



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



Concezione per lo sviluppo centripeto degli insediamenti

Aiuto metodologico per l'allestimento
dei programmi d'agglomerato trasporti
e insediamento

Nota editoriale**Editore**

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

Autori

Isabel Scherrer
Georg Tobler

Direzione del progetto

Isabel Scherrer

Consulenza/esperti

Silvia Tobias, WSL
René Neuenschwander, Ecoplan
Pierre Feddersen, Feddersen & Klostermann
Kurt Gilgen, IRAP-HSR
Andreas Schneider, Metron

Realizzazione grafica

Desk Design, Marietta Kaeser, Hinterkappelen
Grafico p.16/19, Atelier Wehrlin, Berna

Produzione

Rudolf Menzi, Stato maggiore dell'informazione ARE

Immagine di copertina

Modello – Site stratégique Malley/Lausanne-Morges
(fotografia di Pierre Feddersen)

Citazione

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2009:
Concezione per lo sviluppo centripeto degli insediamenti,
Aiuto metodologico per l'allestimento dei
programmi d'agglomerato trasporti e insediamento

Distribuzione

In forma elettronica: www.are.admin.ch
Disponibile anche in francese e tedesco

1.2010

**Concezione per lo sviluppo
centripeto degli insediamenti**

Aiuto metodologico per l'allestimento
dei programmi d'agglomerato trasporti
e insediamento

Indice

Introduzione	3
Parte A: Scopo dell'aiuto metodologico	4
1. Perché un aiuto metodologico per lo sviluppo centripeto degli insediamenti?	4
2. Cosa significa «sviluppo centripeto degli insediamenti»?	5
3. Perché una concezione per lo sviluppo centripeto degli insediamenti è importante?	6
Parte B: Elaborazione di una concezione per lo sviluppo centripeto degli insediamenti	7
1. «Fil rouge» – possibile processo d'elaborazione	8
2. Elementi costitutivi	10
2.1 Elemento 1: scenario auspicato dello sviluppo insediativo	10
2.2 Elemento 2: analisi volta a determinare la necessità di intervento	12
2.3 Elemento 3: strategia	17
2.4 Elemento 4: misure	21

Introduzione

Uno dei principali obiettivi della Confederazione è la promozione di una pianificazione gestita in modo partecipativo volta a uno sviluppo centripeto degli insediamenti. Nel quadro del programma d'agglomerato, gli agglomerati sono sollecitati a sviluppare misure concrete nell'ambito dei trasporti e degli insediamenti. Una concezione chiara del sistema dei trasporti e dello sviluppo centripeto degli insediamenti, sulla quale individuare misure concrete e coerenti, rappresenta un elemento fondamentale del programma d'agglomerato.

Il presente aiuto metodologico ha lo scopo di sostenere i singoli attori nell'elaborazione di una concezione coerente di sviluppo centripeto degli insediamenti.

L'aiuto metodologico è strutturato come segue:

- la parte A illustra il concetto di «sviluppo centripeto degli insediamenti» e precisa gli obiettivi del presente aiuto metodologico;
- la parte B presenta le possibili modalità per la definizione di un programma di sviluppo centripeto degli insediamenti.

Parte A: Scopo dell'aiuto metodologico

1. Perché un aiuto metodologico per lo sviluppo centripeto degli insediamenti?

La Confederazione ha lanciato il programma Traffico d'agglomerato per sollecitare i Comuni che fanno parte di un agglomerato ad affrontare congiuntamente i problemi sempre più crescenti posti dai trasporti nelle aree urbane e a trovare miglioramenti e soluzioni a lungo termine. Un cofinanziamento della Confederazione è subordinato al rispetto delle esigenze di base e dei criteri di efficacia predefiniti. In sostanza i Comuni e i Cantoni devono presentare un progetto d'agglomerato sostenuto politicamente che attraverso analisi e strategie delinei misure concrete da adottare e che contenga tutti gli elementi determinanti per coordinare trasporti e insediamenti.

L'esame dei programmi d'agglomerato di prima generazione effettuato nel 2008 ha evidenziato la necessità di operare importanti miglioramenti in particolare nell'ambito dello sviluppo degli insediamenti coordinato e concentrato. Pertanto il presente aiuto metodologico è dedicato al tema dello «sviluppo centripeto degli insediamenti». Esso è volto a facilitare l'analisi delle opportunità e delle sfide e indica il processo di attuazione mirato allo sviluppo concentrato degli insediamenti.

Una definizione e motivazione chiara delle misure da adottare costituisce una prerogativa di base per i programmi d'agglomerato di 2a generazione. Il presente aiuto metodologico propone un metodo per non perdere i giusti riferimenti per orientare lo sviluppo centripeto degli insediamenti in modo coordinato con le strategie insediamento e le misure della mobilità. Esso presenta inoltre una serie di misure destinate ad incoraggiare lo sviluppo centripeto degli insediamenti.

Questo aiuto vuole essere un sostegno all'elaborazione o alla revisione dei programmi d'agglomerato e pone l'accento sul miglioramento della qualità di elaborazione nel settore degli insediamenti. Esso si presenta in forma di raccomandazione e non deve essere applicato alla lettera. Infatti il contesto geografico e politico influisce fortemente sull'elaborazione concreta dei programmi d'agglomerato. La Confederazione tiene conto di questa realtà nell'ambito dell'esame dei progetti d'agglomerato. L'aiuto metodologico è armonizzato con le «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione».

2. Cosa significa «sviluppo centripeto degli insediamenti»?

Nell'ambito della politica della Confederazione in materia di agglomerati, in special modo nell'elaborazione dei programmi d'agglomerato, per «sviluppo centripeto degli insediamenti» si intende la promozione di uno sviluppo degli insediamenti concentrato. Nei programmi d'agglomerato l'accento è posto sulla promozione di uno sviluppo concentrato degli insediamenti all'interno del perimetro di un agglomerato. Ma la Confederazione si preoccupa di fare in modo che anche fuori dal perimetro dell'agglomerato venga sostenuto uno sviluppo centripeto degli insediamenti o, perlomeno, che un simile sviluppo non venga contrastato.

All'interno del perimetro dell'agglomerato un'attenzione particolare è rivolta alla densificazione degli insediamenti, alla loro delimitazione, al loro sviluppo compatto nelle ubicazioni adatte e al miglioramento della loro qualità.

- La densificazione **degli insediamenti** comporta un aumento dello sfruttamento all'interno della zona in gran parte edificata, mediante trasformazione, aggiunta edilizia, cambiamenti di destinazione e nuova edificazione della superficie insediativa esistente, salvaguardando la migliore qualità insediativa possibile.
- La **limitazione della crescita degli insediamenti** fissa un'espansione massima degli insediamenti tenendo conto degli spazi naturali e paesaggistici nonché della qualità dell'area d'insediamento.
- Lo **sviluppo insediativo compatto nelle ubicazioni adatte** contrasta gli sviluppi insediativi isolati e/o diffusi e garantisce una buona raggiungibilità con i trasporti pubblici (ubicazioni integrate).
- L'**aumento della qualità degli insediamenti** riguarda in particolare aree problematiche sotto il profilo tecnico-ambientale e sociale.

Fuori dal perimetro dell'agglomerato, uno sviluppo centripeto degli insediamenti è promosso ad esempio dalle prescrizioni contenute nei piani direttori (p. es. regolamentazioni nell'ambito della gestione di zone edificabili nonché dall'individuazione delle ubicazioni per i poli di sviluppo e i grandi generatori di traffico).

3. Perché una concezione per lo sviluppo centripeto degli insediamenti è importante?

Lo sviluppo centripeto degli insediamenti è responsabile in modo determinante della funzionalità a lungo termine degli agglomerati e della qualità della vita. L'armonizzazione del sistema dei trasporti integrato allo sviluppo insediativo può contribuire in maniera essenziale a tenere sotto controllo la dispersione insediativa e l'aumento dei flussi del traffico. In tal modo è possibile ridurre il sovraccarico dei sistemi dei trasporti e le sue conseguenze economiche ed ecologiche. Per contro, uno sviluppo insediativo diffuso comporta l'onerosa costruzione e manutenzione di una rete estesa dei trasporti individuali motorizzati (TIM) e dei trasporti pubblici (TP), il che grava inutilmente sulle finanze dei poteri pubblici.

Una concezione per lo sviluppo centripeto degli insediamenti offre molteplici opportunità. Essa favorisce una modalità di pensare e pianificare su scala regionale e crea spazio per nuove forme di collaborazione (p. es. aree commerciali sovracomunali). È opportuno stabilire priorità dal punto di vista regionale e quindi individuare, sotto il profilo urbanistico e sociale, opportunità o sfide specifiche per singole aree e quartieri.

Ma una concezione dello sviluppo centripeto degli insediamenti fornisce contributi importanti anche allo sviluppo economico di un agglomerato. Essa conferisce un profilo chiaro all'agglomerato e ne rafforza l'immagine, ciò che procura a sua volta vantaggi concorrenziali all'agglomerato stesso. L'obiettivo è di mettere a disposizione, nelle ubicazioni adatte, lo spazio necessario per lo sviluppo (lavoro e residenza), senza che ciò comporti un sovraccarico del sistema dei trasporti e un deterioramento della qualità abitativa. Riunendo le forze dei Cantoni e Comuni coinvolti è possibile creare e commercializzare congiuntamente regioni di sviluppo dinamiche con una buona raggiungibilità. Segnatamente la buona raggiungibilità favorisce l'attrattiva per l'economia (p. es. per gli investitori ma anche per i lavoratori).

