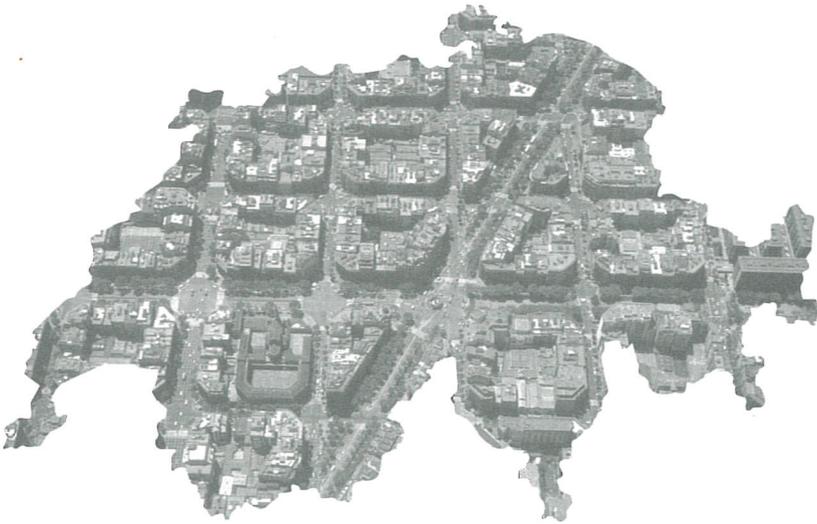




LO SPAZIO URBANO DI DOMANI

Colloquio di studio interdisciplinare
per il futuro della Svizzera

Lugano, marzo 2003





Comitato di Coscienza Svizzera:

- Fausto Bottoli
- Giuseppe Beeler
- Ezio Cattaneo
- Raffaello Ceschi
- Luigi Corfù (vice presidente)
- Guido Corti
- Achille Crivelli
- Fabrizio Fazioli (presidente)
- Antonio Gili
- Guido Locarnini
- Alessio Petralli
- Remigio Ratti
- Elena Salvioni
- Lorenzo Sganzini



INDICE

Introduzione	5
Collaborazione nello spazio urbano di domani	7
Note introduttive	9
Contributi	15
“Per un’esperienza sensoriale di un territorio alla ricerca di una (nuova) identità”, F. Buzzi	17
“Un nuovo asse di trasporto per rafforzare l’agglomerato di Lugano”, M. Celio	25
“Svizzera: Metropoli-arcipelago”, L. Demichelis	31
“Per una nuova immagine della Svizzera”, A. Felicioni	35
“Ambiente, sistema economico e salute”, M. Filippini	45
“La politica federale degli agglomerati”, F. Ratti	51
“Uno sguardo sui rapporti tra la città e la montagna negli anni ’90”, G.P. Torricelli	57
Documento: “Le città al centro del Ticino”, P. Zanetti / USTAT	67



INTRODUZIONE

Sono raccolti in questo quaderno gli atti di una giornata di studio sul **Futuro della Svizzera urbana** tenuta all'Università di Lugano. Era il marzo scorso e la riflessione si svolgeva contemporaneamente in altre parti del paese, coinvolgendo decine e decine di esperti, sotto il patrocinio dell'associazione **Metropoli Svizzera** e con la collaborazione di **Coscienza Svizzera**. Questo singolare esercizio plurilingue e interregionale consente ora di avanzare proposte concrete per una diversa lettura del territorio nazionale per una migliore convivenza dei suoi abitanti. Segnaliamo al riguardo i siti web **www.metropole-ch.ch** e **www.coscienza Svizzera.ch**

Metropoli Svizzera è un'avventura iniziata dieci anni fa alla quale Coscienza Svizzera ha contribuito in prima linea sin dall'inizio. L'associazione è trilingue, ha sede a Zurigo e conta qualche centinaio di adesioni, individuali e collettive, prevalentemente architetti, urbanisti, enti pubblici e associazioni. Il suo scopo è quello di diffondere un'idea della Svizzera non più indissolubilmente legata al federalismo politico bensì a un concetto prevalentemente territoriale, sociale ed economico del paese, che ponga prospettive più adeguate ai profondi cambiamenti avvenuti in questi decenni.

