

Cinture urbane

Gli agglomerati di grandi e medie dimensioni sono composti da una città nucleo, dalla cintura urbana (Comuni del nucleo principale) e dai Comuni della cintura con i loro sottocentri e centri regionali. Nella maggior parte dei casi la cintura urbana è dislocata in modo circolare, talvolta lungo corridoi o in forma di singoli centri secondari intorno alla città nucleo con cui intrattiene stretti legami. Il 24 per cento della popolazione svizzera vive nelle cinture urbane e anche il 22 per cento dei posti di lavoro sono situati in queste aree (figura 1). La quota di popolazione che vive nelle città nucleo è leggermente più alta (28 per cento), dato che qui si trovano anche il doppio dei posti di lavoro (43 per cento). Sul piano dell'infrastruttura dei trasporti e della densità, le cinture urbane non possono essere paragonate alle città nucleo e quindi le sfide da affrontare sono di natura diversa.

Infrastruttura dei trasporti

È proprio in ambito di trasporti che le condizioni quadro nelle cinture urbane quali zone di transizione tra città nucleo e Comuni della cintura si rivelano estremamente complesse. Queste zone sono raggiungibili direttamente e facilmente via strada: l'autostrada scorre infatti, con numerosi raccordi, attraverso o in prossimità delle cinture urbane (figura 2). Vi sono inoltre ottimi collegamenti del TP che conducono verso la città nucleo, poiché molti dei Comuni del nucleo principale si trovano sulle linee del sistema ferroviario regionale (S-Bahn) disposte in modo radiale attorno al centro città. La rete urbana del TP, con tram e bus, continuerà a estendersi nella cintura urbana, dove sarà sempre più collegata con la rete ferroviaria. Tuttavia, spesso mancano collegamenti diretti con il TP che dall'esterno conducono verso le cinture urbane e lo stesso vale per i collegamenti tra i Comuni stessi. Spesso il percorso passa anche dalla stazione centrale della città nucleo. Tutto ciò compromette l'attrattività del TP e si ripercuote sulla scelta del tipo di mezzo di trasporto. Solo un terzo dei pendolari in entrata nelle cinture urbane utilizza il TP, mentre la quota di pendolari in uscita che utilizza il TP è poco superiore al 42 per cento (figura 1). In confronto, circa la metà di tutti i pendolari delle città nucleo utilizza il TP.

Crescita superiore alla media

Negli ultimi anni le cinture urbane sono cresciute a un ritmo superiore alla media. Nei territori in esame, l'aumento dei posti di lavoro (1,5 per cento all'anno) è addirittura lievemente superiore a quello della popolazione (1,3 per cento). Tale sviluppo avviene in maniera diversa da territorio a territorio. Mentre in quasi tutti i Comuni della cintura urbana si registra una crescita demografica, la crescita dei posti di lavoro si concentra maggiormente nei centri secondari, nei corridoi e nei singoli poli di sviluppo. Inoltre, questi sviluppi sono più accentuati nei grandi agglomerati che nei piccoli. In particolare, i Comuni nelle cinture urbane attorno alle città nucleo di Berna, Zurigo e San Gallo si sviluppano in «Comuni resi-

denziali». Altri Comuni si sviluppano invece in luoghi ad alta densità d'impiego. I nuovi poli lavorativi emergenti e in rapida crescita, come le città nucleo, attirano numerosi pendolari in entrata. Questa struttura policentrica all'interno del nucleo di un agglomerato può favorire il decongestionamento del traffico nelle città nucleo perché i flussi pendolari non sono tutti diretti in maniera unidire-

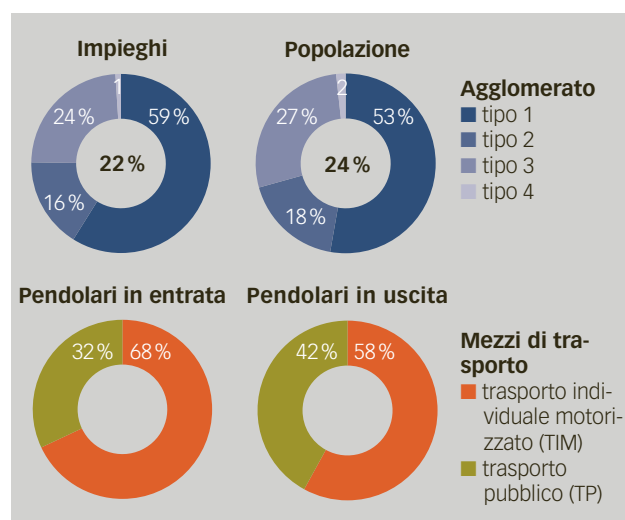


Figura 1: impieghi, popolazione e ripartizione modale nelle cinture urbane. Maggiori dettagli sui quattro tipi di agglomerato sono disponibili nella prossima pagina.