L'elaborazione di una concezione centripeta dello sviluppo degli insediamenti pone grandi sfide agli attori coinvolti. Essa richiede di rinunciare a velleità del tipo «facciamo tutto dappertutto». Taluni Comuni vengono privilegiati, altri (apparentemente) svantaggiati. Le decisioni in materia di pianificazione territoriale che per una parte dell'agglomerato comportano svantaggi devono essere riequilibrare mediante compensazioni o altre misure adeguate (ad esempio mediante la ripartizione dei proventi fiscali di un polo di sviluppo con tutti i Comuni coinvolti, come nel caso di Delémont).

Il necessario processo di armonizzazione e negoziazione non può essere perfetto fin dall'inizio. Il successo dello sviluppo centripeto degli insediamenti non dipende soltanto dalla rigorosità e dall'accuratezza materiale delle strategie e delle misure concrete. Oltre alla volontà politica, per la loro attuazione sono determinanti anche diversi processi decisionali scarsamente influenzabili (votazioni popolari o decisioni individuali su investimenti). Tale processo offre tuttavia l'opportunità di far compiere ai Comuni dell'agglomerato un passo importante in direzione di uno sviluppo territoriale sostenibile.

Parte B: Elaborazione di una concezione per lo sviluppo centripeto degli insediamenti

La proposta per l'elaborazione di una concezione dello sviluppo centripeto degli insediamenti è illustrata nelle due fasi seguenti:

- presentazione delle fasi di elaborazione di una concezione di sviluppo centripeto degli insediamenti
- spiegazioni relative agli elementi costitutivi di uno sviluppo insediativo concentrato: scenario auspicato dello sviluppo degli agglomerati – analisi volta a determinare la necessità di intervento – strategia – misure

In linea di principio gli agglomerati sono liberi di stabilire a loro piacimento lo svolgimento dell'elaborazione di una concezione insediativa concentrata. Il modo di procedere che qui si propone offre però la garanzia che vengano elaborati tutti gli aspetti toccati nelle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione».

In ultima analisi, per la Confederazione è determinante che la strategia insediativa:

- risulti dal programma d'agglomerato
- sia armonizzata con la strategia dei trasporti
- preveda misure comprensibili e inglobate in un contesto superiore.

La concezione dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti nel quadro del programma d'agglomerato deve essere coerente con i piani direttori cantonali e con la pianificazione settoriale della Confederazione.¹

¹ Il piano direttore definisce i capisaldi dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti al di là del perimetro dell'agglomerato, dei quali occorre tener conto nel programma d'agglomerato. I progetti del programma d'agglomerato che hanno una rilevanza per il piano direttore cantonale devono essere integrati in quest'ultimo.

1. «Fil rouge» – possibile processo d'elaborazione

L'elaborazione di una concezione dello sviluppo centripeto degli insediamenti dovrebbe prevedere una successione logica degli elementi costitutivi: innanzi tutto uno scenario auspicato dello sviluppo dell'agglomerato, poi le analisi, le strategie settoriali trasporti e insediamento, infine le misure.

L'accento è posto sulla concezione dello sviluppo concentrato di un agglomerato. Tale concezione deve essere armonizzata con i trasporti e coordinata con lo sviluppo paesaggistico.

Nell'ambito di una concezione dello sviluppo centripeto degli insediamenti, il paesaggio è considerato una base importante in cui gli insediamenti e i trasporti devono essere sviluppati e armonizzati tra loro. La trama paesaggistica fornisce indicazioni generali per stabilire quali ubicazioni debbano essere protette, mantenute o riqualificate. Per una concezione di uno sviluppo insediativo centripeto il paesaggio costituisce una parte integrante dello scenario auspicato e della parte di analisi.

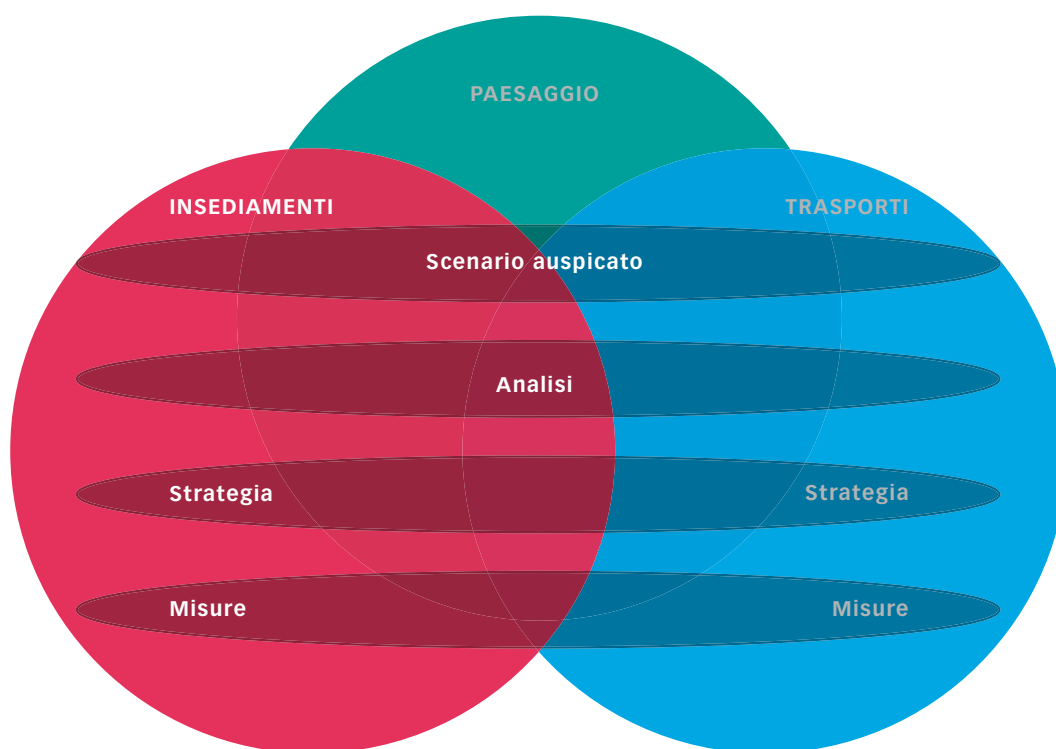


Fig. 1: Concezione per uno sviluppo centripeto degli insediamenti

All’inizio del processo d’elaborazione si definisce uno scenario auspicato congiunto dei Comuni d’agglomerato. A tal fine i Cantoni e i Comuni d’agglomerato coinvolti devono concordare i principi di sviluppo per il futuro.

La fase immediatamente successiva riguarda l’analisi. Grazie alle analisi parziali si acquisiscono conoscenze approfondite del paesaggio e della situazione ambientale, dei sistemi dei trasporti e della struttura insediativa e si stabilisce un primo catalogo dei principali campi d’azione dell’agglomerato.

Da tali analisi vengono derivate le strategie settoriali insediamenti e trasporti. Per la strategia insediativa si tratta di definire i principali poli, assi e spazi di sviluppo e di definirne le utilizzazioni. Occorre inoltre concordare le modalità di pianificazione o attuazione dello sviluppo centripeto degli insediamenti nell’agglomerato. Le strategie dello sviluppo insediativo devono essere armonizzate con la strategia dei trasporti.

Partendo dallo scenario auspicato e dalle strategie settoriali trasporti e insediamenti, quale ultima fase d’elaborazione occorre concepire e definire le misure. Le misure insediative adottate devono promuovere uno sviluppo insediativo coordinato, eliminare i punti critici individuati e contribuire all’attuazione dello scenario auspicato.

2. Elementi costitutivi

Gli elementi di base sono essenziali per il processo d'elaborazione del concetto di sviluppo centripeto degli insediamenti. Essi costituiscono il fondamento del programma d'agglomerato trasporti e insediamento armonizzato. I quattro elementi costitutivi seguenti sono stati ripresi dalle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione»:

- elemento 1: scenario auspicato dello sviluppo insediativo
- elemento 2: analisi della necessità di intervento
- elemento 3: strategia
- elemento 4: misure.

Qui di seguito gli elementi costitutivi vengono spiegati, dal punto di vista dello sviluppo insediativo, quanto ai loro obiettivi e alle loro aspettative contenutistiche. A vantaggio di una maggiore comprensione, per i singoli elementi si forniscono esempi tratti dai programmi d'agglomerato della prima generazione presentati alla Confederazione.

2.1 Elemento 1: scenario auspicato dello sviluppo insediativo

Il punto di partenza e il fondamento di un programma d'agglomerato sono costituiti dalla discussione comune sul futuro dello sviluppo dell'agglomerato nonché dall'**identificazione dei principali principi di sviluppo dell'agglomerato**.

Tale discussione deve generare uno **scenario territoriale concreto** che indichi come l'agglomerato intende presentarsi nel futuro per quanto concerne **la struttura paesaggistica, il sistema dei trasporti e la struttura insediativa**.

