

Editoriale

Pierre-Alain Rumley
Direttore ARE
pierre-alain.rumley@are.admin.ch



**«Trasporti e insediamento:
uno sviluppo comune e sostenibile»**



Nel nostro Paese, tra il 1970 e il 2000, il traffico viaggiatori su strada e rotaia è letteralmente raddoppiato. L'immagine dipinta dalle prospettive relative al suo futuro sviluppo è quella di un incremento forte e continuo. Entro il 2030 si percorreranno dal 15 al 29 per cento di persone-chilometri in più rispetto al 2000.

Occorre pertanto chiedersi quali provvedimenti si debbano adottare affinché il decorso di questo incremento del traffico sia di natura sostenibile, sia cioè in accordo con gli intenti economici, ecologici e sociali. Come associare le grandi esigenze di mobilità con il desiderio di spazi insediativi d'alto valore e di un ambiente sano, senza perdere di vista l'obiettivo di una buona qualità di vita per tutti? La risposta è semplice: i trasporti e gli insediamenti non devono essere considerati ambiti separati, bensì uniti in uno sviluppo comune. Renderlo possibile dal lato pratico è, tuttavia, una grande sfida per la pianificazione del territorio a livello federale, cantonale, delle città e dei Comuni.

Una migliore associazione della pianificazione dei trasporti e dello sviluppo territoriale inizia considerando i trasporti un sistema

globale. Ne fanno parte i trasporti pubblici e privati, il traffico motorizzato e il traffico lento. Ne vanno, inoltre, considerati specifici punti forti e deboli. In futuro, la Confederazione, nell'interesse di uno sviluppo territoriale sostenibile, intende dare la precedenza al trasporto pubblico. L'opportunità di investimenti da parte della Confederazione nell'infrastruttura stradale e ferroviaria, andrà valutata in base all'effetto sul territorio nel suo complesso.

Questa edizione di forum documenta il progredire dei diversi lavori a livello federale, cantonale e di agglomerato, atti a migliorare il collegamento tra la pianificazione dei trasporti e degli insediamenti. Uno sguardo all'estero rivela quali strategie sono state elaborate per ottenere risultati sostenibili nella modulazione delle esigenze dello sviluppo dei trasporti e degli insediamenti. Benché il cammino dal progetto alla realtà sia lungo e impervio, questa edizione di forum mostra che siamo ben equipaggiati e che ci muoviamo nella giusta direzione.

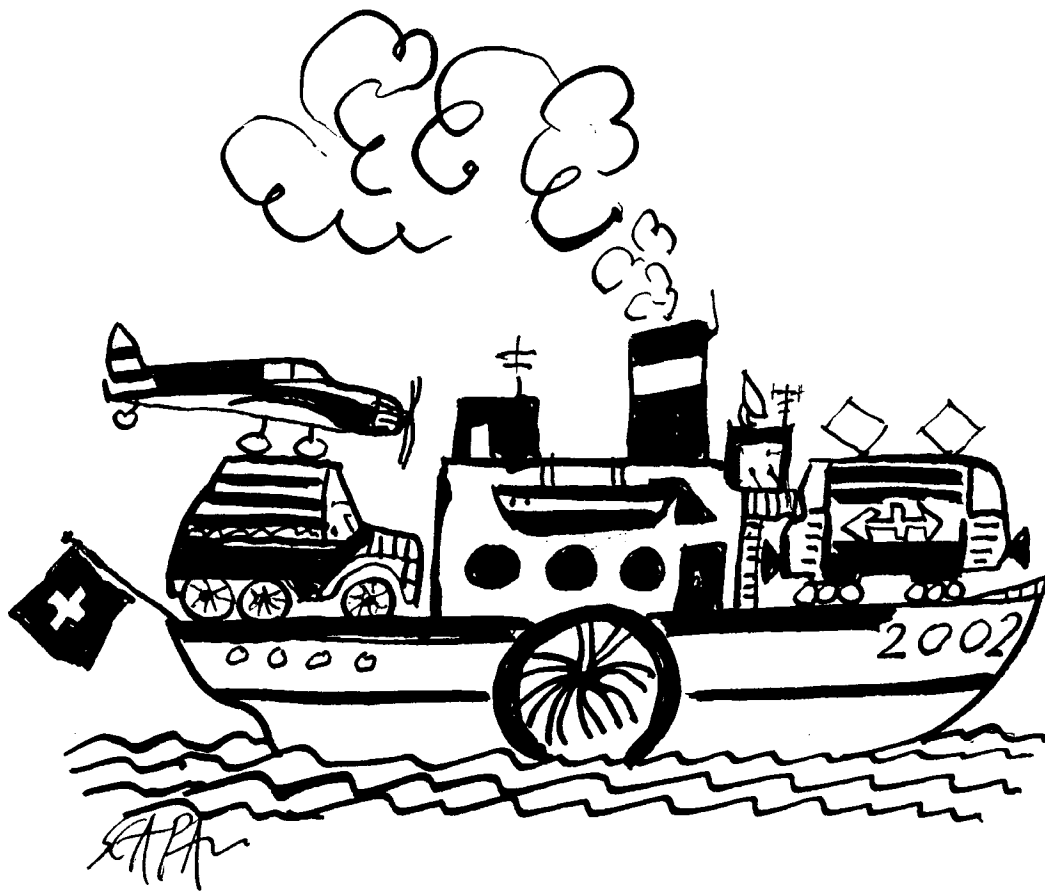
(traduzione)



Un margine di manovra per il futuro dei trasporti in Svizzera

• • • • •

Kurt Infanger
kurt.infanger@are.admin.ch
Stefan Rommerskirchen
stefan.rommerskirchen@progtrans.com
Lutz Ickert
lutz.ickert@progtrans.com



Le nuove prospettive relative ai trasporti in Svizzera indicano, a lungo termine, un ulteriore incremento delle prestazioni di trasporto. Questo sarà molto più marcato per il traffico merci che per quello viaggiatori. Nonostante la possibile riconquista di quote di mercato da parte della ferrovia, l'automobile resterà di gran lunga il mezzo di tra-

sporto preferito. La dinamica e struttura dell'evoluzione fino al 2030 dipendono tuttavia fortemente dalle ipotesi relative ai principali fattori d'influenza come lo sviluppo demografico ed economico, l'ampliamento dell'infrastruttura nonché la politica dei trasporti e dell'ordinamento del territorio.

Da quando l'uomo ha inventato i mezzi di trasporto, la sua mobilità ha conosciuto rapidi mutamenti: se la durata dei periodi di mobilità e la quantità dei percorsi giornalieri sono restati pressoché immutati, le distanze percorse sono aumentate proporzionalmente alla velocità dei mezzi di trasporto utilizzati. Comprensibile quindi che in Svizzera, tra il 1970 e il 2000, le prestazioni di trasporto viaggiatori complessive siano praticamente raddoppiate. L'evoluzione nel settore del traffico merci è stata ancora più incisiva: in trent'anni, la crescente divisione internazionale del lavoro ha triplicato le prestazioni di trasporto merci su strada.

La crescente separazione spaziale di sfere vitali come l'abitare, il lavoro, la formazione, l'approvvigionamento e lo svago implica una mobilità sempre maggiore. Soprattutto il traffico del tempo libero, in seguito all'evoluzione sociale con più tempo libero e un crescente numero di pensionati e di occupati a tempo parziale, ha registrato un forte incremento nel corso degli ultimi anni e rappresenta oggi circa la metà del traffico viaggiatori.

Il nostro Paese dispone di un'ottima infrastruttura dei trasporti, ma a causa della crescente mobilità, numerosi problemi di traffico minacciano città e agglomerati urbani. Le conseguenze sono note: colonne, perdite di tempo, costi supplementari, problemi ambientali e un peggioramento della qualità della vita. Occorre quindi affrontare la questione di come migliorare quest'evoluzione.

Il futuro dei trasporti è modellabile

Per disporre di adeguate basi decisionali, a scadenza decennale la Confederazione fa elaborare prospettive del traffico. Le nuove Prospettive fino al 2030 sono ora disponibili (vedi bibliografia). Esse rappresentano una base importante per la pianificazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie, così come per le politiche dei trasporti,

dell'ordinamento del territorio, dell'energia e dell'ambiente.

