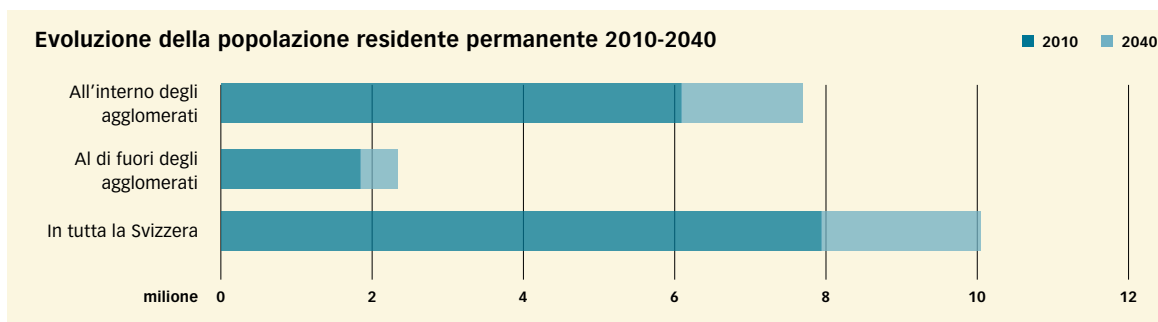
In Svizzera, tre persone su quattro abitano in un agglomerato e quattro su cinque vi lavorano. Circa l'84 per cento delle prestazioni economiche viene realizzato negli agglomerati. Le cifre sono chiare: gli agglomerati sono fondamentali per la competitività dell'intero Paese.

Negli agglomerati, la popolazione e il numero dei posti di lavoro continueranno ad aumentare in maniera superiore alla media. Questa auspicata concentrazione territoriale della crescita riduce l'aumento del traffico a livello svizzero, comporta tuttavia negli agglomerati grandi sfide per quanto riguarda la gestione dei trasporti.

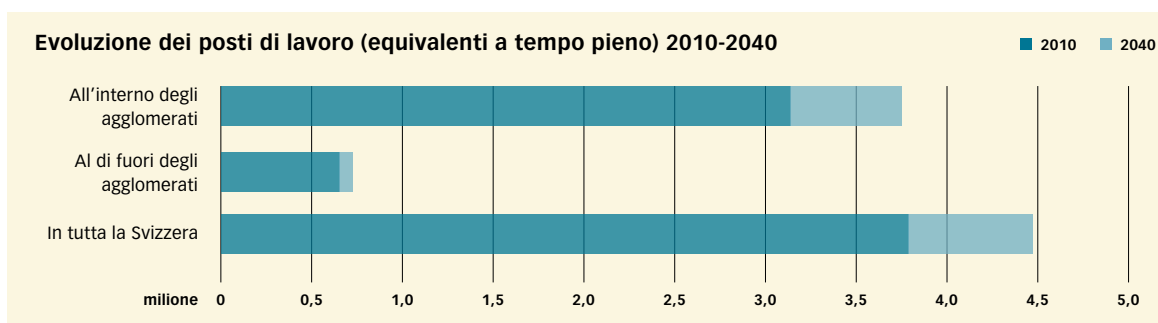


■ Agglomerati della Svizzera

Stato: novembre 2017 | Fonti: INFOPLAN-ARE, UST-GEOSTAT, swisstopo



ARE (2016): Prospettive del traffico viaggiatori e merci in Svizzera entro il 2040. Rapporto tecnico. Berna.



ARE (2016): Evoluzione territoriale dei posti di lavoro in Svizzera – evoluzione e scenari fino al 2040. Su incarico dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Berna.

# Il PTA convince grazie ai suoi notevoli vantaggi

## 1 Coordinamento dei trasporti e degli insediamenti

Il PTA sostiene uno sviluppo dei trasporti e degli agglomerati coordinato oltre i confini. Gli investimenti nell'infrastruttura di trasporto vengono garantiti soltanto se questa è pianificata in modo mirato e promuove lo sviluppo centripeto degli insediamenti.