Lo scenario è completato dalla formulazione di obiettivi comuni. Uno scenario auspicato rappresenta quindi, con **parole e immagini**, tematiche inerenti al paesaggio, ai trasporti e agli insediamenti. Lo scenario deve dare risposta alle seguenti domande:

- **COME** si configureranno e **DOVE** si situeranno gli **spazi naturali e paesaggistici** (natura, boschi, agricoltura e aree di svago) e le loro interconnessioni?
- **COME** si configureranno e **DOVE** si situeranno i principali elementi del **sistema di trasporto** dell'agglomerato?
- **COME** si configurerà e **DOVE** si concentrerà lo **sviluppo** insediativo?

In particolare per la rappresentazione grafica si può ricorrere a diversi strumenti: p. es. schizzi, cartine, immagini o modelli.

Affinché possa esplicare un effetto a lungo termine, lo scenario auspicato deve essere elaborato in collaborazione con tutti gli attori dell'agglomerato. Inoltre deve essere compatibile con gli obiettivi superiori di sviluppo del Cantone e della Confederazione.

L'elaborazione di uno scenario comune capace di riunire i consensi politici è un compito impegnativo e dispendioso che va affrontato con la dovuta diligenza.

Esempi

I programmi degli agglomerati di Ginevra e Lausanna-Morges offrono buone risposte alle domande circa il «cosa» e il «dove», e illustrano un possibile scenario auspicato dello sviluppo di un agglomerato:

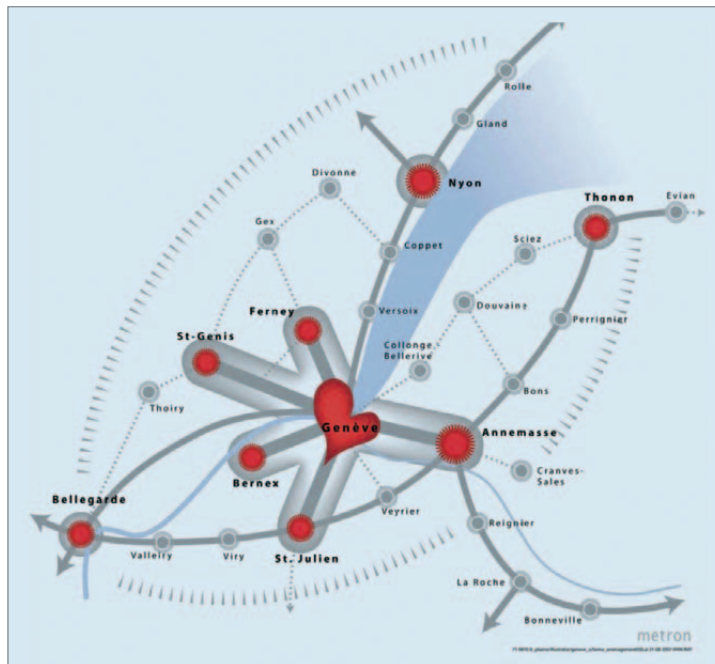
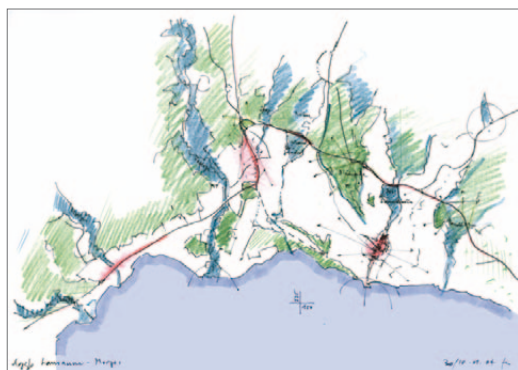
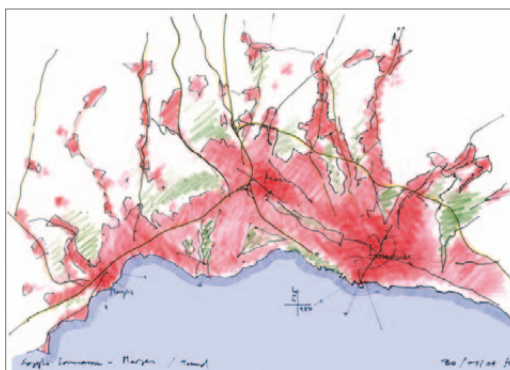


Fig. 2: Scenari auspicati dello sviluppo dell'agglomerato di Ginevra
(Projet d'agglomération franco-valdo-genevois)

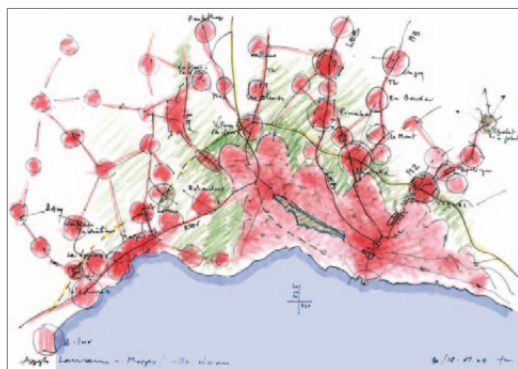
Nel programma d'agglomerato franco-valdo-ginevrino si è riusciti a elaborare uno scenario comune – e addirittura transfrontaliero – dello sviluppo auspicato dell'agglomerato. I principi del futuro sviluppo degli insediamenti e dei trasporti sono visibili. In questo scenario vanno ancora integrati gli aspetti legati allo sviluppo paesaggistico.



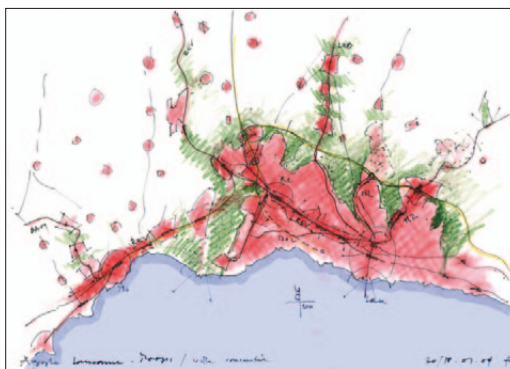
Paesaggio – per lo sviluppo degli scenari e di una visione d'insieme



Scenario tendenziale «senza programma d'agglomerato»



Scenario: «agglomerato multipolare»



Scenario: «agglomerato compatto»

Fig. 3: Scenari auspicati dello sviluppo dell'agglomerato di Lausanna-Morges (PALM rapport intermédiaire 2005, esquisse P. Feddersen)

Sulla scorta di uno studio di varianti, nel programma d'agglomerato PALM dell'agglomerato Lausanna-Morges l'«agglomerato compatto» è prescelto quale scenario auspicato per lo sviluppo centripeto degli insediamenti.

2.2 Elemento 2: analisi volta a determinare la necessità di intervento

La **parte di analisi** comprende i **settori paesaggio, trasporti e insediamento**.

- Essa illustra la **situazione attuale** e individua i **punti forti** e i **punti deboli**.
- Essa stima le **tendenze di sviluppo** a livello di agglomerato (**orizzonte fino al 2030**) e individua le **opportunità** e i **rischi** connessi.
- Essa espone le **necessità di intervento**.

L'analisi evidenzia per ciascuna tematica (paesaggio, trasporti e insediamenti) le aree piuttosto dinamiche, quelle piuttosto statiche, dove vi sono o possano nascere potenziali, gli elementi identitari e problemi. In tal modo è possibile acquisire una conoscenza approfondita dell'agglomerato e delle sfide più importanti.

Per la parte di analisi sono necessarie spiegazioni **scritte** e rappresentazioni **grafiche**.

Le parti menzionate dell'analisi devono essere collegate tra di loro in modo logico e comprensibile. Il metodo esatto e il momento dell'elaborazione delle analisi non sono predefiniti. Le analisi possono avvenire prima o dopo l'elaborazione dello scenario auspicato dell'agglomerato.

Qui di seguito sono elencate le analisi necessarie per la tematica insediativa, concernenti i settori paesaggio, trasporti e insediamenti.

Analisi della situazione attuale

Le rappresentazioni grafiche aiutano a capire meglio la situazione concreta dell'agglomerato e pertanto costituiscono un elemento importante delle analisi. Qui di seguito non sono riportati tutti gli aspetti di analisi per la strategia insediamenti, ma solo quelli rilevanti. Si indica di passaggio che pure l'analisi del sistema dei trasporti deve essere approfondita.

Paesaggio

- Paesaggi e spazi liberi (natura, boschi, aree agricole, assi di interconnessione ecologica e aree di svago), compresi le aree verdi e gli spazi liberi urbani e periurbani, i laghi e i fiumi.
- Zone di attrito tra paesaggio e traffico con superamento dei valori limite delle emissioni acustiche o atmosferiche fissati per legge (NOx, PM10) (p. es. punti a rischio) e tra paesaggio e insediamento (p. es. riduzione della qualità della vita, paesaggi ancora aperti e liberi, ma con forte pressione edilizia)
- Zone protette quali paesaggi e biotopi e/o zone meritevoli di protezione ma non ancora protette.