La Svizzera dei 26 cantoni è oramai una grande e unica città. Più del 70% dei cittadini residenti vive in una urbanità diffusa, organizzata in 48 agglomerazioni attorno a 5 poli: il polo industriale e finanziario di Zurigo, il polo internazionale e bancario del lago Lemano, il polo industriale e bancario renano, il polo politico e metropolitano bernese, il polo turistico e terziario ticinese. Resta per il nuovo federalismo elvetico il compito di riavvicinarli e di fonderli in un sistema urbano unico. Tra il 1970 e il 1990 la parte degli Svizzeri residenti in agglomerazioni è letteralmente esplosa, più che in ogni altra nazione europea. Fra i fenomeni che sono all'origine di questa "periurbanizzazione" è l'evacuazione delle classi più agiate dal centro delle città verso l'esterno, alla ricerca di zone verdi e più pregiate. Ciò che di fatto ha provocato un'oscillazione della campagna verso la città, creando un cerchio sempre più largo e sempre più denso di pendolari. Ma attenzione, questo non è assolutamente un fattore di coesione sociale, anzi. Anno dopo anno le ineguaglianze crescono, perché la società urbana genera pure la frattura sociale. Ma non solo. Il mercato delle megalopoli è diventato il mercato mondiale, perché la "metropolizzazione" non è altro che una forma di globalizzazione applicata allo spazio urbano. Essa minaccia il piccolo commercio, le varietà agricole, le ricchezze regionali, i patrimoni culturali, le risorse specifiche di una società plurilingue e federalista. La Metropoli



Svizzera parlerà l'inglese? Cancellerà i particolarismi e si adegnerà ai dettami della comunicazione universale? Si appiattirà alle esigenze di un'economia sempre più accelerata? Lasciata al suo destino la megalopoli rischia insomma la degenerazione incontrollata. Lo scenario può essere inquietante. C'è in ogni caso di che riflettere per un totale ripensamento del federalismo elvetico a misura d'epoca.

Il quaderno 24 di Coscienza Svizzera vuole essere un contributo a questa riflessione generale. Buona lettura dunque.

Fabrizio Fazioli
Presidente Coscienza Svizzera



COLLABORAZIONE NELLO SPAZIO URBANO DI DOMANI

Sintesi dell'incontro

Partecipanti:

Francesco Buzzi, architetto
Moreno Celio, Pianificazione urbanistica canton Ticino
Lelio Demichelis, Università di Varese, giornalista TSI
Fabrizio Fazioli, Metropoli Svizzera, giornalista TSI
Andrea Felicioni, architetto
Massimo Filippini, USI Lugano, ETH Zurigo
Rico Maggi, USI Lugano
Fiorenza Ratti, SECO Berna
Ursula Rellstab, pres. Metropoli Svizzera
Gian Paolo Torricelli, Università degli studi Milano
Pier Zanetti, Ufficio statistica canton Ticino

Note introduttive

Si parte da una constatazione generale, comune a quasi tutti gli interventi, secondo la quale manca ancora una corretta **percezione del territorio**, che consenta di leggerlo pienamente, viverlo e soprattutto gestirlo e preservarlo. Manca insomma una **“coscienza urbana”** che sappia rendersi conto pienamente del bene territorio di cui disponiamo.

La necessità di una collaborazione analitica e interdisciplinare su piano istituzionale è oltremodo sentita, anche se non ancora del tutto percepita e condivisa da politici e opinione pubblica.

Le esposizioni dei relatori, volutamente non concordate tra di loro, rivelano una visione piuttosto coerente e comune che cercheremo di riprodurre in sintesi qui di seguito. Introduce e modera la mattinata **Fabrizio Fazioli**. **Ursula Rellstab**, presidente di “Metropoli Svizzera” presenta l’associazione e i due altri seminari tenuti qualche giorno prima a Friburgo e a Zurigo.

La percezione dello spazio urbano

L’architetto **Francesco Buzzi** esordisce mettendo in evidenza la generale difficoltà nel descrivere il nostro territorio e le sue complesse dinamiche. Non ci si può ora-



mai più limitare a una visione cartografica dello spazio in cui viviamo, ma occorre immaginare altre strategie percettive che diano maggiore identità e consapevolezza allo spazio quotidiano, che il più delle volte ci risulta opaco, difficile da decifrare. Spesso passiamo insomma da un ambiente all'altro senza rendercene conto. Addirittura, i luoghi più frequentati e familiari scompaiono dalla nostra percezione e quindi dalla **coscienza territoriale**.

