

Flussi pendolari

Dal 1970 in Svizzera il numero di pendolari per motivi di lavoro è cresciuto sensibilmente. Una delle ragioni di questo aumento è la distribuzione territorialmente non uniforme della popolazione e dei posti di lavoro. Questi ultimi si sono moltiplicati soprattutto nei nuclei degli agglomerati, comportando negli ultimi anni un aumento dei saldi positivi dei pendolari (pendolari in entrata meno pendolari in uscita) delle città nucleo, mentre i saldi dei tipici Comuni residenziali nelle zone periurbane hanno continuato a muoversi in territorio negativo.

I saldi dei pendolari di gran lunga più positivi sono quelli delle città nucleo dei grandi agglomerati (tipo 1). Capofila incontestata è la città nucleo di Zurigo con un saldo di pendolari di circa 170 000 unità, le quali rappresentano rispettivamente circa il 40% della popolazione di Zurigo e il 35% dei posti di lavoro. Questa differenza è ancora più pronunciata a Berna, dove il saldo dei pendolari di circa 85 000 unità corrisponde a una quota di popolazione di oltre il 60% e a una quota di posti di lavoro pari al 45%.

Anche le città nucleo degli altri tipi di agglomerato presentano spesso un saldo dei pendolari positivo. In termini assoluti, il saldo dei pendolari delle città nucleo di Berna, Zurigo e Losanna-Morges è superiore alla somma dei saldi dei pendolari delle città nucleo dei restanti agglomerati (tipi da 2 a 4; fig. 1).

Nelle cinture urbane attorno a queste città nucleo, tuttavia, accanto ai tipici Comuni residenziali con un saldo dei pendolari (molto) negativo, si possono trovare anche «Comuni a vocazione lavorativa» (fig. 2). Si tratta di una caratteristica tipica delle piccole strutture insediative policentriche di questi agglomerati urbani.

Tipi di agglomerato

Tipo 1: grandi agglomerati con una città nucleo forte

Tipo 2: agglomerati con una città nucleo centrale

Tipo 3: agglomerati con diverse città nucleo

Tipo 4: città isolate urbane con zona periurbana rurale

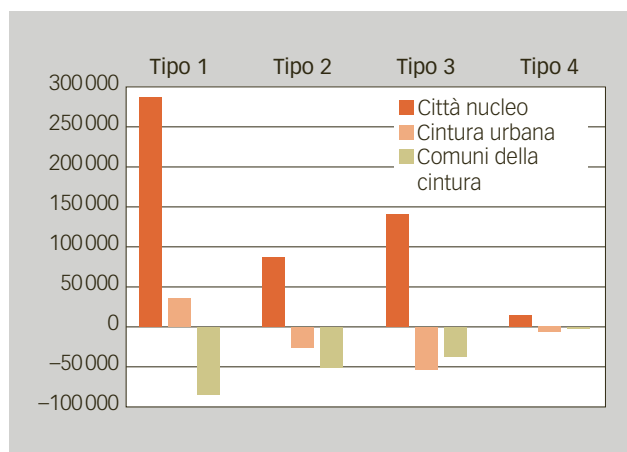


Figura 1: Saldi aggregati dei pendolari nel 2014, per tipo di agglomerato e entità territoriale.

Modelli di flussi pendolari

L'analisi dei flussi pendolari più tipici è fondamentale ai fini dello sviluppo di strategie per canalizzare e distribuire i trasporti. Negli studi, questi rapporti vengono analizzati sulla base di due esempi: l'agglomerato esteso di Berna e un determinato comprensorio dell'«Altopiano policentrico». Quest'ultimo è composto dai sei centri di Aarau, Langenthal, Lenzburg, Olten, Sursee e Zofingen. Gli studi hanno dimostrato che i flussi pendolari di Berna sono orientati e centrati sul nucleo dell'agglomerato. Nell'Altopiano policentrico, viceversa, i flussi di pendolari si distribuiscono in maniera piuttosto estesa.

La procedura adottata negli studi nonché, in parte, i risultati di questi ultimi possono essere trasposti in altri comprensori della Svizzera. Sarebbe quindi opportuno condurre analisi comparabili anche in altre regioni del Paese allo scopo di evidenziare ancora meglio le differenze territoriali.

Ulteriori informazioni

- Scheda informativa «Scelta del mezzo di trasporto da parte dei pendolari»
- Scheda informativa «Concentrazione e sovrapposizione delle utilizzazioni»
- Scheda informativa «Gestione dei parcheggi»
- Scheda informativa «Cinture urbane»
- Scheda informativa «I quattro tipi di agglomerato»

Saldo dei pendolari

- negativo
- positivo

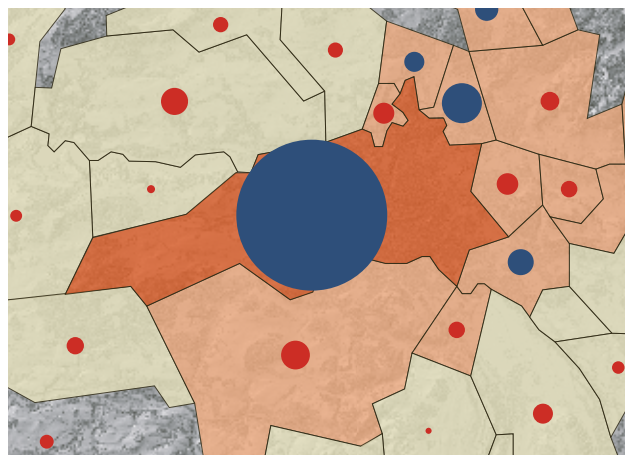


Figura 2: Saldo dei pendolari per Comune nell'agglomerato di Berna.