Sistema dei trasporti

- Struttura e assi principali del sistema dei trasporti (TP/TIM/TL):
 - concezione dell'offerta dei trasporti pubblici (ferrovia, tram, bus)
 - struttura (in particolare riqualifica urbanistica di strade orientate al traffico veicolare, zone 30 su scala comunale in tutti i settori a vocazione residenziale), capacità e carico della rete stradale principale
 - struttura delle reti pedonale e dei percorsi ciclabili rilevanti per l'agglomerato
 - ubicazione, rappresentazione e collegamento di nodi centrali del traffico (p. es. piattaforme multimodali) nel perimetro dell'agglomerato
- accessibilità dell'agglomerato (tempi di percorrenza verso il centro dell'agglomerato e i principali centri secondari)
- breve presentazione dei dati disponibili sul comportamento legato alla mobilità (ripartizione modale)

Struttura degli insediamenti

- Rappresentazione schematica della struttura territoriale dell'agglomerato (centri principali e secondari)
- Presentazione dei dati statistici relativi agli abitanti e ai posti di lavoro per Comune e alla loro evoluzione recente (aumenti e diminuzioni)
- Ubicazione e rappresentazione delle principali concentrazioni di posti di lavoro e di popolazione (abitanti e posti di lavoro per ettaro)
- Ubicazione e rappresentazione dei poli di sviluppo (residenza/attività lavorative)
- Ubicazione e rappresentazione delle zone edificabili (distinte in zone edificate e non edificate)
- Ubicazione e rappresentazione delle riserve interne: aree con cambiamento di destinazione e aree di addensamento
- Rappresentazione dei livelli di qualità dell'offerta del trasporto pubblico secondo la vecchia norma SIA VSS 640 290 (cfr. allegato 7.3 delle «Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione»)
- Ubicazione e rappresentazione dei grandi generatori di traffico, compreso il livello di qualità dell'offerta di trasporti pubblici

- Delimitazione degli insediamenti
- Rapporto con regolamentazioni esistenti, p. es. a livello cantonale (azzonamenti/dezonamenti), a favore dello sviluppo insediativo concentrato

Per l'elaborazione delle analisi si può far capo al sistema informativo territoriale (SIT o GIS) sul sito Internet dell'ARE. Determinati elementi geografici possono fondarsi su dati dei Cantoni/agglomerati.

Punti forti e punti deboli

L'analisi dei punti forti e dei punti deboli per i settori paesaggio, trasporti e insediamenti ha lo scopo di rappresentare le qualità ma anche le sfide dell'agglomerato. Inoltre si intendono individuare e localizzare i potenziali e i conflitti nella regione dell'agglomerato.

Una rappresentazione grafica dei punti forti e dei punti deboli contribuisce a semplificare la discussione politica e fra addetti.

Stime di tendenza e opportunità/rischi

In primo luogo occorre illustrare in modo breve e pregnante le stime di tendenza demografiche (sviluppo della popolazione e dei posti di lavoro ed economiche), le previsioni relative al traffico e all'evoluzione del comportamento relativo alla mobilità per l'orizzonte fino al 2030 («trend»).

Le stime di tendenza devono essere comparate con la situazione attuale e con lo scenario auspicato dello sviluppo dell'agglomerato e devono anche dare indicazioni dal punto di vista tematico e territoriale sulle opportunità e sui rischi dello sviluppo.

Determinazione della necessità di intervento

L'analisi si conclude con la sintesi, scritta e/o grafica, dei principali campi d'azione. La necessità di intervento deve comprendere almeno i settori tematici paesaggio, trasporti e insediamenti. I risultati rappresentano un input importante per la determinazione della strategia insediativa e per la definizione delle misure.

È anche possibile che la determinazione delle necessità di intervento non avvenga direttamente nella parte di analisi, ma che venga trattata a livello delle misure. Se si procede in questo modo occorre tuttavia provvedere affinché per le singole misure venga fornita una motivazione dettagliata dei bisogni che conducono alle scelte effettuate.

Esempi

Nel programma d'agglomerato di Zurigo sono trattati tutti gli elementi costitutivi della griglia di analisi richiesta nel presente aiuto metodologico (situazione attuale/punti forti e punti deboli/stime di tendenza/opportunità e rischi/determinazione della necessità di intervento). Vi è un potenziale di miglioramento nei dettagli tematici (p. es. l'ambito paesaggistico manca in larga misura; rappresentazione della situazione di accesso delle zone edificabili) e nella definizione di misure insediative sulla base delle necessità di intervento.

Agglomerationsprogramm Kanton Zürich, Grundlagenbericht 2007, pagg. 29–70

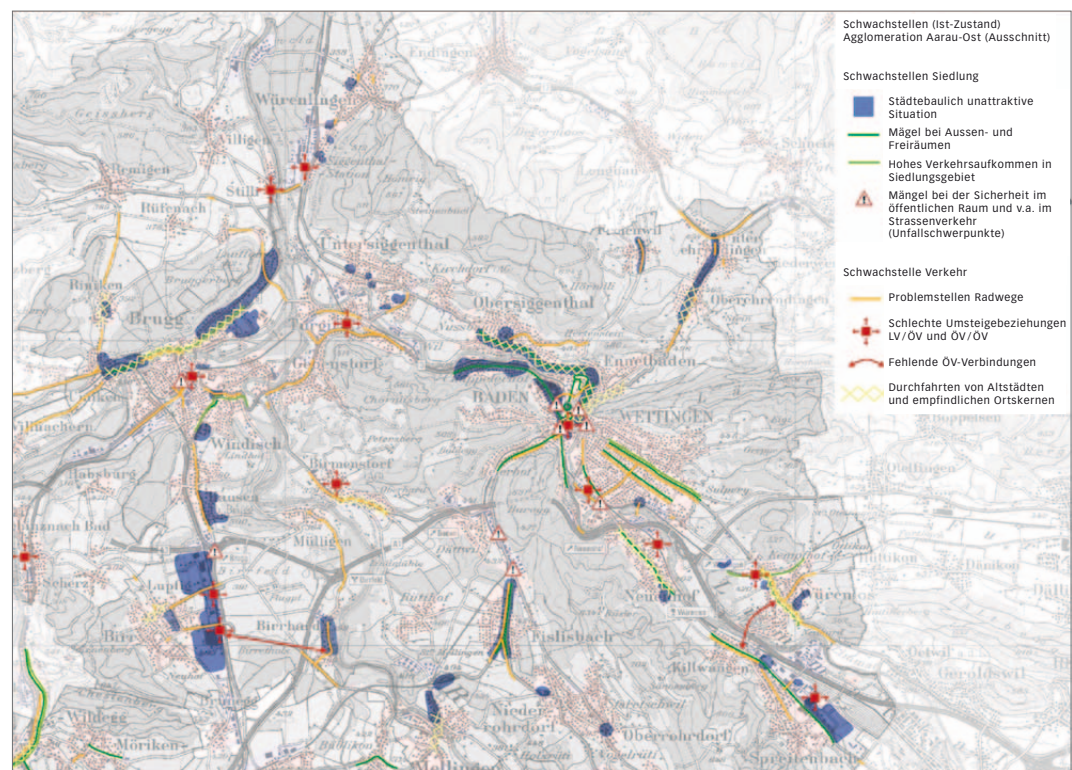


Fig. 4: Programma d'agglomerato Argovia-Est/punti deboli insediamento

Come mostra l'illustrazione 4, nel programma d'agglomerato Argovia-Est alcuni elementi costitutivi della griglia di analisi sono ben preparati. Vi è un potenziale di miglioramento soprattutto nelle analisi di dettaglio (p. es. rappresentazione della situazione di accesso delle zone edificabili).

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Aargau-Ost, Schlussbericht 2007, pagg. 27–74

Proprio nell'analisi della struttura paesaggistica l'agglomerato di Yverdon-les-Bains ha svolto un buon lavoro di base. Tale lavoro rappresenta il punto di partenza per l'individuazione degli elementi chiave a livello strategico.

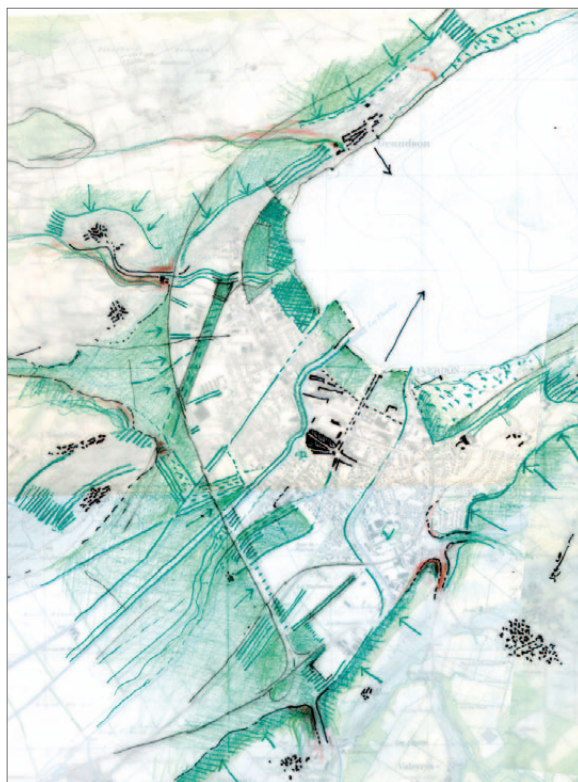


Fig. 5: Programma d'agglomerato Yverdon-les-Bains – Analisi della struttura paesaggistica

2.3 Elemento 3: strategia

Affinché lo scenario auspicato possa orientare la politica e l'azione dei diversi attori, occorre sviluppare strategie settoriali insediamenti e trasporti. Visto che questi settori si condizionano a vicenda e sono interdipendenti, lo sviluppo centripeto degli insediamenti può essere conseguito unicamente da strategie coordinate.

