

I quattro tipi di agglomerato

Identificazione dei tipi di agglomerato

Gli agglomerati si distinguono tra loro in funzione delle condizioni quadro, delle sfide e delle soluzioni da adottare. Negli studi svolti dall'ARE, la suddivisione in quattro tipi serve da strumento di lavoro al fine di raggruppare gli agglomerati per analogie e differenze. Come criteri vengono impiegate soprattutto le caratteristiche dei trasporti, le quali, infatti, svolgono un ruolo di primo piano nella riflessione. Fondamentali in tale contesto sono:

- l'importanza del sistema del TP urbano nelle città nucleo;
- la raggiungibilità del perimetro dell'agglomerato e, in particolare, del nucleo dell'agglomerato tramite l'autostrada e i suoi raccordi;
- la raggiungibilità della città nucleo e del perimetro d'agglomerato tramite la rete ferroviaria.

Siccome gli agglomerati confinanti si influenzano vicendevolmente, caratteristiche territoriali come popolazione, occupati e flussi di pendolari risultano maggiormente eterogenee e vengono prese in considerazione soprattutto per mettere in luce le interazioni. Inoltre, anche all'interno di ciascun tipo di agglomerato vi sono differenze, visto e considerato che ogni agglomerato è inserito in uno specifico contesto territoriale. Spesso gli agglomerati estesi (tipo 1) influenzano agglomerati più piccoli, situati nelle loro im-

mediate vicinanze, a seguito dell'offerta di un elevato numero di posti di lavoro. Tutto ciò si traduce in flussi di pendolari unidirezionali. Infine, molto importanti sono anche le interconnessioni del nucleo dell'agglomerato (città nucleo e cintura urbana) con la zona periurbana rurale (Comuni della cintura e Comuni all'esterno del perimetro).

Approcci differenziati

Le analisi condotte in funzione dei tipi di agglomerato dimostrano che l'importanza e i potenziali dei mezzi di trasporto sono molto diversi, da un punto di vista territoriale. Un nucleo urbano di piccole o medie dimensioni con molti pendolari in entrata e in uscita provenienti dalla zona periurbana, meno densamente popolata e con un'elevata quota di TIM, presenta una situazione diversa rispetto a quella di un agglomerato con grandi flussi di pendolari unidirezionali e una infrastruttura del TP ben sviluppata nel nucleo e nel perimetro dell'agglomerato. Per questo motivo gli approcci devono essere strutturati in modo territorialmente differenziato.

Ulteriori informazioni

- Rapporto tecnico sullo Studio iniziale, capitolo 3 «Portraits, Herausforderungen und Potenziale der vier Agglomerationsarten» (Profili, sfide e potenziali dei quattro tipi di agglomerato)