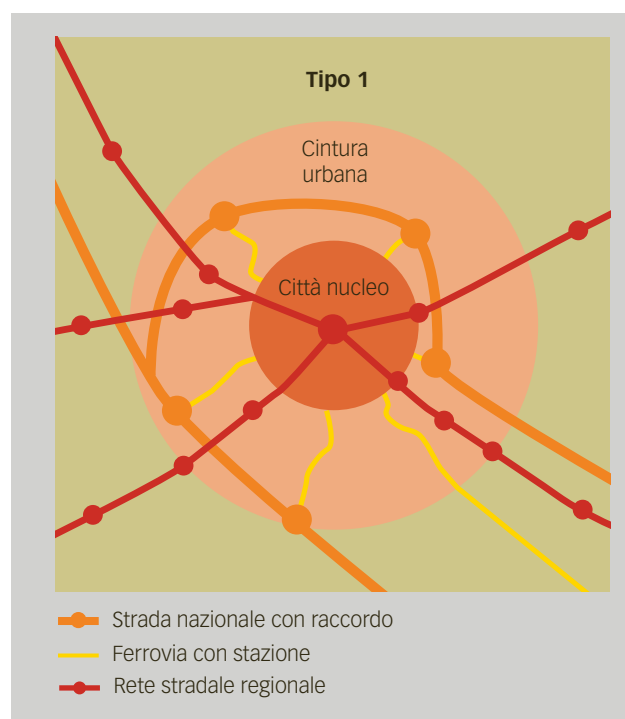


Figura 2: rappresentazione grafica della rete stradale e ferroviaria nei grandi agglomerati (tipo 1).