L'attuazione dello scenario auspicato avviene mediante corrispondenti **strategie settoriali** nei settori **insediamenti e trasporti**, strategie che riflettono i grandi orientamenti in materia urbanistica e di mobilità, che conducono a definire misure di attuazione concrete. Per poter elaborare le strategie bisogna dare risposta alle seguenti domande:

- **COME** occorre procedere?
- Quali sono le **priorità tematiche, territoriali e temporali** dell'agglomerato?
- Quali sono i futuri **progetti chiave** nel settore insediamenti e trasporti?

Le strategie danno risposta ai bisogni e sono coerenti con lo scenario auspicato. Le strategie devono essere rappresentate in forma **cartografica** e devono essere sostenute da argomenti **scritti**.

Nell'elaborazione delle strategie insediamenti e trasporti occorre inglobare anche i principi di sviluppo del paesaggio e la necessità di intervento individuata.

Per la determinazione della strategia insediativa si raccomanda di trattare i seguenti contenuti inerenti ai trasporti e agli insediamenti, concretizzati a livello territoriale.

Trasporti

- Obiettivi quantitativi e qualitativi concernenti la mobilità (per tutti i mezzi di trasporto: p. es. ripartizione modale, traffico giornaliero medio (TGM) massimo, promozione di misure orientate alla domanda)
- Aspetti della futura rete principale dei trasporti e della qualità della sua offerta
 - la struttura della futura rete stradale (strade nazionali/strade a grande traffico, strade al di fuori delle località, strade a funzione di transito e a funzione residenziale all'interno delle località)
 - struttura del futuro sistema ferroviario all'interno e intorno all'agglomerato (infrastrutture e struttura dell'offerta)
 - la futura struttura del sistema dei trasporti pubblici (tram, bus, ...), in particolare gli assi principali dei trasporti pubblici
 - la struttura della futura rete per il traffico lento (traffico pedonale e percorsi ciclabili)
 - determinazione di fermate principali e qualità della loro accessibilità

Insediamenti

- Obiettivi quantitativi e qualitativi dello sviluppo centripeto degli insediamenti (p. es. densificazione delle zone centrali in prossimità di stazioni ferroviarie)
- Designazione dei poli prioritari di sviluppo residenziali/economici
- Designazione delle aree prioritarie per lo sviluppo centripeto degli insediamenti (aree di densificazione/di trasformazione/di risanamento e aree dismesse)
- Designazione delle ubicazioni adatte per grandi generatori di traffico e criteri per il trattamento di nuovi progetti
- Designazione dei limiti dell'espansione degli insediamenti e degli spazi/collegamenti/reti ecologiche degni di essere mantenuti
- Delimitazione dello sviluppo (centrifugo)

- Criteri per nuovi azzonamenti (in particolare riguardo alla qualità dell'offerta dei trasporti pubblici e alle prescrizioni concernenti la densità insediativa minima), se la necessità di azzonamenti supplementari è dimostrata
- Riqualifica di regioni di insediamento con carico eccessivo dovuto al traffico
- indicazione degli spazi naturali e paesaggistici protetti, degni di protezione o da riqualificare all'esterno e all'interno delle aree insediative (natura, foreste, acque, agricoltura, aree di svago, parchi cittadini, aree insediative con qualità naturale/paesaggistica), con l'obiettivo di rafforzare le interconnessioni.

Esempi

Per la tematica della strategia dello sviluppo insediativo concentrato i programmi d'agglomerato di Ginevra, Yverdon-les-Bains e Lausanna-Morges offrono spunti grafici:

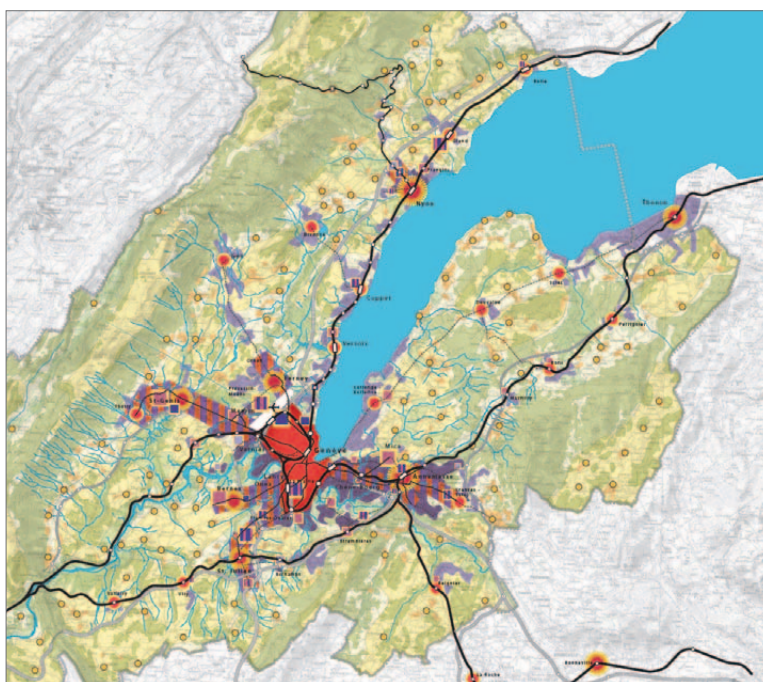


Fig. 6: Programma d'agglomerato di Ginevra

Nel programma d'agglomerato franco-valdo-ginevrino la strategia per gli insediamenti si basa sullo sviluppo mirato degli assi che beneficiano di un'eccellente offerta di trasporti pubblici (assi forti). Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2007, dernière charte dans le document – Schéma d'agglomération Horizon 2030.



Fig. 7: Programma d'agglomerato Yverdon-les-Bains

Con il suo programma l'agglomerato di Yverdon-les-Bains si concentra sui corsi d'acqua trascurati per molto tempo. Accanto alla moderazione del traffico nel centro, la «riqualifica dei canali» è diventata il principio chiave della strategia di sviluppo relativa agli insediamenti. L'integrazione della strategia dei trasporti deve ancora essere migliorata in modo sostanziale.

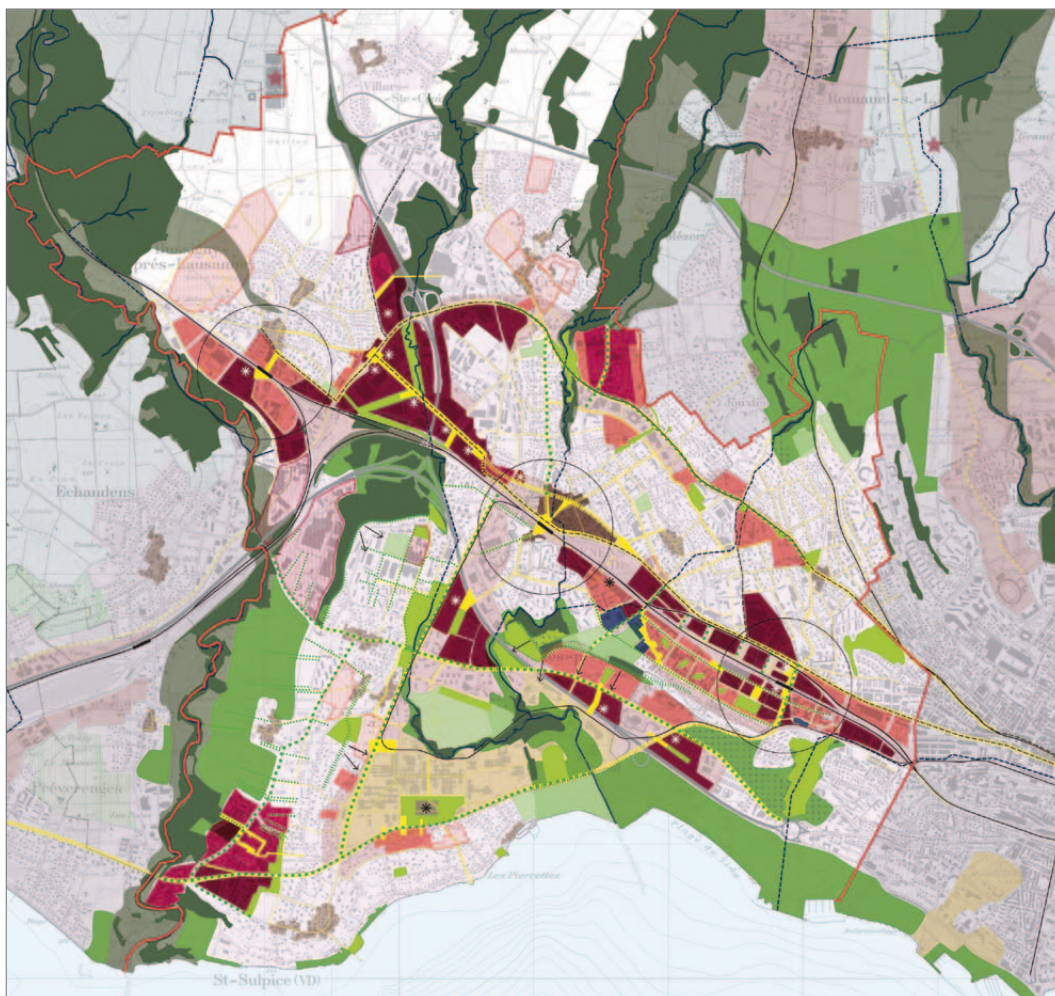


Fig. 8: Programma d'agglomerato Lausanne-Morges

Lausanne-Morges ha adottato la visione dell' «agglomerato compatto» individuando un «perimetro compatto» e di «siti strategici». A tale scopo è stata realizzata una carta di sintesi.