L'evoluzione del traffico merci e viaggiatori è determinata da complesse relazioni di causa ed effetto. Nondimeno, permane un margine di manovra e sussistono quindi diverse possibilità di sviluppo. Basti pensare allo sviluppo della mobilità e delle telecomunicazioni dal 1980, vale a dire in soli 25 anni. È quindi comprensibile che si parli di prospettive e non di pronostici, per non generare aspettative ingiustificate in quanto all'esattezza di siffatte previsioni a lungo termine.

L'evoluzione dei trasporti sottostà ad un fattore d'influenza centrale: lo sviluppo demografico. La popolazione stessa è alla base di ogni domanda di mobilità, sia che si tratti del traffico viaggiatori che del traffico merci. D'altra parte, i trasporti sono influenzati dallo sviluppo economico. Assumendo anche altre ipotesi concernenti la politica dei trasporti e dell'ordinamento del territorio, gli ambiti modellabili vengono ulteriormente scandagliati sotto forma di scenari. Le prospettive a lungo termine dipendono quindi fortemente dalle ipotesi adottate e quasi tutte sono variabili. Infatti, pur essendo elaborate con l'aiuto di procedimenti statistici, non esiste alcuna certezza matematica riguardo al probabile verificarsi dei singoli scenari.

La crescita inarrestabile dei trasporti

Tra il 2000 e il 2030, le prestazioni di trasporto viaggiatori su strada e rotaia aumenteranno, a seconda dello scenario, dal 15 al 29 per cento, ma più lentamente che nel corso degli ultimi 30 anni. In seguito alla politica svizzera in materia di trasporti, i trasporti pubblici aumenteranno in misura superiore alla media dal 22 al 78 per cento, riguadagnando quote di mercato. Per il traffico motorizzato privato si prevede un aumento fino al 20 per cento. Anche in futuro, tuttavia, l'automobile re-

sterà di gran lunga il mezzo di trasporto preferito.

Il traffico del tempo libero acquisterà ulteriore importanza (+26-31 per cento). Si prevede un'evoluzione dinamica anche per il traffico di transito. A causa della forte crescita del traffico turistico potrebbe addirittura registrare un incremento del 46 per cento entro il 2030. Invece, per quanto riguarda il traffico pendolare, ci si attende solo una crescita inferiore alla media. Il motivo principale è da ricercare nella diminuzione a lungo termine del numero di persone occupate e in formazione. La quota attuale del 24 per cento sul totale del traffico viaggiatori, dovrebbe diminuire di due o tre punti percentuali.

L'elaborazione di modelli per i trasporti presso il DATEC

L'ARE, in collaborazione con il Politecnico di Zurigo, l'UFT e l'USTRA, ha elaborato un modello bimodale per il traffico viaggiatori nazionale su strada e rotaia. Ciò ha permesso di calcolare lo scenario base delle Prospettive. La modellizzazione relativa al traffico merci è iniziata nei primi mesi del 2006. Un modello dei trasporti è uno strumento di lavoro utile, ad esempio, per analizzare le conseguenze di varianti d'offerta o di progetti d'infrastruttura, per calcolare il volume del traffico ed eventuali mutamenti nei rapporti di traffico, per determinarne i flussi e la ripartizione modale, per prevedere possibili future strettoie nella rete dei trasporti (colonne) nonché possibili risparmi di costi e tempo per gli utenti. Il modello nazionale per il traffico viaggiatori è messo a disposizione di Cantoni, città, regioni e dei relativi uffici d'ingegneria quale base per le loro pianificazioni.

Michael Arendt, michael.arendt@are.admin.ch

Le sfide alle città e agli agglomerati

In futuro, il traffico merci aumenterà di circa il doppio rispetto a quello viaggiatori. Fino al 2030, a seconda dello scenario, sulle vie di comunicazione svizzere c'è da attendersi un incremento dal 32 al 78 per cento delle prestazioni di trasporto merci. La quota della ferrovia sul complesso delle prestazioni di trasporto merci aumenterà dal 39 per cento al 43 fino al 47 per cento nel 2030, il che rappresenta un'inversione di tendenza rispetto alla situazione attuale.

Gli scenari evidenziano le prospettive di crescita del traffico merci e viaggiatori in Svizzera durante i prossimi due decenni e mezzo. Essi si differenziano in funzione dello sviluppo economico e a dipendenza dall'orientamento della politica dei trasporti e d'ordinamento del territorio. Ciò costituisce una grande sfida per le due politiche settoriali. Da una parte devono agire le città e gli agglomerati, dall'altra occorrono soluzioni e misure per uno sviluppo sostenibile del traffico turistico e del tempo libero.

(traduzione)

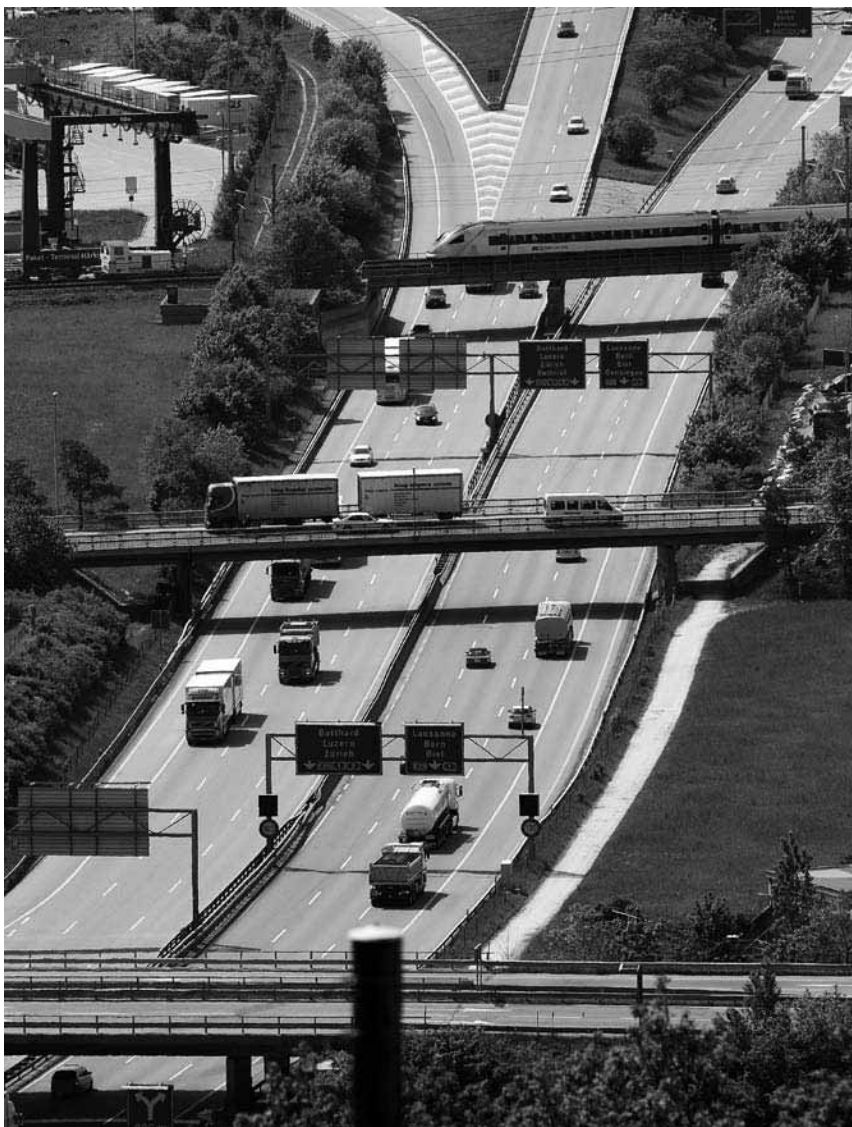
Bibliografia

¹ ARE (2004): Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs bis 2030 – Hypothesen und Szenarien [Prospettive del traffico merci in Svizzera fino al 2030 - Ipotesi e scenari]. Mandatari: ProgTrans AG, Basilea e Infras AG, Zurigo.
Fonti: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, n. art. 812.040.d o al sito www.are.ch

² ARE (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030 [Prospettive del traffico viaggiatori in Svizzera fino al 2030]. Mandatari: ProgTrans AG, Basilea e Infras AG, Zurigo.
Fonti: www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, n. art. 812.048.d o al sito www.are.ch



Kurt Infanger (1951), ing. dipl. ETH/SVI, ingegnere del traffico. Capo Sezione Dati di pianificazione presso l'ARE. Da 30 anni si occupa di questioni relative alla



pianificazione del territorio e ai trasporti. Attualmente è responsabile dell'aggiornamento e del completamento di dati di pianificazione relativi alla politica dei trasporti e territoriale, di analisi e studi di prospettive.