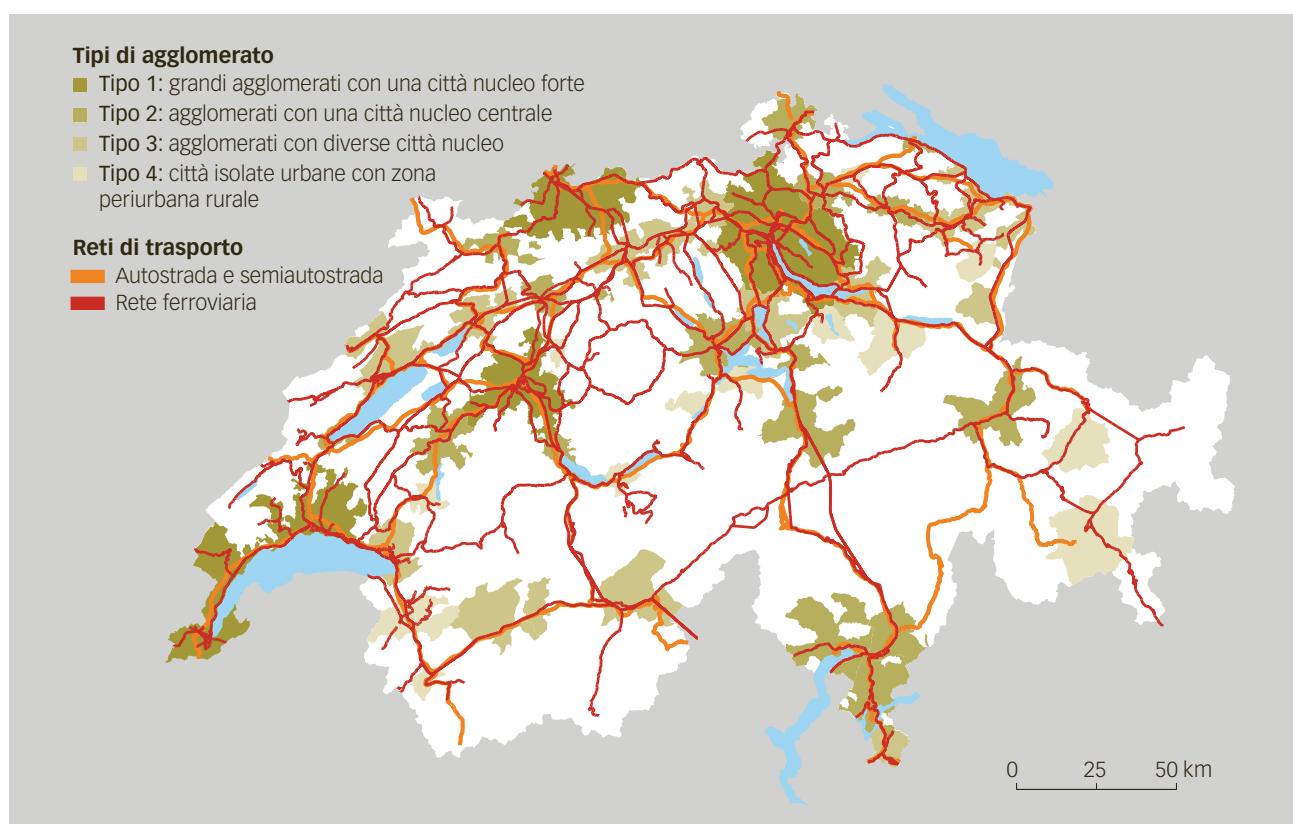
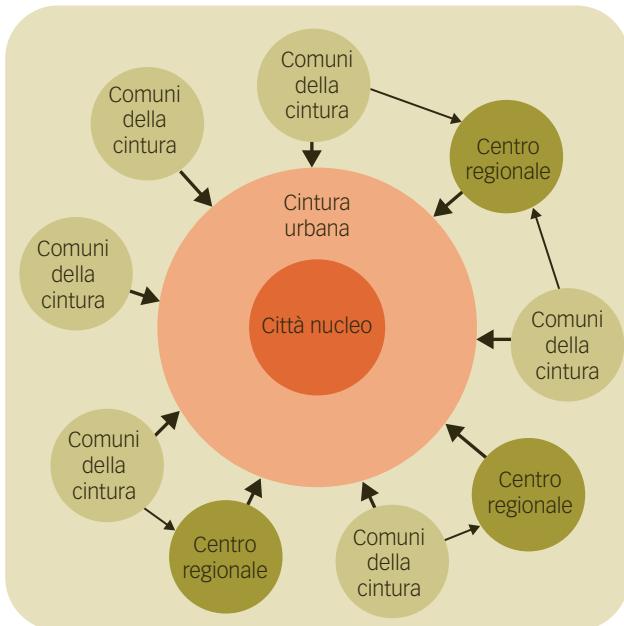


Figura 1: Distribuzione territoriale degli agglomerati in Svizzera tra i quattro tipi di agglomerato. (Fonti: USTRA, UFT, UST, swisstopo)

Tipo 1: agglomerati estesi con una grande città nucleo
In questo tipo rientrano gli agglomerati delle cinque maggiori città nucleo della Svizzera (Basilea, Berna, Ginevra, Losanna e Zurigo), che nel complesso riuniscono il 68% della popolazione e il 72% degli occupati di tutti gli agglomerati; la loro influenza si estende su gran parte della Svizzera.

In media il 42% degli abitanti e degli occupati si concentra nella città nucleo, la quale ospita più occupati che abitanti (quota degli occupati: 47–59%). Nel caso di un bacino di grandi dimensioni, ne derivano una notevole forza economica e un'elevata eccedenza di pendolari in entrata con flussi fortemente unidirezionali. Tutto ciò causa un'estrema sollecitazione delle reti di trasporto nonché in parte ingorghi nelle zone di transizione (interfacce), in particolare negli orari di punta.