2.4 Elemento 4: misure

Le misure rappresentano il vero e proprio **livello di attuazione** della concezione. Esse derivano dalle strategie prescelte per i settori insediamento e trasporti e stabiliscono il nesso con la necessità di intervento individuata nell'analisi. In particolare sopperiscono ai punti deboli scoperti e contribuiscono all'attuazione dello scenario auspicato. Per tutte le misure occorre **stabilire le priorità**.

Qui di seguito sono illustrate le misure pianificatorie per quanto concerne gli **obiettivi**, i possibili **criteri** da osservare², la **loro rappresentazione**, i **vantaggi**, le **sfide** e gli **esempi concreti** ad esse legati.

Le seguenti misure sostengono uno sviluppo centripeto degli insediamenti e vengono spiegate:

- poli di sviluppo residenziali/economici (servizi/commercio)
- aree di densificazione insediativa
- regolamentazioni per grandi generatori di traffico
- regolamentazioni per nuovi azzonamenti e aree di estensione insediativa
- dezonamento, cambiamento di destinazione e riclassificazione dei terreni e delle riserve edificabili
- riqualifica di attraversamenti di località – sistemazione di sedimi stradali
- limitazione degli insediamenti
- zone prioritarie per la natura e il paesaggio.

Le misure devono essere localizzate nel territorio e rappresentate in modo cartografico. Esse sono vincolanti per tutti i Comuni e – per quanto rilevanti per i piani direttori – devono essere iscritte nel piano direttore del Cantone o dei Cantoni. Le misure relative agli insediamenti devono essere attuate anche nelle regioni estere coinvolte negli agglomerati e devono essere assicurate con gli strumenti adatti.

² I sottocriteri quali i livelli di qualità dell'offerta di trasporti pubblici e gli indici di sfruttamento sono distinti per le classi «agglomerati maggiori e agglomerati minori»: gli agglomerati maggiori rappresentano tutti gli agglomerati con oltre 100'000 abitanti; gli agglomerati minori sono quelli con meno di 100'000 abitanti.

Poli di sviluppo residenziali/economici (aziende con grande afflusso di persone/servizi; aziende di produzione e trasformazione/commercio/artigianato-industria; aziende con molti posti di lavoro/zona mista)

I **poli** di sviluppo (PS) hanno lo **scopo** di focalizzare lo sviluppo di determinate attività (residenza/lavoro) nelle zone adatte e di garantire in tali ubicazioni un'offerta di trasporti orientata alle necessità.

Per quanto riguarda i poli di sviluppo residenziali si tratta inoltre di mantenere e promuovere la qualità, del contesto abitativo e della qualità di vita.

Con i poli di sviluppo economici si intendono creare condizioni attrattive per l'economia e gli addetti. Il Cantone, la regione e i Comuni sostengono lo sviluppo e la promozione dei poli.

Per la designazione di **poli di sviluppo residenziali**, dal punto di vista della Confederazione sono raccomandabili i seguenti **criteri**:

- area di una certa dimensione e uniformità
- l'area può essere equipaggiata e accessibile a condizioni ragionevoli
- è servita da infrastrutture esistenti (TIM/TP/TL) oppure è possibile garantire l'accessibilità in modo efficiente grazie a nuove offerte
- livello di qualità dell'offerta di TP:
 - agglomerati maggiori A/almeno B
 - agglomerati minori B/almeno C
- elevata qualità nell'urbanistica e qualità dello spazio pubblico

Il Cantone, la regione e i Comuni competenti sono in grado di sviluppare le aree in modo tale che siano effettivamente edificabili e di avviare misure di promozione.

Per la determinazione di **poli di sviluppo economici**, dal punto di vista della Confederazione sono raccomandabili i seguenti **criteri**:

Polo di sviluppo economico con aziende a grande afflusso di persone/servizi

- posizione piuttosto centrale
- ottimo orientamento alla rete dei trasporti esistente (TIM/TP/TL) oppure l'offerta può essere garantita mediante completamenti opportuni senza che ci si debba aspettare un sovraccarico non correggibile della rete (se del caso, prevedere misure accompagnatorie per gestire il maggiore traffico)
- livello di qualità dell'offerta di TP:
 - agglomerati maggiori A/almeno B
 - agglomerati minori B/almeno C
- elevata qualità nell'urbanistica e nell'assetto dello spazio pubblico

Polo di sviluppo economico con aziende produttrici e trasformatrici/commercio, artigianato e industrie

- buona integrazione nella rete dei trasporti esistente (vicino a un asse principale dei trasporti) oppure possibilità di una simile integrazione senza che ci si debba aspettare un sovraccarico non correggibile della rete e senza che parti importanti degli insediamenti siano gravate ulteriormente (se del caso, prevedere misure accompagnatorie per gestire il maggiore traffico)
- livello di qualità dell'offerta di TP:
 - agglomerati maggiori C/almeno D
 - agglomerati minori almeno D

Polo di sviluppo economico con aziende con molti posti di lavoro/zona mista

- integrazione nella rete dei trasporti esistente oppure facilmente integrabile senza provocare un sovraccarico non correggibile della rete esistente (se del caso, prevedere misure accompagnatorie per gestire il maggiore traffico)

- livello di qualità dell'offerta di TP:
 - agglomerati maggiori B/almeno C
 - agglomerati minori C/almeno D
- buona qualità dello spazio pubblico

I **contenuti della rappresentazione** sono costituiti dalla localizzazione dei poli di sviluppo e da brevi spiegazioni scritte in merito alle singole ubicazioni, ad esempio indicazioni sul potenziale di utilizzazione (superfici e tipo di utilizzazione) e disposizioni concrete per il collegamento alla rete dei trasporti e per l'urbanizzazione e la promozione del polo.

Il **vantaggio** della misura consiste nella concentrazione delle risorse disponibili sui poli di sviluppo adeguati che vengono serviti in modo ottimale e ai quali è dato un carattere di qualità. I poli di sviluppo offrono inoltre l'opportunità, in termini urbanistici, di creare località di grande attrattiva, dove le utilizzazioni per la residenza e l'economia potrebbero essere frammiste. Ne conseguono inoltre tragitti più brevi e una vita urbana di maggior qualità.

Una **sfida** nell'ambito dell'attuazione del polo di sviluppo residenziale potrebbe consistere nell'insorgere di bisogni simili a quelli degli importanti centri di quartiere che meritano un migliore coordinamento tra insediamenti e trasporti.

Un **rischio** individuabile nell'attuazione del polo di sviluppo economico risiede nella possibile definizione di settori sovradimensionati o mal coordinati con i trasporti, ciò che contrasta con lo sviluppo centripeto degli insediamenti. L'effetto positivo di questa misura potrebbe essere annullato da criteri troppo poco precisi (p. es. per quanto concerne l'offerta di trasporti pubblici).

Esempi

- Il Cantone di Berna promuove poli di sviluppo residenziali organizzando ogni anno un concorso per la premiazione dei progetti migliori. Incoraggia inoltre l'inserimento dei poli di sviluppo residenziali nel quadro dei programmi d'agglomerato di 2a generazione. Il programma cantonale di poli di sviluppo residenziali ha lo scopo di promuovere la residenza in ubicazioni centrali e con una buona offerta di trasporti pubblici. Accorda un aiuto essenzialmente ai grandi progetti residenziali e di qualità.
Con i poli di sviluppo lavorativi cantonali e regionali, il programma d'agglomerato di Berna persegue un coordinamento dello sviluppo dei posti di lavoro con gli insediamenti e i trasporti. Per una simile qualifica sono necessari la prova del fabbisogno di terreni edificabili, l'indicazione del tipo di utilizzazione e un'offerta sufficiente di trasporti pubblici.
- Nel programma d'agglomerato di Soletta vengono individuati nel territorio singoli poli residenziali e si attivano misure per la rapida valorizzazione. Mancano tuttavia criteri precisi per la scelta delle aree di sviluppo.
- Il programma d'agglomerato di Lausanna-Morges ha individuato poli di sviluppo e tenuto conto del coordinamento materiale e nel tempo delle infrastrutture di trasporto. Tuttavia mancano ancora criteri restrittivi e una precisa attribuzione alle utilizzazioni specifiche, ad esempio residenza/economia.