Stefan Rommerskirchen (1950), economista dipl., dott. rer. pol., fondatore, azionista di maggioranza e direttore della ProgTrans SA. Da 30 anni esegue mandati nel campo delle previsioni sulla domanda di trasporto, della politica dei trasporti,



dei fattori determinanti e degli effetti del traffico merci e viaggiatori.

Lutz Ickert (1974), ing. dipl., ingegnere del traffico. Capoprogetto presso la ProgTrans SA. La sua attività di consulente è incentrata sull'elaborazione di previsioni del traffico per progetti d'infrastruttura sulla base di concetti di pianificazione dei trasporti, e per prospettive a lungo termine a carattere generale tramite approcci econometrici.



Migliorare la struttura dell'insediamento – arginare l'incremento del traffico

• • • • •

Fred Baumgartner
fred.baumgartner@are.admin.ch
Helmut Schad
helmut.schad@are.admin.ch



Il comportamento della popolazione varia a dipendenza del sesso, dell'età, del reddito e del tipo di insediamento. Una speciale analisi del microcensimento 2000 sul comportamento nel traffico rivela che le strut-

ture spaziali e la mobilità sono fortemente interdipendenti. Buone strutture d'approvvigionamento e un'elevata densità insediativa contribuiscono ad arginare l'incremento del traffico.

L'estendersi dell'edificazione dispersiva, gli imbottigliamenti sempre più numerosi nelle città e negli agglomerati urbani, il peggioramento della qualità di vita, d'abitazione e di localizzazione, la crescente necessità di spazio e i limiti di finanziabilità dell'infrastruttura dei trasporti, provano chiaramente quanto sia appropriata l'importanza attribuita a una migliore connessione tra la pianificazione dell'insediamento e quella dei trasporti nel dibattito pianificatorio.

Nei grandi Comuni diminuisce il numero di automobili private

Il microcensimento 2000¹ sul comportamento nel traffico fornisce molti dati fondamentali utili all'approfondimento delle relazioni tra le strutture spaziali e la mobilità delle persone: gli indirizzi geocodificati degli intervistati possono essere messi in relazione con altre fonti di dati, come il censimento federale delle aziende, il censimento della popolazione, la statistica geocodificata delle zone edificabili e le fermate dei mezzi pubblici. Da ciò si possono ricavare informazioni differenziate sul contesto residenziale. Queste informazioni possono poi essere relazionate con la mobilità e le caratteristiche sociodemografiche degli intervistati.

Possedere un'automobile privata implica un aumento delle distanze quotidiane

Il modo in cui è strutturato un insediamento è in relazione con determinati parametri della mobilità, come ad esempio la distanza giornaliera per persona. Risultano così due tipi di relazioni:

- la distanza percorsa giornalmente è in relazione con aspetti come la densità insediativa nel quartiere residenziale e la distanza dell'abitazione dalle strutture d'approvvigionamento e dal centro del Comune, ma anche con la densità

insediativa, il numero di abitanti e la centralità del Comune di residenza. Uno dei motivi va ricercato nella distribuzione spaziale delle opportunità per attività, che determina i campi d'azione e le distanze giornaliere delle persone.

- Esiste, però, anche una catena di causa ed effetto indiretta: le caratteristiche territoriali influiscono sulla disponibilità di un'automobile privata e il possesso di un abbonamento ai mezzi pubblici perché, a dipendenza del contesto spaziale, i singoli mezzi di trasporto presentano un vantaggio specifico. Il possesso di un'automobile o di un abbonamento ai mezzi pubblici è, a sua volta, in relazione con le distanze percorse giornalmente: chi possiede un'automobile percorre distanze quotidiane maggiori.

Se si confrontano persone dal profilo socioeconomico molto simile, si nota che le distanze giornaliere percorse da coloro

- che vivono in Comuni ad alta densità insediativa,
- che abitano in un ambiente residenziale densamente edificato,
- che vivono in case plurifamiliari,
- che hanno la possibilità di raggiungere con percorsi brevi le strutture di servizio come ad esempio negozi, posta, banca, farmacia, sono minori.

Se aumentano le dimensioni del Comune, si nota una leggera diminuzione delle distanze percorse giornalmente. Questo è soprattutto un effetto indiretto dovuto al minor numero di automobili private nei Comuni di grandi dimensioni.

Le diversità nel tipo di insediamento, rispettivamente nella forma abitativa, determinano nella somma grandi differenze nelle distanze giornaliere percorse. La tabella 1 illustra questa constatazione sotto forma di modello per diversi tipi di insediamento e forme di spostamento (auto, abbonamento TP), considerando una persona dal seguente profilo sociodemografico: età tra 18

Dove progettare le installazioni a forte traffico?

Una recente pubblicazione spiega che l'ubicazione di costruzioni e impianti che, in seguito al traffico da essi generato presentano un notevole impatto sul territorio e l'ambiente, va stabilita nel piano direttore cantonale. Determinanti sono gli obiettivi e i fondamenti del diritto di pianificazione e i principi dello sviluppo sostenibile. Gli obiettivi economici, sociali e ambientali vanno considerati in modo ponderato e armonizzati tra loro. Nel piano direttore cantonale vengono stabilite le ubicazioni di installazioni a forte traffico e parallelamente il loro potenziale d'utilizzazione. La pubblicazione evidenzia le misure finora adottate per la determinazione del potenziale di utilizzazione. La scelta di misure adeguate compete ai Cantoni.

«Empfehlungen zur Standortplanung von verkehrintensiven Einrichtungen in der kantonalen Richtplanung», ed. Ufficio federale per l'ambiente e ARE, maggio 2006

e 29 anni, sposata, un figlio, reddito mensile di 5'000 franchi, per gli uomini una settimana lavorativa di 42 ore, per le donne di 24 ore. Nel caso di un reddito maggiore si notano distanze giornaliere chiaramente superiori: un reddito di 10'000 franchi mensili comporta, a seconda del tipo di insediamento, un aumento del 25 per cento.

La dotazione dell'insediamento influisce sulla mobilità d'acquisto

Anche l'offerta al dettaglio presso l'abitazione influisce sul comportamento nel traffico: più è piccola l'area di vendita raggiungibile nel quartiere di residenza, maggiori sono le distanze medie percorse per fare la spesa e

la quota del traffico motorizzato privato. Ad esempio, la metà della clientela dei grandi centri commerciali proviene da zone abitative con aree d'acquisto molto ridotte. Le quote più significative del traffico lento si hanno, in particolare, in zone residenziali con numerosi negozi di medie dimensioni. Le persone che abitano in case mono- o bifamiliari usano con una frequenza superiore della media l'automobile privata per fare la spesa. Le persone che dispongono facilmente di un'automobile percorrono mediamente tragitti per gli acquisti più lunghi rispetto alle persone che non ne dispongono in modo permanente.

La pianificazione del territorio può contrastare l'incremento del traffico

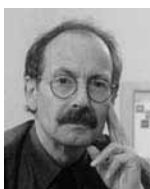
L'idea di sostenere e creare delle strutture in grado di arginare la necessità di mobilità senza limitare le attività delle persone con la pianificazione del territorio appare molto promettente. Le analisi confermano anche i requisiti di termini di pianificazione del territorio definiti per i progetti d'agglomerato: aumento della densità insediativa nei quartieri residenziali e nei Comuni tramite uno sviluppo centripeto; rafforzamento dei centri principali e secondari per disporre di un'offerta d'approvvigionamento variata e ben raggiungibile; sviluppo di qualità urbanistiche, in particolare con una rivalutazione dello spazio pubblico.