## 2 Impiego efficiente dei mezzi di trasporto

Il PTA sviluppa soluzioni intermodali ed è aperto a innovazioni tecniche. Cerca combinazioni ottimali di misure per il trasporto individuale e pubblico che siano efficienti a livello di utilizzo del territorio e garantiscano trasporti funzionali anche in futuro.

## 3 Sviluppo centripeto degli insediamenti

Il PTA sostiene uno sviluppo degli insediamenti di elevata qualità che sappia contenere l'uso del territorio. Poli di sviluppo per alloggi e posti di lavoro contribuiscono alla densificazione e a una gestione parsimoniosa del suolo.

## 4 Finanziamento delle soluzioni di trasporto

Il PTA consente alla Confederazione di cofinanziare anche in futuro progetti di trasporto negli agglomerati. Spesso Cantoni e Comuni non sono in grado di finanziare progetti del genere da soli: il PTA li stimola ad accordarsi su soluzioni di finanziamento comuni.

## 5 Aumento della qualità degli insediamenti e del paesaggio

Il PTA migliora la qualità degli spazi pubblici nei comprensori urbani. Contribuisce a migliorare gli spazi abitativi e a offrire strutture insediative facilmente raggiungibili, riqualificando così anche il paesaggio circostante.

## 6 Collaborazione oltre le frontiere

Il PTA incita Cantoni, città e Comuni, ma anche regioni dei Paesi limitrofi, a collaborare maggiormente e in maniera più vincolante, incentivando così l'identificazione con il «proprio» agglomerato e la comprensione reciproca a favore di soluzioni di ampio consenso ed efficaci oltre le frontiere istituzionali.

# Finanziamento e procedura

## PIANIFICAZIONE A TAPPE E ATTUAZIONE IN GENERAZIONI

La Confederazione ha cofinanziato con il PTA progetti di trasporto particolarmente urgenti in alcuni agglomerati. Dal 2007, ogni quattro anni gli agglomerati presentano programmi d'agglomerato, che la Confederazione valuta e se del caso cofinanzia. I programmi d'agglomerato di 1ª e 2ª generazione sono già in fase di attuazione, mentre la realizzazione della 3ª generazione inizierà nel 2019.

## CHI METTE A DISPOSIZIONE I FONDI PER I PROGETTI?

I contributi federali si orientano agli effetti globali dei singoli programmi d'agglomerato. I progetti di trasporto più efficaci e maturi ottengono un aiuto finanziario da parte della Confederazione che oscilla tra il 30 e il 50 per cento dei costi del progetto. I Cantoni, le città e i Comuni responsabili della realizzazione finanziano la parte principale.

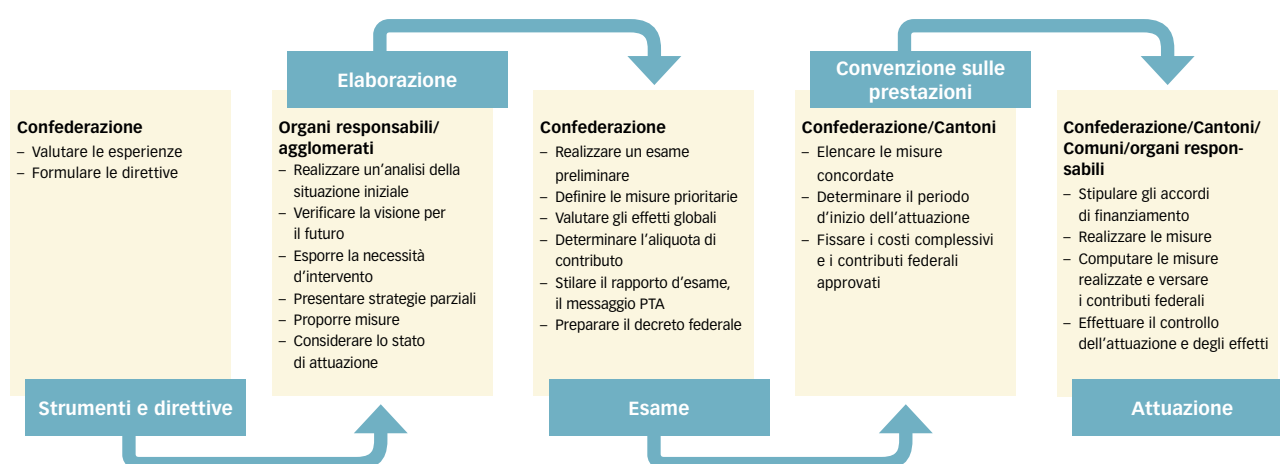
## COME VENGONO DISTRIBUITI I FONDI FEDERALI?