Aree di densificazione insediativa

La **designazione** delle aree di densificazione mira alla definizione di condizioni generali, alla localizzazione dei siti propizi alla densificazione e all'attivazione delle riserve interne (p. es. aree con stazioni ferroviarie, aree dismesse o zone edificabili centrali non sufficientemente utilizzate).

Dal punto di vista della Confederazione, per le aree di densificazione sono raccomandabili i seguenti **criteri**:

- regione di una certa dimensione e uniformità
- indicazione dell'indice di sfruttamento (IS) minimo per l'area di densificazione
 - agglomerati maggiori: nucleo IS 1, almeno 0.8
 - agglomerati minori, aree periferiche dei grandi agglomerati: IS 0.7, almeno 0.6
- livello di qualità dell'offerta di TP:
 - agglomerati maggiori A/almeno B,
 - agglomerati minori B/almeno C
- verifica della capacità della rete dei trasporti esistente
- elevata qualità nell'urbanistica e qualità dello spazio pubblico
- eliminazione degli eventuali ostacoli dovuti al diritto edilizio e pianificatorio
- attività promozionali finalizzate ad attivare e realizzare il potenziale di addensamento

Il **contenuto della rappresentazione** consiste nella determinazione territoriale delle aree da densificare. Le rappresentazioni sono completate con spiegazioni scritte e indicazioni operative concernenti le singole aree.

Il **vantaggio** di questa misura consiste nella determinazione sistematica su tutto il territorio dell'agglomerato dei potenziali di densificazione e stimolano gli attori coinvolti a dinamizzare queste aree.

La **sfida** della misura consiste nell'assicurare la qualità urbanistica anche dopo la densificazione e nel mantenere spazi verdi e spazi liberi attrattivi.

Esempi

Mediante la misura denominata «densificazioni insediative in funzione dell'offerta di trasporti pubblici» il programma d'agglomerato di Zugo intende concentrare l'addensamento su ubicazioni con una buona offerta di trasporti pubblici. Se la qualità dei trasporti pubblici non è conforme, si mira a procedere a riclassificazioni o riduzioni dell'utilizzazione (dezonamenti).

Regolamentazioni per i grandi generatori di traffico

L'**obiettivo** di una regolamentazione per i grandi generatori di traffico (GGT) consiste nel rendere possibile uno sviluppo ottimale e compatto delle attività economiche, in modo armonizzato con gli altri obiettivi d'ordine territoriale (p. es. strategie d'approvvigionamento cantonali o regionali). Si tratta inoltre di creare buone condizioni di accesso per tutti i modi di trasporto (TIM/TP/TL). In tal modo si intende ridurre globalmente il carico ambientale dovuto ai grandi generatori di traffico.

Dal punto di vista della Confederazione, per i grandi generatori di traffico sono raccomandabili i seguenti **criteri**:

- in linea di principio vanno sempre privilegiate le ubicazioni ben servite e integrate che corrispondono anche alle esigenze dei potenziali utenti/investitori
- regione uniforme e di una certa dimensione con superficie d'utilizzazione e differenziazione dei possibili tipi di utilizzazione
- misura d'utilizzazione massima e differenziazione dei possibili tipi di uso, numero massimo di parcheggi/numero massimo di corse o prestazioni chilometriche massime (www.bafu.admin.ch/verkehr/index.html?lang=fr&download)
- ottima integrazione nella rete stradale esistente oppure possibilità di un'ottima integrazione senza che ci si debba aspettare un sovraccarico della rete esistente
- livello di qualità dell'offerta di TP:
 - agglomerati maggiori: A/almeno B per centri commerciali, aree di divertimento, stadi e simili
B/almeno C per mercati specializzati e parchi del tempo libero e simili
 - agglomerati minori: B/almeno C per centri commerciali, aree di divertimento, stadi e simili.
C/almeno D per mercati specializzati e parchi del tempo libero e simili
- ottima possibilità di accesso con il traffico lento o di creare un'offerta in questo senso
- qualità dello spazio pubblico
- coordinamento con la legislazione ambientale (valori limite d'immissione dell'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico) e con le esigenze della protezione contro l'inquinamento fonico.

Il **contenuto della rappresentazione** consiste nella localizzazione di ubicazioni potenziali attraverso una pianificazione positiva con indicazioni sul potenziale di utilizzazione (superfici di utilizzazione, tipo di utilizzazione, parcheggi o numero di corse).

Il **vantaggio** di questa misura consiste nella focalizzazione sulle ubicazioni che si integrano in modo ottimale nella rete dei trasporti esistente e che sono collegate con la rete di scala superiore. Mediante la qualifica di ubicazioni di buona qualità è possibile creare condizioni ottimali per gli investitori. Grazie a una pianificazione adeguata si può evitare il sovraccarico della rete stradale e quindi ingorghi e rallentamenti. Con una scelta adeguata delle ubicazioni si possono inoltre diminuire le necessità di mobilità.

La **sfida** consiste nel fatto che il trattamento troppo poco restrittivo dei GGT ostacola lo sviluppo insediativo coordinato e l'integrazione armoniosa di queste installazioni nel tessuto costruito.

Esempi

Nel programma d'agglomerato di Berna i grandi generatori di traffico sono contingentati attraverso il modello cantonale dei trasporti. Ulteriori criteri sono costituiti dalla qualità delle ubicazioni e da un'offerta sufficiente di trasporti pubblici.

Nuovi azzonamenti e aree di estensione insediativa

La regolamentazione di nuovi azzonamenti e la determinazione di aree di estensione insediativa perseguono l'**obiettivo** di indirizzare il futuro sviluppo degli insediamenti verso ubicazioni adatte. Esse hanno carattere sussidiario rispetto alla densificazione dell'area edificabile esistente. Le regolamentazioni di nuovi azzonamenti stabiliscono le condizioni di un azzonamento in modo generale, mentre le aree di estensione insediativa vanno delimitate concretamente.

Dal punto di vista della Confederazione, per regolamentare i nuovi azzonamenti e designare le aree di estensione dell'insediamento sono raccomandabili i seguenti **criteri**:

- prova del fabbisogno di terreni edificabili a livello regionale (p.es. determinazione del fabbisogno di 15 anni di terreni edificabili residenziali/per le attività)
- prova che il potenziale delle attuali zone edificabili è attivato
- livello di qualità dell'offerta di TP:
 - residenza*
 - agglomerati maggiori B/almeno C
 - agglomerati minori C/almeno D
 - economia (aziende a grande afflusso di persone/servizi)*
 - agglomerati maggiori A/almeno B
 - agglomerati minori B/almeno C
 - economia (aziende produttrici e trasformatrici/commercio/artigianato-industria)*
 - agglomerati maggiori C/almeno D
 - agglomerati minori almeno D
 - economia (aziende con molti posti di lavoro/zona mista)*
 - agglomerati maggiori B/almeno C
 - agglomerati minori C/almeno D
- le condizioni dell'indice di sfruttamento (IS) per il nuovo azzonamento o per la sua estensione sono conformi alla centralità
 - agglomerati maggiori
 - nucleo IS 1/almeno 0.8
 - posizione marginale IS 0.7/almeno 0.6
 - agglomerati minori
 - nucleo IS 0.7/almeno 0.6
 - posizione marginale IS 0.6/almeno 0.5
- indicazioni sulle fasi di realizzazione (a breve o lungo termine)
- elevata qualità nell'urbanistica e qualità dello spazio pubblico

Il **contenuto della rappresentazione** comprende l'ubicazione esatta dei settori di estensione (residenza/economia) e una descrizione succinta di ogni ubicazione potenziale (ordine di priorità e orizzonte temporale della realizzazione, misure infrastrutturali necessarie, altre misure volte a garantire un'offerta di trasporti e un'edificazione in tempo utile).

Il **vantaggio** di tale misura consiste nella gestione mirata dello sviluppo insediativo nelle ubicazioni più adatte.

La **sfida** consiste nel trovare un'intesa all'interno dell'agglomerato per quanto riguarda la scelta delle aree di sviluppo adatte e nel convincere la popolazione della bontà di questa soluzione (rifiuto di creare nuove aree insediative nel cuore degli agglomerati). Nel caso delle aree di estensione insediativa vi è inoltre il rischio che simili aree vengano qualificate in modo troppo generoso e in modo non coordinato con la rete dei trasporti.

Per quanto riguarda la regolamentazione di nuovi azzonamenti, da sola essa non garantisce ovunque il rispetto del paesaggio e la qualità urbanistica.