Nelle città di grandi e medie dimensioni, grazie allo sviluppo centripeto dell'insediamento e al supporto di molteplici strutture commerciali, si creano i necessari presupposti per un attraente traffico pedonale e ciclistico e per un potenziamento del trasporto pubblico. Anche nei Comuni periferici vale la pena mantenere la qualità dell'approvvigionamento in centri regionali ben raggiungibili per contrastare un ulteriore aumento delle distanze nel traffico.

(traduzione)

Tipo di urbanizzazione	Tipo di insediamento	Distanze giornaliere [km/persona]			
		Donna		Uomo	
		solo abb. MP*	solo auto	solo abb. MP*	solo auto
Grande città	a più piani, densificato	15	19	23	29
Grande città	case a schiera	17	22	26	33
Comune d'agglomerato	a più piani, densificato	17	22	26	33
Comune d'agglomerato	case unifamiliari	20	26	31	39
Centro regionale	case unifamiliari	19	24	29	37
Piccolo comune rurale	case unifamiliari	21	27	32	40

Tabella 1: distanze giornaliere in diversi tipi di insediamento (modello) *abbonamento ai mezzi pubblici



Fred Baumgartner (1945) è architetto e urbanista e Caposezione Urbanizzazione e paesaggio presso l'ARE.

Bibliografia

Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale di statistica (2001) La mobilità in Svizzera. Risultati del microcensimento 2000 sul comportamento nel traffico. Berna e Neuchâtel.

Helmut Schad (1962) è geografo e collaboratore presso la Sezione Pianificazione dei trasporti e delle infrastrutture dell'ARE.



«È necessario ripensare la città»

• • • • •

Intervista: Elias Kopf
Foto: Annett Altvater



Oggi, a differenza degli anni '50 del secolo scorso, la mobilità senza limiti rappresenta per la maggior parte degli svizzeri un fatto ovvio. Quest'evoluzione presenta cause e conseguenze sia di natura tecnica ed economica sia psicologiche e sociali. Vincent Kaufmann, professore di sociologia presso il Politecnico di Losanna, analizza il rapporto tra lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti, stabilisce collegamenti con altri fattori sociali e getta uno sguardo al futuro.

Mentre le città guadagneranno in importanza e qualità di vita, il distacco dall'era dell'automobile provocherà sconvolgimenti considerevoli a livello economico e quindi sociale.

Vincent Kaufmann è professore di sociologia urbana e d'analisi della mobilità al Politecnico federale di Losanna. Nato nel 1969 a Ginevra, ha sostenuto nel 1998 la tesi di dottorato sulla «scelta» modale. È stato ricercatore all'Università di Lancaster, all'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées e all'Università di Cergy-Pontoise.

«L'uomo ha bisogno di mobilità. È sempre alla ricerca di nuovi spazi». Cosa pensa di questa affermazione? È attuale?

Quanto affermerò in merito alla mobilità si iscrive prima di tutto nel segno dell'ambivalenza. In effetti, la mobilità ha due facce: da un canto è valorizzata, dall'altro è imposta. Prendiamo ad esempio la flessibilità professionale: in questo ambito, l'uomo non è sempre alla ricerca di nuovi spazi, ma è obbligato a frequentarli se non vuole essere escluso dal mercato del lavoro. Non dimentichiamo che in Svizzera i disoccupati sono teoricamente obbligati ad accettare un lavoro che dista fino a due ore di viaggio dal loro domicilio...

Sul piano individuale, il concetto di mobilità evoca sia libertà sia obbligo. Quale influsso ha la crescita della mobilità sul piano sociale?

Dal punto di vista dei valori, la mobilità è sostanzialmente positiva. Nel senso della scoperta e dell'emancipazione siamo invitati a muoverci, a spostarci. Le vacanze sono un buon esempio. Potremmo tranquillamente trascorrerle a casa, alla scoperta delle bellezze locali, ma il tempo libero si associa all'idea di andare lontano. Anche sul piano professionale prevale l'idea della distanza. Se dovete recarvi a Pechino o a Berlino per un incontro scientifico, Pechino ha per principio più valore perché è più lontano e quindi più prestigioso: è un segno di maggiore riconoscimento. Socialmente, il legame tra la lontananza e la valorizzazione dello spostamento funziona in modo generalizzato.

Non tutti hanno accesso agli spostamenti a lunga distanza. Coloro che ne hanno i mezzi, approfittano delle possibilità di spostamento offerte dai sistemi di trasporto. I meno fortunati sono invece più limitati. Le forme di mobilità che ha descritto sono riservate a un'élite privilegiata?

Per rispondere a questa domanda bisogna tornare al livello individuale. La mobilità è nel contempo un piacere e un obbligo. È una dimensione di ineguaglianze. In questo senso ho proposto il termine «motilità», che designa la capacità delle persone di spostarsi. Questa capacità è ripartita in modo disuguale tra la popolazione. La motilità non include solo la capacità fisica, ma anche l'accesso economico, le competenze in materia di organizzazione degli spostamenti e la capacità di servirsi dei mezzi di trasporto e di comunicazione in funzione dei progetti. Ad esempio, chi ha pochi soldi può viaggiare con una compagnia aerea a basso costo, come Easy Jet, ma ciò presuppone una competenza d'anticipazione. Se ci diamo da fare con tre mesi di anticipo, beneficiamo di un volo a prezzi molto convenienti. Se cominciamo a guardarci attorno tre giorni prima della partenza, i costi saranno nettamente superiori. Quindi, chi dispone di poco denaro e vuole viaggiare a prezzi modici deve giocare di tattica e di strategie. Ogni persona ha una capacità di muoversi definita da un certo numero di accessi, ad esempio l'accesso ai sistemi di trasporto. Si tratta di una questione di localizzazione che rinvia sia alla persona sia al contesto. Le competenze nell'ambito della motilità sono essenziali: una licenza di condurre, la conoscenza della rete di trasporti pubblici, le condizioni di circolazione ecc. Esistono tuttavia delle competenze ancora più importanti, che riguardano l'organizzazione della vita quotidiana.

Come si organizzano molte attività disperse nello spazio?

Ad esempio, una madre che lavora sviluppa grandi capacità di coordinare nel tempo e nello spazio le attività familiari e professionali. Ciò richiede delle competenze in materia di organizzazione della mobilità, che permettano di trovare soluzioni ingegnose per gli spostamenti affinché i componen-

ti della famiglia possano condurre una vita quotidiana piacevole.

Ma torniamo alla questione delle ineguaglianze contenute nella nozione di motilità. La motilità è disparitaria a due livelli: le persone possono essere molto o poco dotate in termini di accesso e/o di competenze e possono abitare in contesti che offrono potenzialità più o meno ricche di possibilità di spostamento e di svago.

Abbiamo parlato delle disparità economiche, ma esistono anche delle disparità demografiche. Tutti siamo confrontati con questi cambiamenti. Come si ripercuotono sulla mobilità?

Quando si è giovani, si è molto attivi e le escursioni, i viaggi, ogni spostamento è un piacere. A 65 o 75 anni, quando è già difficile essere mobili, diventa un peso spostarsi. Il forte aumento del traffico durante i finesettimana o nelle ore di punta al mattino e alla sera è ascrivibile alla mobilità giovanile. La mobilità del tempo libero occupa un posto sempre più importante tra i giovani. Qui l'offerta di trasporti in comune assume un ruolo importante: facilita gli spostamenti nelle «ore di punta» e favorisce gli spostamenti in automobile per il tempo libero, dato che durante i finesettimana e la sera l'offerta è ridotta.

In Europa si parla molto di «rinascita» delle città. Questa rinascita è imputabile agli anziani che tornano ad abitare in città?

Il movimento di ritorno in città è un dato di fatto. Ci sono sessantenni che desiderano vivere in città in un'abitazione più piccola, ma il mercato dell'alloggio non è facile. Si pongono determinati ostacoli. Quando si hanno 60 anni, si vive in periferia e si hanno dei vicini, degli amici, è difficile abbandonare il proprio ambiente per un quartiere urbano in centro, anche se per principio la si considera una buona scelta. Ci

sono quindi molti anziani che rimangono in periferia, dove si acuisce il problema delle cure a domicilio, dei costi della salute e della solitudine.

Esistono altri segmenti di popolazione che contribuiscono alla «rinascita» delle città?