Grazie alla densità delle loro reti, le infrastrutture nazionali di trasporto presentano un'alta qualità dell'offerta all'interno dell'agglomerato e verso l'esterno. In ambito di traffico interno della città nucleo, le quote di traffico del TP urbano (41%) sono due volte più elevate di quelle del TIM (18%). Anche considerando tutto l'agglomerato, la quota del TP (23%) risulta del tutto rispettabile. Ciò è dovuto al fatto che il TP prevale nel quadro di tutti i rapporti di pendolarismo connessi alla città nucleo. Al di fuori del nucleo dell'agglomerato il principale vettore di trasporto è soprattutto il TIM. Una particolare sfida per gli agglomerati estesi è rappresentata dalle cinture urbane delle città nucleo che confinano direttamente con queste ultime e si diffondono nei corridoi infrastrutturali. Le cinture sono spesso ben raggiungibili con l'autostrada e con numerosi raccordi e rivestono perciò una particolare importanza nell'ambito delle problematiche delle interfacce in relazione alla rete stradale locale. Per quanto riguarda la struttura degli insediamenti e la loro densità nonché i loro rapporti con il TP urbano, le cinture urbane non sono comparabili alla città nucleo. Esse, tuttavia, presentano un'intensa dinamica di sviluppo in quanto luoghi residenziali e/o lavorativi.

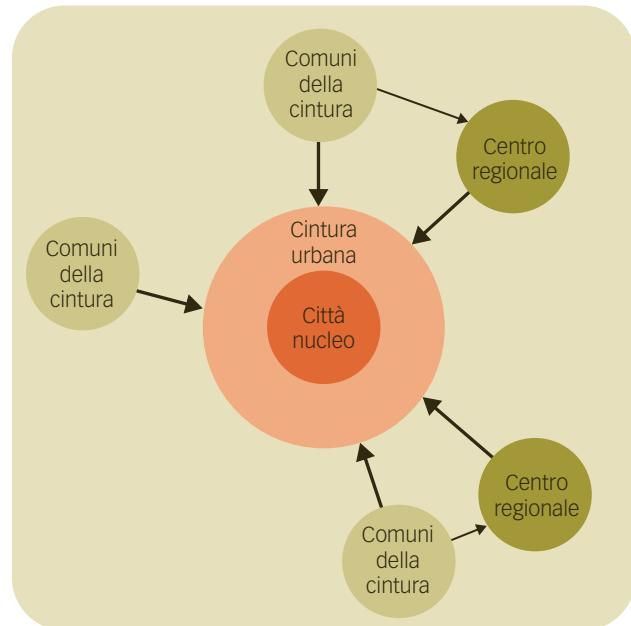


Tipo 2: agglomerati con una città nucleo centrale
Pur essendo più piccoli, questi agglomerati hanno una struttura simile a quelli di tipo 1. In media, nella città nucleo si concentra circa il 50% degli abitanti e degli occupati. Per l'agglomerato questo dato è relativamente significativo, sebbene la sua importanza economica sia globalmente inferiore rispetto al caso del tipo 1. Nell'intero agglomerato si constata, mediamente, un lieve esubero di pendolari in uscita, sebbene la forchetta oscilli in funzione della situazione dell'agglomerato.

Le infrastrutture di trasporto nazionali continuano a rivestire una notevole importanza per la città nucleo. All'interno dell'agglomerato, tuttavia, esse si riducono a uno o due soli corridoi, così che in particolare la qualità dell'offerta ferroviaria all'interno della superficie risulta più contenuta rispetto al tipo 1. Siccome la struttura dell'insediamento non è più così compatta, la rete del TP urbano è meno capillare e presenta una minore capacità di trasporto. A causa di queste strutture di rete, nel secondo tipo di agglomerato a detenere la parte maggiore in ambito di ripartizione modale è il TIM, con una quota che si attesta attorno al 40–45% nelle città nucleo e a oltre il 50% nell'intero agglomerato. Molti Comuni della cintura dell'agglomerato hanno un carattere piuttosto rurale e presentano un'elevata quota di TIM.

La cintura urbana della città nucleo è meno fortemente connotata rispetto a quella del tipo 1, e si presenta piuttosto nella forma di centri secondari più piccoli. In relazione alla città nucleo, tuttavia, questi ultimi possono rivelarsi importanti.