Esempi

Regolamentazione di nuovi azzonamenti

Il programma d'agglomerato di Thun è un buon esempio dell'uso restrittivo dei livelli di qualità dell'offerta di TP. Il Cantone di Berna ha prescritto la regolamentazione di nuovi azzonamenti nel piano direttore cantonale. Il programma d'agglomerato di Thun si spinge oltre le esigenze minime e formula criteri più severi per quanto concerne i livelli di qualità dei trasporti pubblici:

- nuove aree residenziali: almeno livello D di qualità TP, ideale C
- aree insediative intensive esistenti: almeno livello C di qualità TP, ideale B
- aree con posti di lavoro: almeno livello C di qualità TP, ideale B
- aree di sviluppo e ubicazioni di grandi generatori di traffico: almeno livello B di qualità TP

Il programma d'agglomerato di San Gallo/Arbon – Rohrschach è un esempio di definizione della densità insediativa nonché di impostazione della regolamentazione sovracantonale, tenuto conto dei livelli di qualità del TP. Le regolamentazioni di nuovi azzonamenti concernono l'area dell'agglomerato sono menzionati nei Piani direttori cantionali di San Gallo, Turgovia e Appenzello Esterno. Il programma d'agglomerato di San Gallo/Arbon – Rohrschach prevede i seguenti criteri:

- densità insediative
 - centro dell'agglomerato IS 0.65 (bus/tram) IS 0.80 rete celere regionale
 - centro secondario IS 0.50 (bus/tram) IS 0.65 rete celere regionale
- livelli di qualità TP
 - centro dell'agglomerato: almeno livello C di qualità TP
 - centro secondario: almeno livello D di qualità TP

Ai fini di controllare maggiormente lo sviluppo insediativo, i singoli valori nominali per la densità insediativa e i livelli di qualità TP dovrebbero essere definiti in modo più severo.

Aree di estensione insediativa

Il programma d'agglomerato di Zugo indica nel piano direttore cantonale le estensioni insediative. Le estensioni insediative sono previste unicamente nelle aree in cui vi è una buona offerta di trasporti pubblici.

Dezonamento, cambiamento di destinazione e riclassificazione dei terreni e delle riserve edificabili

Lo **scopo** del dezonamento di terreni edificabili e della riclassificazione consiste nel ridurre le zone edificabili sovradimensionate e di concentrare le zone edificabili nelle ubicazioni con buona offerta di trasporti. I terreni edificabili che superano il fabbisogno comprovato e che non sono sufficientemente accessibili diventano oggetto di dezonamento e riclassificazione.

Dal punto di vista della Confederazione, per queste misure sono raccomandabili i seguenti **criteri**:

- prova di un'offerta eccessiva di terreni edificabili a livello regionale rispetto al fabbisogno di terreni edificabili residenziali/per le attività economiche definito per i prossimi 15 anni
- indicare la posizione, la dimensione e la qualità dell'offerta di TP rispetto alle riserve di terreni edificabili e individuare le riserve di terreni edificabili non adatti

Il **contenuto della rappresentazione** consiste nella determinazione delle potenziali superfici di dezonamento, cambiamento di destinazione e riclassificazione con una scarsa offerta di trasporti. Nella rappresentazione si possono distinguere superfici che presumibilmente possono essere dezonate senza indennità e superfici il cui dezonamento potrebbe comportare un'indennità.

Il **vantaggio** di questa misura consiste nell'orientamento dello sviluppo insediativo a favore delle ubicazioni più adeguate. Le ubicazioni non adeguate vengono sostituite con potenziali di sviluppo ubicati in modo ottimale.

La **sfida** consiste nel fatto che tali misure siano osteggiate dal punto di vista politico e difficilmente attuabili, non da ultimo a causa delle richieste di indennità da parte dei proprietari fondiari.

Esempi

Il programma d'agglomerato di Zugo prevede dezonamenti, cambiamenti di destinazione e riclassificazioni. Mediante le riduzioni di utilizzazione si intende imporre lo sviluppo insediativo unicamente nelle ubicazioni adeguate, dotate di una congrua qualità di trasporto pubblico. Ad esempio, le aree con posti di lavoro subiscono un cambiamento di destinazione e divengono zone residenziali (dopo che si è constatato che vi è un'offerta eccessiva di aree lavorative).

Riqualfica degli attraversamenti delle località – sistemazione di sedimi stradali

L'**obiettivo** della riqualfica degli attraversamenti di località e dei sedimi stradali consiste nel ridurre gli effetti negativi del traffico motorizzato e nel fluidificare il traffico attraverso la riduzione della velocità massima. Con tale misura si fornisce inoltre un contributo all'aumento della qualità degli insediamenti e della qualità di vita, al miglioramento della sicurezza dello spazio pubblico, segnatamente l'attraversabilità del sedime stradale. I nuclei riqualficati diventano più attrattivi a fini residenziali.

Dal punto di vista della Confederazione, per la riqualfica di attraversamenti di località e per la sistemazione di sedimi stradali sono raccomandabili i seguenti **criteri**:

- elaborazione di un piano d'esercizio e di sistemazione, comprendente uno spazio sufficiente per il traffico lento
- stima della riduzione degli effetti negativi del traffico motorizzato
- elevata qualità nell'urbanistica e nell'assetto dello spazio pubblico

Il **contenuto della rappresentazione** consiste nell'indicazione concreta dei singoli progetti di sistemazione. Per facilitare la comprensione del progetto sono essenziali schizzi e spiegazioni.

L'**attuazione** della misura deve svolgersi nell'ambito del piano delle utilizzazioni. Nel programma d'agglomerato vengono indicati gli spazi interessati.

Il **vantaggio** della misura consiste nella creazione di spazi pubblici attrattivi. Inoltre può essere fornito un contributo essenziale al miglioramento della fluidità del traffico e alla riduzione della velocità. Grazie alla riqualfica delle strade di attraversamento delle località si possono ottenere, in caso di attuazione sistematica nell'intero agglomerato, effetti positivi per la protezione contro l'inquinamento atmosferico e l'inquinamento fonico nonché per la qualità degli insediamenti.

La **sfida** di questa misura consiste nel fatto che spesso una sistemazione efficace del sedime stradale deve fare i conti con un esiguo spazio disponibile. Ad esempio misure di gestione dei trasporti (come le corsie dedicate per gli autobus o per il traffico lento), rappresentano una grande sfida relativa al dimensionamento.

Esempi

Nei programmi d'agglomerato di Soletta e Argovia-Est è stato raggiunto in quasi tutto il perimetro dell'agglomerato un approccio di riqualfica degli attraversamenti di località.

Limitazione degli insediamenti

L'**obiettivo** della limitazione degli insediamenti consiste nel delimitare la zona edificabile, l'area paesaggistica e l'area per lo svago nonché nel preservare i corridoi ecologici.

Il **contenuto della rappresentazione** consiste nella delimitazione degli insediamenti mediante limiti all'espansione degli insediamenti. Attraverso l'indicazione degli spazi da mantenere liberi si intende preservare i corridoi ecologici e le cinture verdi.

Il **vantaggio** di una limitazione degli insediamenti sta nel mantenere importanti aree naturali e di svago nonché corridoi ecologici. Il programma d'agglomerato offre l'opportunità di meglio precisare questi obiettivi.

La **sfida** della limitazione degli insediamenti consiste nel fatto che la stessa deve essere concretizzata nel territorio in modo da garantire un effetto pianificatorio effettivo. Se il margine d'interpretazione del limite dell'insediamento è troppo ampio, occorre molto tempo per indirizzare lo sviluppo in modo concentrato.

Esempi

- Le limitazioni degli insediamenti sono parte integrante del piano direttore cantonale e anche del programma d'agglomerato di Zugo. Tuttavia la limitazione degli insediamenti non è attuata su tutto il territorio. Un effetto particolarmente positivo è stato esplicito dalla limitazione degli insediamenti nella pianura del fiume Lorze e il sud-est del settore centrale.
- Originariamente (nel 1976) gli insediamenti nel Cantone di Zurigo erano stati delimitati in modo ampio. Dal 1995 sono parte integrante del piano direttore cantonale. L'effetto limitativo comincia ora a farsi notare. Il rapporto di sintesi e il rapporto di base del programma d'agglomerato del Cantone di Zurigo fanno riferimento allo strumento della limitazione degli insediamenti.

Zone prioritarie per la natura e il paesaggio

L'**obiettivo** della designazione di zone prioritarie per la natura e il paesaggio consiste nell'assicurare importanti spazi verdi e nel mantenere i corridoi ecologici nell'agglomerato. I paesaggi e i siti naturali esercitano una funzione importante per lo svago, motivo per cui occorre regolamentare l'accesso con i mezzi di trasporto (p. es. parcheggi, offerta di trasporti pubblici), il mantenimento della funzione e la manutenzione delle aree.

Il **contenuto della rappresentazione** consiste nella designazione delle zone prioritarie per la natura e il paesaggio. Inoltre occorre presentare ognuna delle ubicazioni (descrizione, regolamentazione della gestione).

Il **vantaggio** è rappresentato dalla garanzia di mantenimento a lungo termine di importanti qualità paesaggistiche, che esplicano inoltre un effetto positivo per la qualità di vita negli agglomerati. Inoltre si possono individuare importanti aree sulle quali si può focalizzare il turismo e lo svago (in particolare la mobilità lenta).

La **sfida** di questa misura consiste nella difficile ponderazione di diversi interessi, in particolare delle esigenze della protezione e quelle dello sviluppo.

Esempi

- Nel programma d'agglomerato Netzstadt Aareland i parchi Schachen e Wiggertal sono individuati quali importanti spazi urbani liberi nei quali saranno preservate le qualità naturali e sui quali creare le infrastrutture a favore della mobilità lenta.
- Nel programma d'agglomerato di Yverdon-les-Bains, per ogni area i singoli tratti del canale (p. es. l'asse Stazione-Lago o lungo il Canale orientale) sono destinati alla riqualifica allo scopo di valorizzarli come passeggiate urbane.