Si sta lavorando su questo aspetto nell'ambito di un progetto del Programma nazionale di ricerca PNR-54 denominato «Urban Sustainable Habitat for Families». Con questa ricerca si intende scoprire in quale misura si possono indurre le famiglie a tornare in città. Quali sono le condizioni urbanistiche, strutturali, sociali (vita di quartiere), architettoniche necessarie a conservare e sviluppare un contesto urbano adatto alle famiglie in Svizzera? Si osserva una tendenza a tornare in città tra i giovani d'età compresa tra i 25 e i 35 anni, soli o in coppia, senza figli, con un buon reddito, che in città cercano una vita sociale più attiva e delle strutture culturali cui fanno sovente ricorso. Per le famiglie, invece, il ritorno in città non entra in considerazione. Le politiche loro destinate producono sovente l'effetto contrario.

A Parigi, dove la ristrutturazione dei quartieri è uno dei grandi problemi, ci si è recentemente chinati su questo tema. La Città cerca di attirare le categorie sociali intermedie e le famiglie ma la sua politica attira solo i giovani con un reddito elevato e favorisce la speculazione.

In termini più generali si è osservato che le Città che adottano una politica di moderazione del traffico e offrono iniziative culturali di quartiere suscitano sempre di più l'interesse della popolazione giovane. In Svizzera, ciò si osserva a Berna, come pure Zurigo, Basilea e Ginevra.

L'affermazione secondo cui la città dev'essere «abitabile» da ogni segmento di popolazione potrebbe lasciar presagire un calo della mobilità: siccome la gente è soddisfatta

del contesto in cui vive, si sposta meno.

Rendere lo stesso spazio piacevole per tutti è un vero e proprio tema di ricerca. C'è un fenomeno che si osserva tra gli abitanti delle grandi città, come Zurigo o Parigi. La gente che abita in centro se ne va spesso il finesettimana. Percorre centinaia di chilometri. Losanna, ad esempio, è una città che durante il finesettimana è praticamente vuota. Impressionante! Molti partono, adducendo motivazioni come: abitiamo in città, durante il finesettimana abbiamo bisogno di cambiare aria, cerchiamo la campagna. Le persone che abitano in periferia, soprattutto se vivono in una casa monofamiliare, invece, restano volentieri a casa, nel loro giardino.

Quali sono le conseguenze politiche di questa situazione?

Per favorire il ritorno nelle città, l'abitato urbano e la mobilità sostenibile, le città devono migliorare la loro qualità. Bisogna evitare che tutti abbiano voglia di partire per il finesettimana. Non mi riferisco solo alla politica dell'alloggio; bisogna rendere confortevole, piacevole e interessante il contesto «città». Ciò presuppone un intervento pesante.

Come bisogna organizzare gli alloggi per ridurre i flussi circolatori? È troppo tardi per contenere questi flussi visto che «la città è costruita», come disse Ursula Koch?

Paradossalmente, se vogliamo veramente favorire l'abitato urbano, dobbiamo «compattare» la città. Parigi è un buon esempio in questo senso: è una delle città più compatte e più interessanti per viverci, se consideriamo le aspirazioni della popolazione dell'Île-de-France. Una delle piste da seguire è quella di compattare la città aumentandone la qualità di vita. Esistono modelli urbanistici efficaci, anche se sono sovente modelli antichi.

A titolo di esempio possiamo citare Carouge, nella regione di Ginevra. È una cittadina recente, costruita nel XVIII secolo per far concorrenza a Ginevra. È innovativa per l'epoca, con isolati di case a due/tre piani oltre al pianterreno, e giardino interno. È abbastanza densa e molto compatta. Una tipologia urbana molto apprezzata. Non si tratta ora di riprodurre una copia esatta di Carouge, ma si potrebbe attualizzarne i principi architettonici per incrementare l'attrattiva della città contemporanea. Soprattutto non bisogna dire: la città è costruita, fine! La città non è mai finita, altrimenti cadiamo in una sorta di conservatorismo nel quale non bisogna toccare nulla visto che si tratta di un testimone di un'epoca passata.

Abbiamo parlato di architettura e pianificazione. Se torniamo sul piano individuale, si osserva un aumento del tempo libero. Come si ripercuote questo sviluppo sulla mobilità, la circolazione e il traffico?

Dietro l'aumento del tempo libero si cela una tendenza generale. Rispetto al passato si mescolano più attività, le relazioni tra le attività nella città quotidiana si ricompongono. Negli anni '60 vigeva uno stile di vita diverso: si andava al lavoro per lavorare. Era la sfera professionale. Ce se ne andava e si ritornava nella sfera privata, quella domestica. Era un modello in cui ogni sfera d'attività (lavoro, casa, svago) aveva un'unità che si costruiva tanto nel tempo quanto nello spazio. Tra questi tempi e questi spazi c'erano dei tempi di trasporto che servivano da legame, da interstizio.

Ai nostri giorni, invece, gli orari sono più flessibili e le sfere d'attività si mescolano. Lo spazio privato sconfinava in quello professionale e viceversa. È diventato normale lavorare a casa o in un luogo diverso dall'ufficio. Questo miscuglio di attività sottolinea la tendenza evolutiva di una moda di vita legata ai cambiamenti tecnologici.



Quali sono le conseguenze per la mobilità?

Esistono diverse tesi. La prima – e anche la più importante – sostiene che la mobilità ha smesso di fungere da interstizio tra le attività per diventare un tempo a parte intera. Si utilizza il tempo degli spostamenti con i trasporti pubblici per lavorare, per leggere. Il fenomeno dei giornali gratuiti non è un caso. Il migliore esempio in questo senso è costituito dal fatto che si usa il treno per lavorare. Il treno diventa un luogo di lavoro per i pendolari. Buona parte dell'economia dei trasporti si fonda sull'ipotesi dei tempi per gli spostamenti interstiziali, secondo cui una persona che deve spostarsi cerca di ridurre al minimo il tempo di viaggio. Tuttavia, se si utilizza questo tempo per svolgere delle attività, questa affermazione perde progressivamente la sua valenza, mentre questo comfort acquisisce maggiore importanza.

I trasporti pubblici non sono a buon mercato. Come si può ottimizzare la loro redditività?

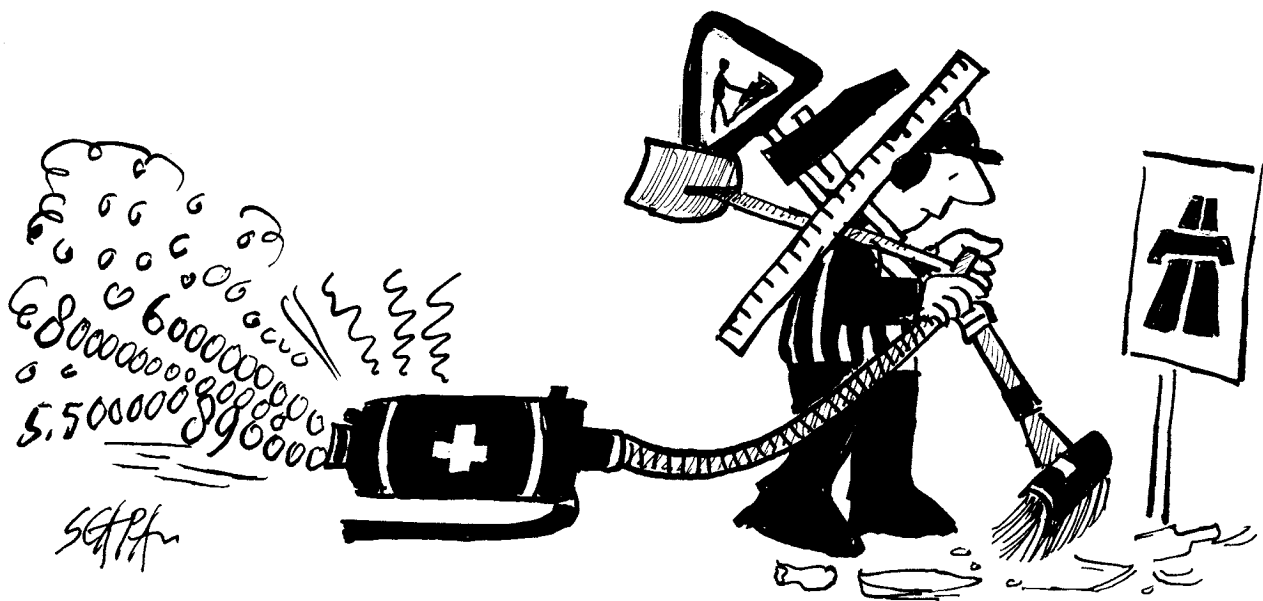
Sono soprattutto tre categorie di popolazione a utilizzare molto i trasporti pubblici: gli studenti, le persone che non hanno accesso all'automobile ma non per scelta e gli anziani. Questi tre segmenti costituiscono la base essenziale. Credo che le reti di Zurigo e Basilea sfuggano a questo fenomeno, diversamente dalle grandi città romande. È un problema per queste città, la cui offerta non ha mai compiuto quel salto qualitativo che avrebbe attirato altre categorie. Forse a Ginevra qualcosa si muove, ma non nei Comuni dell'agglomerato. Migliorando l'offerta di trasporti pubblici, si attirano più clienti ma si aumenta il deficit in termini assoluti. È pericoloso. Berna è un buon esempio: tutti usano i trasporti pubblici ma la situazione finanziaria di questi ultimi è tutt'altro che rosea.