In realtà viviamo in uno spazio metropolitano sempre più informe e complesso che deborda dai confini amministrativi e sfugge ai concetti tradizionali di contrapposizione tra città e campagna. Siamo piuttosto in presenza di un **mosaico di frammenti urbani** che conferisce al paesaggio una certa promiscuità di forme e contenuti. Questi spazi ibridi e "contaminati", non facilmente distinguibili e catalogabili, sono tuttavia percepiti piuttosto negativamente dalla popolazione e da molte istanze. Ci troveremmo di fronte a un vero e proprio processo di rimozione collettiva della città **ibrida, generica e diffusa** nei confronti della città ritenuta più **pura, omogenea e compatta** del passato.

Eppure la modernità chiede di assumere questa nuova condizione metropolitana, di orientarla e di percepirla quale nuova opportunità di convivenza, tenuto conto dei progressi tecnologici e dell'evoluzione economica e delle infrastrutture viarie.

Si torna a vivere in città

Nonostante certe mire antiurbane, si assiste a una parziale inversione di tendenza, riscontrabile un po' ovunque in Svizzera: si torna a vivere in città. La città svizzera ridiventa attrattiva. E qui occorre ridimensionare certe visioni di metropoli subite che si possono invece riscontrare altrove in Europa. Lo spazio urbano gode da noi di condizioni nettamente migliori: la vicinanza tra l'abitare e il verde, tra il lavoro e gli spazi della cultura gli conferiscono una qualità di **little big city** a dimensione più umana. Non si deve sottostare alla necessità di fuga dalla metropoli, durante le vacanze o i fine settimana. **La metropoli svizzera** è insomma costituita da una rete di centri urbani e di agglomerati inframmezzati da ampie zone verdi, da valli e da montagne. Se si pensa che una grande metropoli tutta urbana come Chicago o Londra supera ampiamente per abitanti l'insieme della popolazione svizzera, è subito data la dimensione e la portata del fenomeno.

La città Ticino

Ancor più questa dimensione di qualità di vita è da percepire e da capitalizzare in una zona eterogenea come il canton Ticino. Occorre prendere coscienza di questa opportunità come ha sottolineato **Moreno Celio**, responsabile della pianificazione



urbanistica cantonale. Il rischio semmai di un'urbanizzazione sparpagliata come la nostra, diffusa e al tempo stesso ibrida, è che da essa possa scaturire un territorio non sufficientemente profilato. Tuttavia la pianificazione del territorio non vuole essere un esercizio burocratico. Questa barriera deve essere assolutamente superata, senza più cadere negli errori del recente passato. Occorre promuovere un'organizzazione territoriale basata su una rete di città e agglomerati complementari, secondo un diverso livello di funzioni. Nella città Ticino, Lugano assume le caratteristiche di un polo cantonale, rafforzato dalla probabile fusione dei comuni di cintura. Bellinzona, Locarno e Chiasso-Mendrisio quali poli invece d'importanza cantonale. Lo stimolo per questa messa in rete orizzontale degli agglomerati del cantone dovrebbe essere la politica dei trasporti. Il progetto di **servizio regionale Ticino Lombardia (TILO)** ne sarebbe un esempio. Un altro esempio di intervento profilato e di politica territoriale potrebbe essere un nuovo asse di trasporto ferroviario più diretto tra il **Piano del Vedeggio e il centro di Lugano**, ciò che consentirebbe di rafforzare e ordinare l'agglomerato luganese secondo una logica viaria integrativa e di sviluppo sostenibile. Sono esempi che vogliono mettere in relazione il modo di vivere della popolazione con il suo territorio e le più moderne esigenze di penetrazione dell'agglomerato urbano. È però opportuno che si prenda lo spunto da questi progetti per promuovere anche una riflessione generale in grado di dare risposte concrete alla popolazione. È giusto che il territorio continui a essere bello e comodo da viverci, ma è necessario che sia anche sostenibile. **La percezione del territorio e la coscienza urbana** passano anche dall'individuazione dei problemi e delle necessità, ma soprattutto dalle scelte prioritarie da fare. Sarebbe peccato dunque perdere l'occasione per valorizzare questo territorio particolarmente attrattivo e di qualità, qual è la città Ticino.