Grafico: Ecoplan AG; basi cartografiche: UST, swisstopo

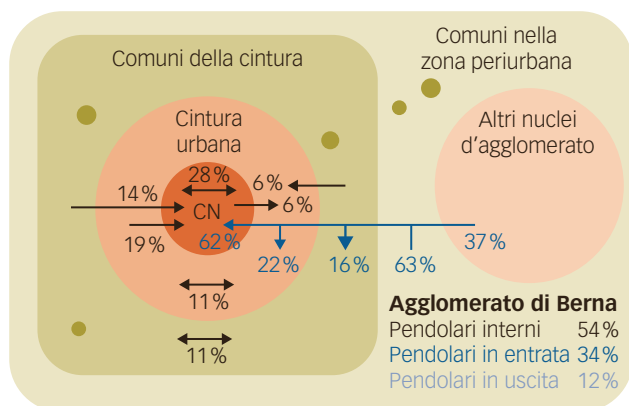
Agglomerato di Berna

L'intero agglomerato di Berna presenta un saldo di pendolari molto positivo. Dei pendolari in entrata (34%), il 37% proviene dai nuclei di altri agglomerati e il 63% da Comuni della zona periurbana. In larga misura essi si spostano verso la città nucleo di Berna (62%) e nell'adiacente cintura urbana (22%). I flussi di pendolari in uscita (12%) sono decisamente inferiori.

Il traffico interno dell'agglomerato è fortemente orientato verso la città nucleo e la sua cintura urbana. Dei pendolari interni (54%), il 28% si muove all'interno della città nucleo, il 33% si sposta dai Comuni della cintura (14%) e dalla cintura urbana (19%) verso la città nucleo, mentre il 12% si sposta dalla città nucleo (6%) e dai Comuni della cintura (6%) verso la cintura urbana. La quota di pendolari interni nella cintura urbana e tra i Comuni della cintura – rispettivamente dell'11% – è piuttosto ridotta. I flussi pendolari risultano perciò rivolti, in modo piuttosto concentrico, verso il nucleo dell'agglomerato.

Conseguenze sui trasporti

L'analisi mostra come la mattina e la sera grandi flussi pendolari unidirezionali si spostino verso la città nucleo e la sua cintura urbana. Questi flussi di pendolari in entrata si sovrappongono ai flussi di pendolari interni della città nucleo. Siccome l'accesso all'autostrada avviene attraverso la rete stradale locale, nel nucleo dell'agglomerato si creano importanti ingorghi in corrispondenza delle interfacce TIM nella transizione dalla rete stradale nazionale a quella locale e sulle strade principali dei singoli corridoi di accesso (in particolare qualora questi non siano collegati attraverso una strada nazionale). Congestionamenti si registrano anche nelle interfacce tra traffico ferroviario nazionale e regionale e traffico locale di tram e autobus (stazione centrale di Berna). Siccome la maggior parte dei collegamenti passa dalla stazione centrale, queste interfacce vengono ulteriormente congestionate da flussi pendolari, provenienti dai comprensori dell'agglomerato, che non hanno come meta la città nucleo.



Altopiano policentrico

I sei centri presi in esame presentano circa il triplo di pendolari in entrata rispetto a quelli in uscita, tenendo conto che quelli in entrata provengono principalmente dai Comuni all'interno del perimetro (12%). Quasi la metà di tutti gli spostamenti pendolari (43%) si concentra all'interno o tra i Comuni del perimetro considerato. Questi Comuni sono altresì strettamente collegati con i nuclei degli agglomerati limitrofi, in particolare Zurigo. Essi causano intensi flussi pendolari, influenzando così il traffico in modo decisivo. I movimenti di pendolari tra e all'interno dei sei centri (5%) sono relativamente ridotti, per cui le interconnessioni tra i centri all'interno dell'Altopiano policentrico non sono molto importanti.

Effetti sui trasporti

Nell'Altopiano policentrico la situazione dei trasporti è fortemente caratterizzata dagli spostamenti pendolari in provenienza dai Comuni sparsi nel perimetro analizzato. La rete di strade principali riveste perciò grande importanza per gli agglomerati e le loro città nucleo.

L'offerta del TP urbano e regionale è ben strutturata, ma nell'ambito del collegamento dei Comuni nel perimetro considerato sta raggiungendo i limiti delle sue capacità a causa di relazioni stradali fortemente ramificate. In ambito di traffico a lunga percorrenza vi sono collegamenti molto frequentati, in particolare tra i sei centri e le città nucleo dei grandi agglomerati limitrofi. I rischi di congestionamento si concentrano principalmente nelle stazioni centrali dei nuclei, poiché la maggior parte dei collegamenti regionali e locali del TP all'interno dell'Altopiano policentrico e in direzione dei grandi agglomerati attraversa queste interfacce.