La Confederazione esamina i programmi d'agglomerato e favorisce le misure che mirano a risolvere i principali problemi di trasporto e che presentano il miglior rapporto costi-benefici, garantendo così che i contributi confluiscono solo nei progetti più efficienti.

## QUANTI CONTRIBUTI FEDERALI SONO A DISPOSIZIONE IN FUTURO?

Dal 1° gennaio 2018, la legge federale concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato costituisce la base giuridica del PTA. Ogni anno sono a disposizione per i progetti tra il 9 e il 12 per cento dei fondi.

### L'organizzazione quadriennale del PTA



Ogni quattro anni i programmi d'agglomerato vengono presentati alla Confederazione. La 3ª generazione di programmi d'agglomerato è stata presentata per esame alla fine del 2016. I relativi fondi saranno sbloccati dal Parlamento presumibilmente nel 2019.



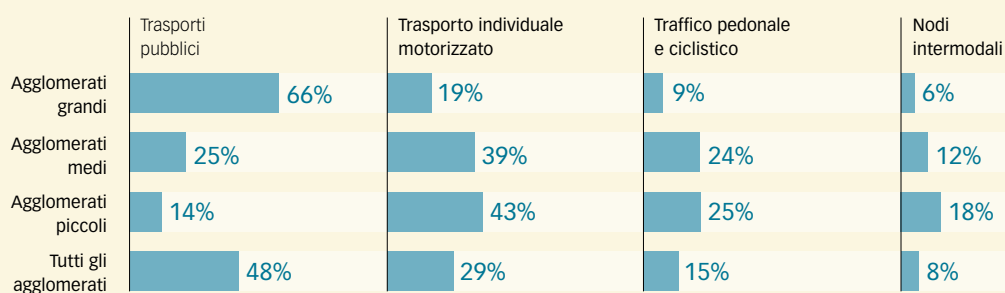
# Fatti e cifre

Nel quadro dei programmi d'agglomerato di prima e seconda generazione, la Confederazione si è impegnata a versare contributi pari a quasi tre miliardi di franchi, a favore di agglomerati di piccole, medie e grandi dimensioni in tutte le regioni della Svizzera.

Nei grandi agglomerati, la maggior parte dei sussidi federali va a favore dei trasporti pubblici, mentre negli agglomerati di piccole e medie dimensioni i fondi sono principalmente vincolati a un'organizzazione efficiente del traffico stradale. Sinora il 15 per cento dei fondi federali è stato impiegato per il miglioramento dei percorsi pedonali e ciclabili. È sostenuto anche l'allestimento di nodi intermodali che facilitano l'uso combinato dei mezzi di trasporto.

## Distribuzione dei contributi federali in base alle categorie di progetti e alle dimensioni degli agglomerati

Programmi d'agglomerato di 1ª e 2ª generazione



Fonte: ARE

# L'82%

degli agglomerati nell'ultimo decennio ha realizzato progetti nell'ambito dei trasporti con il sostegno finanziario della Confederazione.

# Circa 500 CHF pro capite

è quanto ha ricevuto in media sinora la popolazione degli agglomerati dalla Confederazione nell'ambito del PTA.

# Il 90%

di tutti gli ingorghi stradali si verifica negli agglomerati.