Esistono all'estero regioni o città che hanno applicato modelli o soluzioni per questo problema? Regioni che potrebbero fungere da modello per la Svizzera?

Direi di no. Anzi, ho sovente l'impressione inversa, ossia che si prenda la Svizzera ad esempio per risolvere i problemi concernenti i trasporti pubblici. Il fatto che i trasporti pubblici siano finanziati dalle casse comunali, cantonali ecc. è considerato straordinario in alcuni paesi.

Finanziamento a parte, ci sono dei mezzi in grado di garantire la redditività dell'offerta di trasporti pubblici di cui non si parla a sufficienza. Si potrebbe, ad esempio, concentrare l'urbanizzazione attorno alle stazioni.

Più l'urbanizzazione si concentrerà attorno alle strutture di trasporto pubblico, più facilmente si riempiranno bus e treni.



Come vede la Svizzera nel 2050 dal punto di vista della mobilità e dell'alloggio?

Penso che nel 2050 le città saranno centri residenziali molto più interessanti di adesso. Le città in senso morfologico. Credo che il ritorno degli abitanti in città sia un fenomeno più profondo di quanto non si supponga. In altre parole, viviamo in una società individualista e, di conseguenza, giunge anche il momento in cui abbiamo bisogno di sentire che apparteniamo a un tutto. Il fatto di abitare in città permette di ricostituire l'impressione di questo tutto, costeggiando e frequentando determinati luoghi o gli eventi festivi urbani. Cose che permettono di ritrovare un legame che non si trova evidentemente nell'area periurbana. Pen-

so che nel 2050 la città svizzera sarà apprezzata e richiesta quale luogo di domicilio, perché sapremo renderla piacevole dal punto di vista sensoriale, liberandola dei suoi aspetti fastidiosi. Sul piano della mobilità nutro invece grandi timori. Un altro paradosso. Penso che l'automobile individuale, così come la conosciamo oggi, abbia i giorni contati, essenzialmente a causa dell'esaurimento delle riserve petrolifere. Nel 2050 avremo certamente inventato qualcosa per sostituirla. Non ho nessun dubbio in merito: diamo fiducia alla creatività degli ingegneri! La mia paura è dettata dalla nostra dipendenza economica dall'automobile. In Francia, ad esempio, vige un consenso politico relativamente sincero sulla considerazione che in città circolano troppe automobili. Eppure gli stessi politici temo-

no una catastrofe nazionale se la gente comincia a comperare meno automobili. Credo che ciò corrisponda anche alla realtà elvetica. Se aggiungiamo gli impieghi diretti o indiretti dei costruttori e dei loro concessionari, vi aggiungiamo i garagisti e tutte le altre professioni legate al mondo dell'automobile, otteniamo una fetta importante del mercato occupazionale. Questo mi sembra il vero nocciolo del problema: come possiamo passare da un'economia ampiamente fondata sull'automobile a un'economia capace di fornire impieghi con qualcos'altro? E qui sta la mia paura per il 2050.

(traduzione)



Favorire uno sviluppo sostenibile delle reti di trasporto



Michel Matthey
michel.matthey@are.admin.ch



La Confederazione, con il Piano settoriale dei trasporti, fornisce una visione generale dello stato e dello sviluppo a livello nazionale dei diversi vettori di trasporto. Esso riguarda la strada, la ferrovia, l'aeronautica nonché, nei limiti di competenze della Confederazione, la navigazione. Il piano setto-

riale fissa gli obiettivi, i principi e le priorità per un'evoluzione coordinata e sostenibile delle reti di trasporto d'importanza nazionale. Indica, inoltre, quali sono gli ambiti in cui potrebbero sorgere dei problemi e quali sono le esigenze da considerare nella ricerca di soluzioni.

Il Piano settoriale dei trasporti costituisce una base coordinata, transvettoriale e orientata agli obiettivi della sostenibilità per le decisioni del Consiglio federale e dell'Amministrazione nel settore dell'infrastruttura di trasporto. È, inoltre, la base per la coordinazione dei compiti di Confederazione e Cantoni nell'elaborazione e approvazione dei piani direttori cantonali e nell'elaborazione e valutazione dei progetti d'agglomerato.

Tra i dossier più importanti nel settore dell'infrastruttura dei trasporti si annoverano lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria, la definizione della rete stradale, la Riforma delle ferrovie 2, l'attuazione del Fondo infrastrutturale, i programmi di costruzione delle strade nazionali e gli accordi sulle prestazioni con le imprese ferroviarie. La Confederazione, inoltre, prende decisioni nell'ambito dell'infrastruttura dei trasporti laddove rilascia concessioni e autorizzazioni o concede sussidi per progetti in materia. Il Piano settoriale dei trasporti dovrebbe assicurare, a medio e lungo termine, una migliore coerenza delle decisioni della Confederazione in materia d'infrastrutture di trasporto, un impiego più efficiente dei mezzi finanziari della Confederazione e un'evoluzione sostenibile dell'infrastruttura di trasporto. Esso contribuisce ad una migliore armonizzazione dei progetti, permette di evitare doppioni e di sfruttare al meglio le eventuali sinergie. Aiuta, quindi, a risparmiare tempo, denaro ed energia.

Mettere in atto le «Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero»

Il Piano settoriale dei trasporti si occupa dell'infrastruttura del trasporto individuale motorizzato, del trasporto pubblico e al traffico lento. Esso assicura la coordinazione di tutti i vettori di trasporto (strada, rotaia, aria, acqua) per il trasporto merci e passeggeri.

Ne risultano tre obiettivi ai sensi della «Strategia per uno sviluppo sostenibile 2002».

- Tutti i gruppi della popolazione e tutte le parti del Paese devono avere accesso ad una mobilità sicura. I rapporti di scambio tra le regioni del Paese e con l'estero devono essere possibili minimizzando le ripercussioni negative del traffico sulla qualità della vita (dimensione società).
- Lo sviluppo economico va sostenuto, e le esigenze di mobilità vanno soddisfatte nel modo più efficiente possibile dal punto di vista economico. Inoltre, le spese dell'ente pubblico per gli investimenti in nuove infrastrutture e i costi successivi devono restare ad un livello sopportabile (dimensione economia).
- La mobilità va pensata e realizzata in modo rispettoso dell'ambiente e dei parametri energetici. Le ripercussioni negative per l'uomo e l'ambiente sono da ridurre al minimo (dimensione ambiente).

Gli obiettivi, le strategie e le priorità del Piano settoriale dei trasporti sono orientati all'attuazione dei postulati delle «Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero» e cioè il sistema urbano svizzero integrato, il collegamento alla rete di trasporti europea, il rafforzamento dei territori rurali e l'urbanizzazione centripeta.

Prospettive generali con particolare riguardo per le regioni

Il Piano settoriale effettua un'analisi dell'infrastruttura di trasporto esistente e già decisa dal punto di vista economico, sociale ed ecologico. Esso informa sulla dimensione e l'importanza dei problemi cui andremo incontro durante i prossimi vent'anni e ne deduce le necessità d'intervento della Confederazione.