Sviluppo sostenibile

Il professor **Massimo Filippini** dell'Università della Svizzera italiana e del Politecnico federale di Zurigo pone l'accento sui costi generati dai problemi ambientali. Esiste per esempio una netta e percepibile relazione tra salute della popolazione e qualità di vita, tra **costi sanitari e inquinamento atmosferico**. Ma non sempre vale il principio: chi inquina paga. Purtroppo in Ticino mancano stazioni di misurazione in grado di render conto della situazione e delle reali responsabilità.

Tra città e montagna

Un ruolo vitale della metropoli svizzera lo svolge ovviamente anche la montagna. A partire dalla metà degli anni '70, la Svizzera ha attuato politiche di riequilibrio spaziale molto moderne e uniche in Europa verso le regioni di montagna (e in gene-



rale verso le periferie). Dopo le ondate di spopolamento e di impoverimento negli anni '50 e '60, grazie alla LIM (la legge federale per gli investimenti nelle regioni di montagna appunto) e al sostegno alle regioni periferiche, la montagna svizzera ha avuto una parte di sviluppo economico sottoforma di flussi redistributivi della ricchezza, dai centri verso le periferie. Negli anni '80 l'incremento medio della popolazione residente nell'area alpina fu addirittura al di sopra della media.

Per **Giampaolo Torricelli**, docente e geografo ricercatore, fu purtroppo una crescita effimera. Negli anni '90 le condizioni cambiarono radicalmente, i contributi LIM vennero sensibilmente ridotti e gli incentivi dello Stato (ad esempio sottoforma di impieghi e di commesse federali) vennero gradualmente a mancare alle regioni dell'arco alpino. Nell'ultimo decennio del secolo, la montagna alpina perse quindi **sostanza economica** e la sua popolazione vide sfumare molte occasioni di impiego. Tuttavia, contrariamente a quanto ci si poteva aspettare, la montagna alpina, soprattutto la media montagna, non perse popolazione residente (come fu il caso negli anni '50e '60), anzi, durante gli anni '90 le regioni alpine guadagnarono abitanti rispetto alle aree urbane dell'Altipiano. Come mai?

Le zone periferiche hanno dunque perso attrattività economica, misurabile in perdita di posti lavoro, ma non hanno perso popolazione. Sarebbe nata insomma una nuova periferia di residenza ma non di attività, ciò che implicherebbe una diversa funzionalità delle aree urbane? La periferia residenziale dunque si allarga, ma con quali effetti? L'aumento della mobilità ne è certamente uno.

Per tornare al Ticino, questo spazio **periurbano**, che rappresenta in un certo senso il tessuto connettivo di una città oramai sempre più diffusa sul territorio, è diventato il trattino di congiunzione tra città e montagna, un periurbano in cui vive però circa la metà della popolazione del cantone. Che identità dargli e che qualità di vita chiede? E cosa facciamo della montagna? Come ridefinire il rapporto con la città? Questa nuova frammentazione del territorio ticinese potrebbe far nascere nuovi squilibri regionali. Si ripropone dunque con urgenza il problema del coordinamento fra agglomerazioni, di una rete pensata e concordata di aree urbane e di nuove aggregazioni comunali più funzionali.

Pianificazione dal basso

Fra gli obiettivi della politica degli agglomerati, la Confederazione intende considerare maggiormente le esigenze e i problemi delle aree urbane. **Fiorenza Ratti**, che lavora al Segretariato di stato per l'economia (SECO) traccia le grandi linee di questa politica. L'organizzazione degli interventi settoriali (trasporti, economia, ambiente, politica sociale, sport, cultura,...) va aiutata e coordinata. È necessario rafforzare la collaborazione verticale tra Confederazione-Cantoni-Citta/Comuni



affinché si possano individuare le priorità d'intervento e i problemi che derivano dalle diverse politiche settoriali. Anche la collaborazione orizzontale fra gli agglomerati va promossa per trovare forme di cooperazione che consentano di superare i conflitti d'interesse settoriali in modo complessivo e a un livello spaziale integrato e adeguato.