## ESEMPIO DI UN PROGETTO

TRAFFICO DECONGESTIONATO E MEGLIO REGOLATO

# Bypass Thun Nord

## BREVE DESCRIZIONE

Alla Bernstrasse e nel centro cittadino di Thun il traffico risultava congestionato da anni. Il problema è stato risolto con la realizzazione del Bypass Thun Nord, dove spicca il ponte sull'Aar «Alpenbrücke». Il nuovo collegamento stradale decongestiona il centro di Thun e numerose arterie principali. Il Bypass comprende misure d'accompagnamento, come la trasformazione di tratte stradali esistenti e il miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e dei trasporti pubblici. Il Bypass agevola inoltre l'accessibilità del polo di sviluppo Thun Nord, fornendo un contributo fondamentale allo sviluppo centripeto degli insediamenti.

## OBIETTIVI DEL PROGETTO

- **Decongestionare il centro di Thun dal traffico di passaggio**
- **Ridurre gli ingorghi alla Bernstrasse**
- **Migliorare la circolazione degli autobus e creare più spazio per il traffico pedonale e ciclistico**
- **Rendere accessibile il polo di sviluppo Thun Nord**

## MISURE

- 1 **Nuovo collegamento Stockhornstrasse**
- 2 **Nuovo attraversamento dell'Aar**
- 3 **Rotatoria Glättimühli**
- 4 **Collegamento raccordo autostradale-Bernstrasse**
- 5 **Dosaggio del traffico Mittelstrasse**
- 6 **Collegamento polo di sviluppo Thun Nord e Allmendstrasse**



## TIPO DI PROVVEDIMENTO

Trasporto individuale motorizzato /  
insediamento

## MESSA IN ESERCIZIO

2017

## CONTRIBUTO FEDERALE

35 milioni CHF  
(prezzi 2005, IVA escl.)

## PROGRAMMA D'AGGLOMERATO

Thun, 1ª generazione

## INFORMAZIONI

[www.bypassthunnord.ch](http://www.bypassthunnord.ch)



“

Il nuovo Bypass Nord accorcia le distanze sia per i nostri clienti sia per i nostri collaboratori e fornitori, consentendo loro di guadagnare tempo prezioso.

Questo vale per ambedue le direzioni: Berna e Interlaken.

**Thomas Aeschlimann, responsabile Bürki Electric AG, Steffisburg  
Bypass Thun Nord**

”

## ESEMPIO DI UN PROGETTO

---

UNA LINEA TRANVIARIA ATTRATTIVA

# Cornavin-Georges-Favon

---

## BREVE DESCRIZIONE

Grazie al collegamento diretto della parte occidentale di Ginevra con il centro città, l'area urbana è diventata molto più attrattiva. La nuova tratta della linea del tram Cornavin-Georges-Favon mette a disposizione una seconda possibilità di attraversare il Rodano ed è parte della linea 14 (Meyrin-Gravière-Cornavin-Onex-Bernex) che attraversa il centro urbano di Ginevra. La nuova linea del tram consente di raggiungere il centro città da Bernex in soli 21 minuti permettendo a Bernex di diventare un centro regionale.

---

## OBIETTIVI DEL PROGETTO

- **Migliorare il collegamento dei trasporti pubblici dell'area occidentale dell'agglomerato di Ginevra**
- **Promuovere lo sviluppo degli insediamenti nell'ovest di Ginevra**
- **Decongestionare il traffico stradale grazie al trasferimento modale in favore dei trasporti pubblici e migliorare la qualità dell'ambiente**
- **Creare più spazio per il traffico pedonale e ciclistico**

---

## TIPO DI PROVVEDIMENTO

Tram

---

## MESSA IN ESERCIZIO

2011

---

## CONTRIBUTO FEDERALE

31,93 milioni CHF  
(prezzi 2005, IVA escl.)

---

## PROGRAMMA D'AGGLOMERATO

Franco-valdo-genevois,  
1ª generazione

---

## INFORMAZIONI

[www.grand-geneve.org](http://www.grand-geneve.org)

<https://architectes.ch/fr/architectes/carouge/atelier-d-architecture-brodbeck-roulet-sa/tramway-cornavin-onex-bernex>





“

La realizzazione della linea del tram Cornavin-Onex-Bernex ha permesso di ristrutturare completamente l'offerta di trasporti pubblici nell'agglomerato franco-valdo-ginevrino.