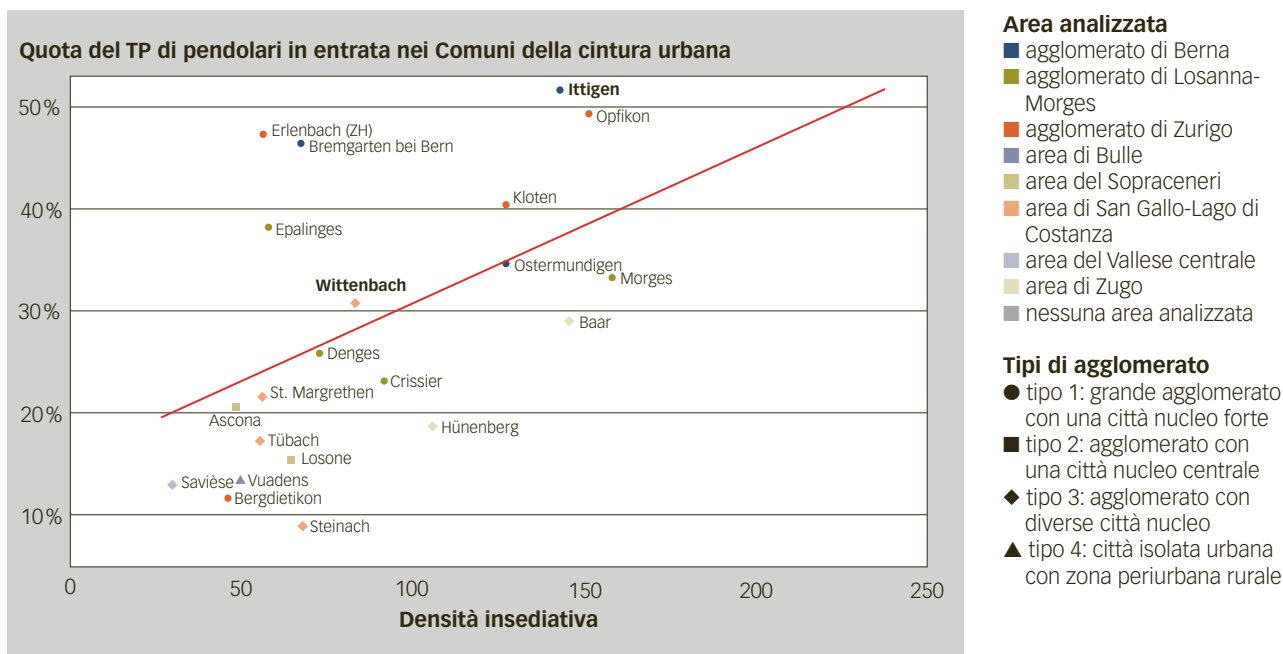


Figura 3: maggiore è la densità insediativa del Comune, tendenzialmente maggiore è la quota di pendolari in entrata che utilizza il TP (linea rossa). Tuttavia, le cinture urbane sono molto diverse tra di loro e le differenze tra i singoli Comuni sono notevoli.

zionale verso la città nucleo. Tuttavia è maggiore il numero di movimenti pendolari tra i Comuni della cintura urbana e tra la cintura urbana e il resto dell'agglomerato.

Differenze notevoli

Le cinture urbane sono molto eterogenee. Le loro quote di TP nella ripartizione modale variano in modo molto significativo e questo è dovuto all'offerta di trasporti e di strutture insediative diversificate. Migliore è l'accessibilità di un Comune al TP, maggiore è il numero di pendolari che lo utilizza. Oltre alla cadenza svolgono un ruolo chiave anche la scelta del mezzo di trasporto e il tempo di percorrenza tra luogo di partenza e quello di arrivo (raggiungibilità). Al contrario, la quota del TP è minore se l'accessibilità su strada nazionale è migliore e il numero di parcheggi maggiore. Tendenzialmente, le quote del TP nei flussi pendolari all'interno delle cinture urbane dei grandi agglomerati (tipo 1) sono più alte rispetto a quelle dei piccoli agglomerati. Le quote rimangono comunque nettamente al di sotto di quelle delle città nucleo. Un altro fattore di rilievo è la densità insediativa: quanto più è alta, tanto più è maggiore la quota del TP tra i flussi pendolari. A parità di densità insediativa, le quote del TP nei grandi agglomerati (in particolare Berna e Zurigo) sono tendenzialmente superiori rispetto a quelle di agglomerati di medie o piccole dimensioni. La figura 3 mostra le notevoli differenze tra i Comuni delle cinture urbane. A Ittigen una quota di pendolari in entrata superiore alla media utilizza il TP. Questo Comune presenta una densità molto elevata di posti di lavoro ed è collegata direttamente e con una cadenza intensa alla rete del TP della città di Berna mediante due fermate. Al contrario, i valori di Wittenbach sono vicini alla media. Questo Comune è ben collegato al centro della città nucleo di San Gallo con

il sistema ferroviario regionale, ma i posti di lavoro sono maggiormente distribuiti sul territorio e sono in parte raggiungibili solo con un ulteriore viaggio in autobus.

Conclusioni

Le città e i Comuni nella cintura urbana crescono rapidamente e attraversano un processo di trasformazione. La loro rilevanza è destinata ad aumentare dato il previsto sviluppo dinamico delle cinture urbane, soprattutto nei grandi agglomerati. Risultano quindi tanto più importanti sia una densificazione centripeta di qualità sia una buona combinazione delle utilizzazioni. Dal punto di vista dei trasporti, le cinture urbane svolgono un ruolo importante sia nell'ambito delle problematiche legate alle interfacce tra autostrada e rete stradale locale, sia per quanto riguarda l'ottimizzazione del sistema globale dei trasporti. Esse possono infatti contribuire a integrare ulteriormente il TP urbano e la ferrovia. Tuttavia c'è ancora margine per ottimizzare l'offerta del TP nelle cinture urbane. Le reti di TP tra città nucleo, cintura urbana e Comuni confinanti devono essere collegate nel miglior modo possibile. Le piattaforme di trasporto e il potenziamento dei collegamenti diretti tra i Comuni della cintura urbana senza deviazioni per la città nucleo sono strumenti centrali attraverso i quali attuare questa ottimizzazione. Nel contempo, i Comuni devono sincronizzare meglio il trasporto individuale motorizzato (TIM) con una gestione dei parcheggi coordinata a livello regionale.

Ulteriori informazioni

Scheda informativa: «I quattro tipi di agglomerato»