Esempi: Coira, Friburgo, Lucerna, Sciaffusa, Thun o Winterthur



Tipo 3: agglomerati con diverse città nucleo

Nel caso degli agglomerati di tipo 3, numerose città nucleo o centri formano una rete. Nei fondovalle delle regioni di montagna questa struttura di rete è lineare, mentre nell'Altopiano ha generalmente uno sviluppo esteso. Mediamente, il 40% degli abitanti e degli occupati si concentra nelle città nucleo, che, nella maggior parte dei casi, contano più abitanti che occupati.

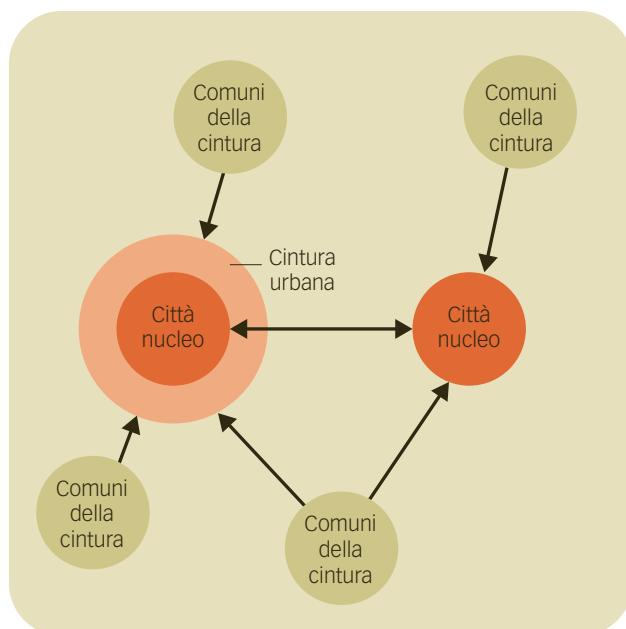
In media vi è una lieve eccedenza di pendolari in uscita. La forchetta è più o meno grande a seconda della situazione e dell'importanza dell'agglomerato. Si va da un esubero di circa 30 000 pendolari in uscita (agglomerato di Argovia est, con una intensa forza d'attrazione da parte di Zurigo, Basilea e Berna) fino a un esubero di 16 000 pendolari in entrata (agglomerato di Zugo, con una significativa forza propria di attrazione).

Nell'Altopiano, in particolare, l'autostrada non è più così fortemente orientata verso le città nucleo. A esercitare una funzione di collegamento tra i centri è principalmente la rete ferroviaria. Sia nelle città nucleo sia negli agglomerati stessi, il TIM rappresenta la quota maggiore di tutto il traffico.

Nella città nucleo il TIM, come nel caso del secondo tipo di agglomerato, ha quote relativamente costanti e importanti del 40–45%. Il TP, infine, varia tra l'8 e il 27%.

Le cinture urbane intorno alle città nucleo sono ormai rare e le interconnessioni con la zona periurbana sono fortemente connotate. Nell'Altopiano lo sviluppo economico al di fuori delle città nucleo è relativamente grande, e i flussi di traffico sono piuttosto estesi.

Esempi: Briga-Visp-Naters, Mendrisiotto, San Gallo-Lago di Costanza o Zugo



Tipo 4: città singole con zona periurbana rurale

Gli agglomerati di questo tipo sono molto più piccoli. Circa il 72% degli abitanti e dei posti di lavoro si concentra, in media, nella città nucleo. La loro importanza all'interno dell'agglomerato, se paragonata a quella degli altri tipi di agglomerato, è nettamente la più grande. Le città nucleo presentano in linea generale più abitanti che occupati (quota degli occupati: da 31 a 59%). Tuttavia, vi sono anche città nucleo più piccole con un'eccedenza di pendolari in entrata (ad es. Langenthal).

In generale la città nucleo è ben collegata con la rete ferroviaria. Spesso l'accesso all'autostrada passa solo dalla rete (cantonale) di strade principali, un fatto di centrale importanza per i trasporti all'interno della città nucleo. Il vettore di trasporto dominante è il TIM, giacché l'offerta del TP locale non può essere oltremodo potenziata sul piano economico a causa della struttura dell'insegnamento.

La città nucleo, normalmente, non ha una cintura urbana direttamente confinante. Per questo motivo presenta intense interconnessioni con la zona periurbana a forte carattere rurale, anche al di fuori dell'agglomerato. Tutto ciò può generare un traffico di transito nella città nucleo.

Esempi: Bulle, Burgdorf, Davos, Frauenfeld o Martigny