Il progetto è stato cofinanziato dal programma Traffico d'agglomerato della Confederazione e ha contribuito considerevolmente alla riqualifica di una delle arterie principali dell'agglomerato con la realizzazione di un proprio sedime per il tram e la sistemazione dei percorsi ciclabili. Al contempo, Onex, Lancy e Bernex dispongono così di un collegamento diretto verso il centro urbano. Presto, nel quadro di un grande progetto di sviluppo che prevede 2800 nuove unità abitative e 2600 nuovi posti di lavoro, questa linea tranviaria sarà estesa fino a Bernex-Vailly.

**Matthieu Baradel, responsabile ginevrino del programma d'agglomerato Grand Genève, linea del tram Cornavin-Onex-Bernex**

”



NODI INTERMODALI

# Stazione di Stabio

---

BREVE DESCRIZIONE

Dall'apertura della tratta ferroviaria Stabio-Mendrisio nel 2014, la nuova stazione di Stabio assume una funzione importante quale nodo intermodale per la regione. Cambiare mezzo di trasporto è semplicissimo. Con la realizzazione del nodo intermodale multifunzionale alla stazione ferroviaria sono stati creati parcheggi Park+Ride e Bike+Ride, un capolinea degli autobus regionali, nonché migliorati gli accessi per gli spostamenti in bicicletta e a piedi. Questo ha comportato un significativo trasferimento modale in favore della ferrovia. Con l'apertura della nuova linea diretta Mendrisio-Varese(-Malpensa) si prevede un ulteriore decongestionamento del traffico stradale e un conseguente miglioramento della qualità dell'ambiente.

---

OBIETTIVI DEL PROGETTO

- **Migliorare l'accesso alla stazione di Stabio per tutti gli utenti**
- **Con l'apertura della linea transfrontaliera Mendrisio-Varese(-Malpensa) promuovere ulteriormente il decongestionamento del traffico pendolare su strada**

---

**TIPO DI PROVVEDIMENTO**

Nodo intermodale

---

**MESSA IN ESERCIZIO**

2014

---

**CONTRIBUTO FEDERALE**

640 000 CHF  
(prezzi 2005, IVA escl.)

---

**PROGRAMMA D'AGGLOMERATO**

Mendrisiotto, 1<sup>a</sup> generazione

---

**INFORMAZIONI**

[www.stabio.ch/il-comune/  
nuova-linea-ferroviaria.html](http://www.stabio.ch/il-comune/nuova-linea-ferroviaria.html)

“

Grazie alla nuova stazione di Stabio,  
ho ridotto notevolmente il tempo di  
percorrenza casa-lavoro:

ora passo il viaggio chiacchierando e scherzando con amici e  
colleghi. D'altronde, uno dei fattori di crescita del nostro Paese  
sono le infrastrutture efficienti e capillari, le quali aiutano a  
sviluppare una sana coesione sociale.

**Cihan Aydemir, pendolare di Stabio**  
**Nodo intermodale stazione di Stabio**

”



## ESEMPIO DI UN PROGETTO

---

SISTEMAZIONE DEGNA DI NOTA DEL PIAZZALE DELLA STAZIONE DI

# La Chaux-de-Fonds

---

## BREVE DESCRIZIONE

Il piazzale della stazione di La Chaux-de-Fonds era piuttosto caotico. Non era chiaro quali spazi fossero riservati ai pedoni, ai trasporti pubblici e alle automobili. Grazie alla sistemazione, lo spazio ora è ben definito: la zona pedonale è collocata al centro, a sinistra vi sono le fermate dei trasporti pubblici e a destra un'area di parcheggio a tempo limitato. Il piazzale comprende inoltre due ampie aree di svago.

---

## OBIETTIVI DEL PROGETTO

- **Garantire la sicurezza dei vari gruppi di utenti grazie a una chiara suddivisione dello spazio**
- **Riqualificare il piazzale della stazione rendendolo un piacevole luogo di sosta**
- **Rendere il piazzale della stazione un'interessante porta d'ingresso della terza maggiore città romanda per numero di abitanti**



© Aline Henchoz, Ville de La Chaux-de-Fonds

---

## TIPO DI PROVVEDIMENTO

Trasporti pubblici piazzale della stazione / insediamento

---

## MESSA IN ESERCIZIO

2015

---

## CONTRIBUTO FEDERALE

1,89 milioni CHF  
(prezzi 2005, IVA escl.)