Gli obiettivi, le strategie e le priorità definite nel piano settoriale per lo sviluppo dell'infrastruttura di trasporto applicano la strategia del Consiglio fe-

derale per uno sviluppo sostenibile e tengono in considerazione gli intenti di altre politiche federali (politica dei trasporti, politica d'ordinamento del territorio, politica dell'ambiente, politica finanziaria, vedi fig.1).

Il piano settoriale affronta i problemi d'infrastruttura partendo da una prospettiva generale. Tuttavia, esso non si limita a una visione astratta, ma tiene conto delle peculiarità delle singole regioni ed orienta le misure della Confederazione in funzione delle prospettive di sviluppo dei Cantoni (vedi fig.2).

Inglobare una visione esterna

Il Piano settoriale dei trasporti tiene conto delle prime stesure delle parti concettuali relative ad un piano settoriale Strada e ad un piano settoriale Ferrovia/trasporti pubblici passati nel 2002 attraverso processi di consultazione e di partecipazione a livello nazionale. Ha accolto le proposte allora espresse coordinando i vettori di trasporto e approfondendo la collaborazione con i Cantoni. Inoltre, stabilisce obiettivi, strategie e misure a livello

A1 Mantenere la funzionalità delle infrastrutture di trasporto per la società e l'economia.

A2 Migliorare la qualità dei collegamenti tra gli agglomerati e i centri.

A3 Garantire l'accessibilità delle regioni rurali e dei centri turistici e garantire il servizio universale.

A4 Promuovere lo sviluppo centripeto degli insediamenti e migliorare la qualità degli spazi insediativi.

A5 Garantire la sicurezza dei trasporti.

A6 Ridurre l'impatto ambientale e preservare le risorse vitali naturali.

A7 Creare un rapporto costi/benefici positivo e mantenere a livelli sostenibili le spese pubbliche.

Fig.1: Obiettivi della politica in materia d'infrastruttura di trasporto

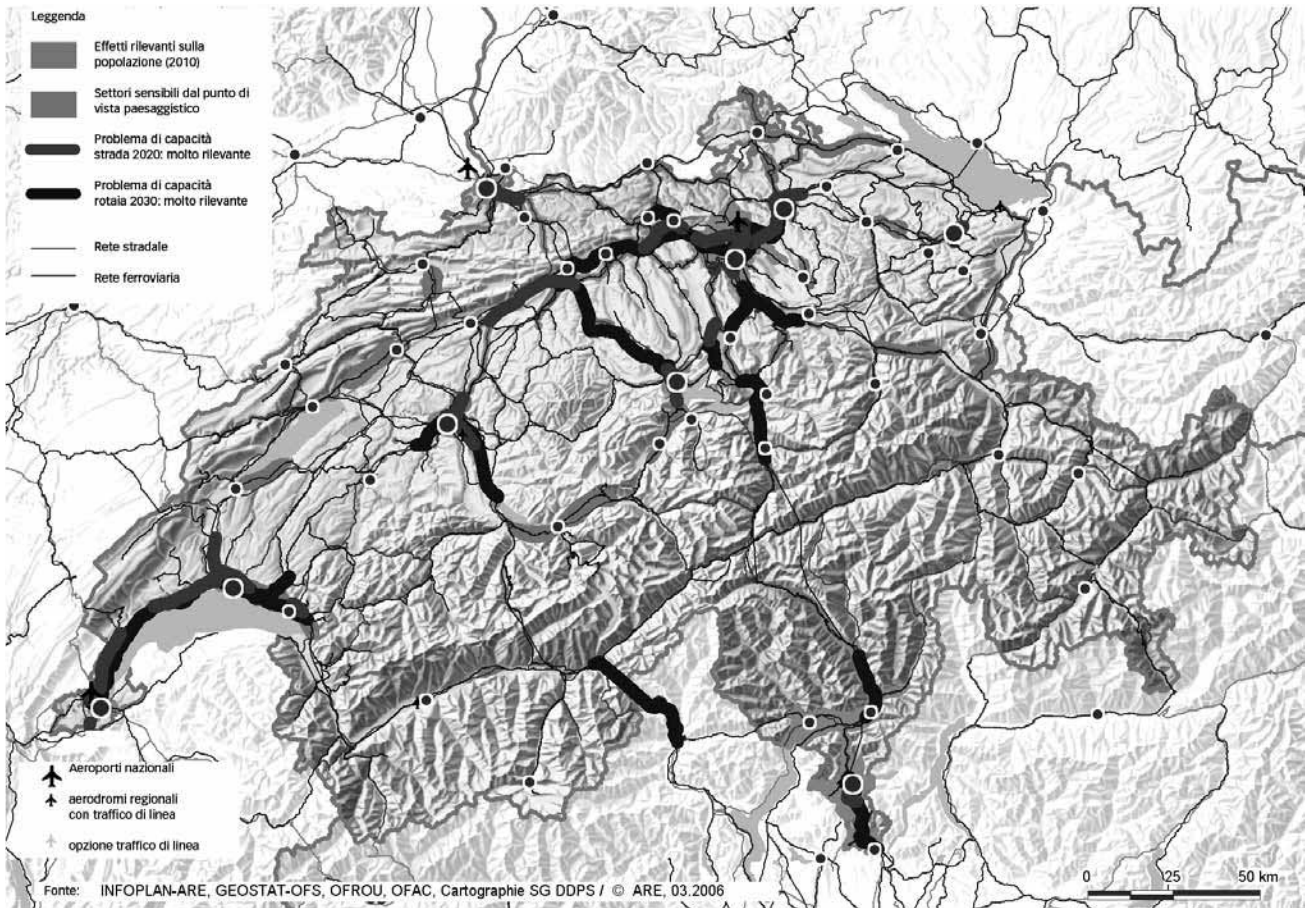


Fig.2: Possibilità d'intervento nel settore della pianificazione dell'infrastruttura di trasporto

lo territoriale. L'elaborazione del piano settoriale è avvenuta in stretta collaborazione con i servizi federali con attività d'incidenza territoriale e con i Cantoni. I risultati intermedi dei vari lavori sono stati discussi, tra il febbraio 2004 e il giugno 2005, in nove workshop con i rappresentanti dei Cantoni. Sono stati specialmente trattati i risultati dell'analisi della situazione, l'orientamento generale della politica dell'infrastruttura dei trasporti e i principi d'intervento della Confederazione nei diversi settori. Al fine di armonizzare gli obiettivi, i principi e le priorità relativi alla pianificazione dell'infrastruttura dei trasporti con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile, la documentazione relativa al piano settoriale è stata valutata, nell'ottica della sostenibilità,

da esperti esterni. L'obiettivo di questa valutazione era di riconoscere precocemente eventuali disequilibri tra le tre dimensioni della sostenibilità e cioè ambiente, società ed economia e quindi apportare delle migliorie.

La base partenariale è di grande valore

I principi e le regole contenuti nel piano settoriale riguardanti la pianificazione e la coordinazione di progetti relativi all'infrastruttura di trasporto mirano a contribuire a una migliore armonizzazione dei vettori di trasporto, ad assicurare la coordinazione con lo sviluppo degli insediamenti e ad orientare maggiormente i progetti in funzione

della sostenibilità. Anche nelle prossime fasi della pianificazione si attribuisce grande importanza alla cooperazione su base partenariale con i Cantoni per quanto riguarda i concetti settoriali o territoriali, i piani direttori cantonali, i progetti d'agglomerato o i progetti singoli.

(traduzione)



●
Michel Matthey (1947), arch. dipl. ETH, urbanista FSU, dirige la Sezione Pianificazione dei trasporti e delle infrastrutture presso l'ARE. È specializzato in questioni di pianificazione del territorio a livello sovralocale.