---

## PROGRAMMA D'AGGLOMERATO

Réseau urbain neuchâtelois,  
1<sup>a</sup> generazione

---

## INFORMAZIONI

[www.chaux-de-fonds.ch/  
grands-projets/place-de-la-gare](http://www.chaux-de-fonds.ch/grands-projets/place-de-la-gare)



“

All'inizio dei lavori ero molto scettico riguardo al risultato estetico di questo progetto. Per poter costruire la corsia per gli autobus è stato necessario radere al suolo un parco di alberi magnifici.

Il risultato finale è però stupefacente. Oltre ad avere un aspetto moderno ed essenziale, ora la piazza è diventata molto vivibile. Separare le tre vie di circolazione in tre zone ben distinte per i pedoni, gli autobus e le automobili rende il traffico molto più fluido. È proprio il contrario del vecchio piazzale, dove tutto si confondeva in modo caotico e il luogo non invitava a soffermarsi.

**Arnaud Santschi, studente, La Chaux-de-Fonds  
Riquilifica Place de la Gare, La Chaux-de-Fonds**

”

## ESEMPIO DI UN PROGETTO

---

RIQUALIFICA RIUSCITA DEI PERCORSI PEDONALI E CICLABILI

# Lungolago di Rorschach

---

## BREVE DESCRIZIONE

L'agglomerato San Gallo-Lago di Costanza si impegna notevolmente per migliorare la situazione del traffico pedonale e ciclistico. È stato analizzato per esempio quali collegamenti rilevanti per l'agglomerato sono pericolosi o poco attrattivi. Si stanno ora adottando misure globali per porre rimedio a queste carenze. I lavori di allargamento e di riqualifica urbanistica degli spazi sulla Promenade di Rorschach sono già conclusi.

---

## OBIETTIVI DEL PROGETTO

- **Incrementare la sicurezza della mobilità lenta**
- **Migliorare la qualità del sistema per la mobilità lenta**
- **Migliorare la raggiungibilità degli uffici del centro**
- **Migliorare la qualità degli spazi pubblici**

---

## TIPO DI PROVVEDIMENTO

Mobilità lenta

---

## MESSA IN ESERCIZIO

Realizzazione a tappe delle misure parziali «Riqualifica diretta e sicura delle piste ciclabili»

---

## CONTRIBUTO FEDERALE

1,9 milioni CHF  
(prezzi 2005, IVA escl.)

---

## PROGRAMMA D'AGGLOMERATO

San Gallo-Arbon-Rorschach,  
2<sup>a</sup> generazione

---

## INFORMAZIONI

[www.clemo.ch](http://www.clemo.ch)





“

Adesso girare in bicicletta è un vero piacere. Prima la pista ciclabile era stretta e il selciato in ciottolato difficile da percorrere per i bambini.

Per questo motivo spesso preferivano pedalare sulla via pedonale, creando conflitti con i pedoni. Adesso il percorso pedonale e la pista ciclabile sono separate in modo chiaro. Le piste ciclabili sono state asfaltate e allargate, i bambini ora possono evitare in modo sicuro il traffico in senso inverso.

**Sandra Ulrich e le sue tre figlie (12, 10 e 8 anni)  
Riqualifica delle vie pedonali e delle piste ciclabili  
nell'agglomerato di San Gallo - Lago di Costanza**

”

## ESEMPIO DI UN PROGETTO

---

UN'ORGANIZZAZIONE FORTE

# Associazione Agglo Basel

---

## BREVE DESCRIZIONE

Insieme, i quattro Cantoni BS, BL, AG e SO, l'Alsazia meridionale (Francia) e il Baden meridionale (Germania), con la fondazione dell'associazione Agglo Basel sono riusciti a istituzionalizzare strutture di collaborazione efficienti basate sul partenariato. L'agglomerato di Basilea persegue strategie e misure transfrontaliere nei settori trasporto, insediamento e paesaggio. Questa collaborazione permette ad esempio di pianificare e ampliare oltre frontiera la rete tranviaria, come il prolungamento della linea del tram 3 da Basilea a Saint-Louis, un vero e proprio progetto faro.

---

## OBIETTIVI DEL PROGETTO

- **Creare un organo responsabile trinazionale (CH, DE, FR)**
- **Sviluppare e coordinare un sistema globale dei trasporti transfrontaliero e intercantonale**
- **Elaborare piani comuni di sviluppo degli insediamenti che superino le frontiere cantonali e nazionali**

---

## TIPO DI PROVVEDIMENTO

Cooperazione istituzionalizzata e transfrontaliera

---

## REALIZZAZIONE

Fondazione dell'associazione Agglo Basel 2014

---

## PROGRAMMA D'AGGLOMERATO

Basilea, 2<sup>a</sup> generazione

---

## LINK

[www.agglobasel.org](http://www.agglobasel.org)  
[www.tram3.info](http://www.tram3.info)



“

La linea del tram 3 rafforzerà ulteriormente le relazioni amichevoli tra le città di Basilea e Saint-Louis.

**Jean-Marie Zoellé, sindaco di Saint-Louis, Francia**  
Collaborazione transfrontaliera  
Associazione Agglo Basel

”



# Efficacia a lungo termine del PTA

Il PTA contribuirà considerevolmente anche in futuro al buon funzionamento dei trasporti negli agglomerati. Con l'obiettivo di garantire e ottimizzare l'efficacia dell'impiego dei fondi federali, in futuro gli effetti del PTA saranno misurati a intervalli regolari.

---

## ANTICIPARE GLI SVILUPPI FUTURI DELLA MOBILITÀ

In futuro, la mobilità conoscerà uno sviluppo dinamico. Proprio negli agglomerati, progetti come il car-sharing diventeranno sempre più importanti e nuove applicazioni faciliteranno l'uso combinato dei trasporti individuale e pubblico. Il PTA è uno strumento a lungo termine le cui priorità sono orientate alle esigenze di mobilità in costante mutamento.

---

## LA DIGITALIZZAZIONE PORTA A UNA PIÙ AMPIA VARIETÀ DI PROGETTI

Oltre ai progetti in ambito delle infrastrutture dei trasporti sostenuti sinora dal PTA, soluzioni digitali assumeranno un ruolo sempre più importante circa l'uso più efficiente delle infrastrutture. Occorrerà quindi verificare se e come il PTA dovrà sostenere in futuro progetti nell'ambito della gestione del traffico, della consulenza e dell'informazione.

---

## ULTERIORI INFORMAZIONI

[www.trafficoagglomerato.ch](http://www.trafficoagglomerato.ch)  
[www.uvek.admin.ch/zukunft-mobilitaet](http://www.uvek.admin.ch/zukunft-mobilitaet)

---

## PROMUOVERE PROGRAMMI D'AGGLOMERATO E PROGETTI MATURI

I progetti sostenuti attraverso il PTA devono presentare un elevato grado di maturità. Anche in futuro la Confederazione si impegnerà a fornire un contributo solo se il progetto in questione potrà essere realizzato in tempi rapidi.



“

Il nuovo piazzale della stazione è pulito, spazioso e sicuro.

I lavori di costruzione sono durati un anno e mezzo e hanno messo a dura prova la nostra pazienza, ma ne è valsa la pena. Prima avevamo otto tavolini sul marciapiede. Dopo la ristrutturazione abbiamo potuto ampliare il nostro ristorante con l'aggiunta di una terrazza soleggiata. Oggi è un punto d'incontro molto apprezzato da giovani, anziani e famiglie.

**Joanna e Mehmet Ali Oktay, coppia di ristoratori, ristorante Dolce Vita Riqualfica Place de la Gare, La Chaux-de-Fonds**

”



---

[www.aren.admin.ch](http://www.aren.admin.ch)