Terminologia – Piano settoriale, piano direttore e progetto d’agglomerato: un confronto sistematico

• • • • •

Alexandra Bachmann, Michel Matthey und Rolf Geiger, ARE
alexandra.bachmann@are.admin.ch; michel.matthey@are.admin.ch; rolf.geiger@are.admin.ch

I progetti d’agglomerato sono uno strumento nuovo nell’ambito della politica dei trasporti e dello sviluppo territoriale. Il loro collocamento nel sistema di pianificazione e la valutazione della loro valenza risultano difficili anche per gli esperti del ramo. Il seguente confronto è inteso come contributo alla chiarificazione. L’obiettivo è di evidenziare le analogie, le differenze e i rapporti che intercorrono fra il piano settoriale, il piano direttore e il progetto d’agglomerato in relazione all’evoluzione dei trasporti e degli insediamenti. (traduzione)

	Piano settoriale dei trasporti	Piano direttore	Progetto d’agglomerato (parte insediamento e trasporti)
Basi legali	Legge sulla pianificazione del territorio LPT art. 13	Legge sulla pianificazione del territorio LPT art. 6-12	Legge sul fondo infrastrutturale (LFIT) e legge federale concernente l’utilizzazione dell’imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata LUMin (in preparazione).
Obiettivo	Coordinazione delle attività ad incidenza territoriale della Confederazione nel settore dei trasporti in sintonia con le prospettive di sviluppo territoriale dei Cantoni.	Coordinazione tra i temi delle attività ad incidenza territoriale di tutti i livelli statali sul territorio cantonale, ad esempio nell’ambito dei trasporti, dell’insediamento e del paesaggio e orientamento in funzione dello sviluppo territoriale auspicato.	Piano di misure coordinato e prioritizzato a lungo termine insediamento e trasporti, la cui attuazione è sostenuta finanziariamente dalla Confederazione.
Contenuto	Obiettivi e principi generali, priorità e disposizioni di coordinazione che inquadrano le attività della Confederazione nel settore dei trasporti.	Obiettivi, principi, priorità e disposizioni di coordinazione relativi al territorio che inquadrano le attività di tutti i livelli statali sul territorio cantonale.	Misure priorizzate e definite degli agglomerati per l’orientamento dello sviluppo dell’insediamento e per tutti i vettori di trasporto.
Responsabilità	Confederazione (in collaborazione con i Cantoni); adozione da parte del Consiglio federale.	Cantoni (in collaborazione con la Confederazione e i Cantoni vicini). approvazione da parte del Consiglio federale.	Il Cantone o un ente responsabile autonomo a livello d’agglomerato (stabilito dal Cantone); valutazione da parte della Confederazione e stanziamento dei crediti da parte del Parlamento federale (decreto finanziario).
Obbligatorietà	Obbligo di considerazione per le autorità a tutti i livelli: un nuovo progetto va pianificato e realizzato nel quadro prescritto dal piano settoriale.	Obbligo di considerazione per le autorità a tutti i livelli: un nuovo progetto va pianificato e realizzato nel quadro prescritto dal piano direttore.	Obbligo d’attuazione: le prestazioni della Confederazione e degli enti responsabili sono stabilite sulla base del decreto finanziario.
Legami con gli strumenti di finanziamento dell’infrastruttura dei trasporti	Stabilisce il quadro entro il quale possono essere impiegati gli strumenti di finanziamento. Ad esempio, il Programma pluriennale per la costruzione delle strade nazionali, il decreto FTP, il Fondo infrastrutturale o gli accordi sulle prestazioni con le imprese ferroviarie.	Stabilisce le condizioni quadro per progetti e misure realizzabili con gli strumenti di finanziamento per l’infrastruttura dei trasporti.	I progetti d’agglomerato sono un presupposto per l’accesso ai sussidi del Fondo infrastrutturale (parte traffico d’agglomerato). L’efficacia del progetto d’agglomerato viene misurata secondo criteri definiti ed influisce sulla misura della partecipazione della Confederazione.
Correlazioni	Evidenzia come la Confederazione intende adempiere i suoi compiti in materia di trasporti e stabilisce, quindi, le condizioni quadro per i piani direttori e i progetti d’agglomerato. Inoltre, il piano settoriale è uno strumento d’attuazione per le misure del progetto d’agglomerato, in particolare per le misure relative alle infrastrutture di competenza della Confederazione.	Illustra il modo in cui il Cantone intende gestire il suo sviluppo territoriale e stabilisce quindi le condizioni quadro per i piani settoriali federali, per i piani direttori dei Cantoni confinanti e per i progetti d’agglomerato. Il piano direttore, inoltre, è uno strumento per la messa in atto delle misure del progetto d’agglomerato, in particolare quelle che riguardano l’insediamento o esterne al perimetro dell’agglomerato.	Illustra le intenzioni di sviluppo dell’agglomerato del Cantone e dei Comuni in relazione a insediamento e trasporti, e costituisce quindi la base per i piani settoriali della Confederazione e per i piani direttori cantonali. Il progetto d’agglomerato dev’essere coordinato con il piano direttore cantonale e il piano settoriale: i contenuti rilevanti vanno inclusi nel piano direttore.

forum raumentwicklung

Informationsheft
Erscheint dreimal jährlich
34. Jahrgang

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)

Redaktionskommission

Rudolf Menzi (Leitung), Andrea Meier,
Reto Camenzind, Marco Kellenberger

Übersetzung

Französisch:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Relecture: Daniel Béguin
Italienisch:
Antonella Schregenberg-Rossi, Olsberg
Relecture: Peter Schrembs

Redaktion und Produktion

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Basel

Gestaltung und Fotografie

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Bern
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnemente

Bestellungen/Vertrieb:
BBL, Vertrieb Publikationen, CH-3003 Bern
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
Art.-Nr. 812.000
Jahresabonnement Fr. 30.70
Ausland Fr. 34.--
Einzelnummer Fr. 10.25
Ausland Fr. 12.--

Adresse

Bundesamt für Raumentwicklung
3003 Bern
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Amt)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE

Bern 2006, Abdruck erwünscht mit Quellen-
angabe; Belegexemplar an ARE
ISSN 1660-6248

www.are.admin.ch

Die verschiedenen Artikel widerspiegeln
jeweils die Meinungen ihrer AutorInnen. Sie
können daher von den Überzeugungen des
Herausgebers und der Redaktion abweichen.

forum du développement territorial

Bulletin d'information
Paraît trois fois par an
34e année

Editeur

Office fédéral du développement territorial (ARE)
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)

Commission de rédaction

Rudolf Menzi (direction), Andrea Meier,
Reto Camenzind, Marco Kellenberger

Traduction

Français:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Relecture et adaptation: Daniel Béguin
Italien:
Antonella Schregenberg-Rossi, Olsberg
Relecture et adaptation: Peter Schrembs

Rédaction, production

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Bâle

Création, réalisation, photographie

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berne
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnement

Commandes/distribution:
OFCL, diffusion publications, CH-3003 Berne
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abonnement annuel Fr. 30.70
Étranger Fr. 34.--
Numéro simple Fr. 10.25
Étranger Fr. 12.--

Adresse

Office fédéral du développement territorial
3003 Berne
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Office)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE

Berne 2006, Reproduction autorisée avec
mention de la source; copie à l'ARE
ISSN 1660-6248

www.are.admin.ch

Les différents articles expriment les avis de
leurs auteur/e/s respectifs/ves. Ils peuvent de
ce fait présenter des convictions divergentes
de celles de l'éditeur et de la rédaction.

forum sviluppo territoriale

Bollettino d'informazione
Esce tre volte all'anno
34mo anno

Editore

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

Commissione della redazione

Rudolf Menzi (direzione), Andrea Meier,
Reto Camenzind, Marco Kellenberger

Traduzione

Francese:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Rilettura e adattamento: Daniel Béguin
Italiano:
Antonella Schregenberg-Rossi, Olsberg
Rilettura e adattamento: Peter Schrembs

Redazione, produzione

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Basilea

Creazione, realizzazione, fotografia

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berna
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abbonamento

Ordinazioni/distribuzione:
UFCL, distribuzione pubblicazioni, CH-3003 Berna
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abbonamento Fr. 30.70
Estero Fr. 34.--
Numero singolo Fr. 10.25
Estero Fr. 12.--

Indirizzo

Ufficio federale dello sviluppo territoriale
3003 Berna
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Ufficio)
Fax 031 322 47 16 (Informazione)

© ARE

Berna 2006, Riproduzione autorizzata con
menzione della fonte; copia all'ARE
ISSN 1660-6248

www.are.admin.ch

I vari articoli riflettono di volta in volta le
opinioni degli autori/delle autrici. Possono
quindi discostare da quella dell'editore e del-
la redazione.