Altri relatori parlano di una di una **rete orizzontale di agglomerati** ticinesi, una sorta di conferenza sul modello delle reti di città tedesche. Qualcuno avanza pure l'idea di **agenzie di sviluppo** che si occupino di promuovere, coordinare e progettare opere di interesse sovraregionale. Gli esempi in altre parti d'Europa e della Svizzera non mancano, attraverso la politica dell'alloggio, il recupero di aree depresse o di zone industriali abbandonate, ecc. Piuttosto che pianificazioni del territorio e di sviluppo economico dettate dall'alto, si fa avanti la necessità di una dinamica inversa e propositiva di tipo misto, fra pubblico e privato.

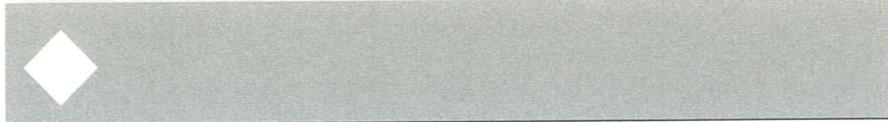
Fiorenza Ratti lamenta tuttavia che a Berna arrivano poche informazioni e sollecitazioni progettuali da parte del Ticino.

Il professor **Rico Maggi**, direttore dell'Istituto ricerche economiche dell'Università di Lugano, ribadisce la necessità di istituzioni forti al livello più basso, con un radicale ripensamento del collettivo urbano. Constata che il **pubblico** in generale centralizza e uniformizza, mentre il **privato** è piuttosto diversificante. Suggerisce dunque di decentralizzare il più possibile l'azione pubblica a livello comunale. Solo così la "coscienza territoriale" può essere avvertita anche dalla popolazione che ci vive. Sono i progetti e i processi concreti che possono correggere certe tendenze di occupazione del territorio. Un esempio per tutti è la perequazione finanziaria, tanto sbandierata ma quasi inesistente e inefficace, che potrebbe favorire la progettualità regionale. Il guaio è che a volte i pianificatori pianificano e progettano sulle nuvole, mentre l'economia reale, spesso incontrollata, trasforma il territorio in modo indesiderato.

La Svizzera, una metropoli arcipelago?

La Svizzera, è stato detto più volte, è un esempio urbano unico e molto particolare. La **metropoli svizzera** è già di per sé una sorta di rete promiscua di territori, di lingue e di culture molto diverse, che si distingue dalle grandi metropoli centraliste. **Lelio Demichelis**, giornalista e docente di sociologia, usa figure allegoriche della città per dire ciò che la Svizzera **non** è.

Non è per esempio una **città labirinto**, un luogo complesso, magari ordinato, ma caotico, le cui vie per arrivare al centro passano per una periferia informe sempre più tentacolare e gigante, fatta a labirinto appunto, legata ad altre periferie, come tanti nodi di una rete.



Non è **Panopticon**, il carcere perfetto in cui si guardano i carcerati senza che questi si accorgano di esser visti. Luogo ideato nel XVIII secolo da Bentham e ripreso da Foucault, è simbolo di addestramento e di controllo sociale. La metropoli moderna è anche questo.

E neppure la Svizzera può essere considerata come una grande **catena di montaggio** che sembrava scomparsa nell'epoca del post-fordismo, ma ripresentata sotto altre spoglie. La nuova economia e la globalizzazione non sarebbero altro che il mascheramento di questa catena. Alla fabbrica-cattedrale, insediata nella città fordista si è sostituita la fabbrica dispersa sul territorio (aree tecnologiche, aziende, scatole industriali a fianco delle arterie di traffico).

L'immagine della Svizzera, usata anche da Massimo Cacciari in Italia, potrebbe invece essere quella di un **arcipelago**. Isole singole, disperse in un mare che le divide ma che al tempo stesso le unisce. Arcipelago senza centro di attrazione, ma fitto di legami, di relazioni, di scambi, non solo di merci. Isole autonome ma accomunate da qualcosa che le lega senza rinnegare le identità e le specificità di ciascuna. Non isole prevaricatrici le une sulle altre, ma neppure isole ossessivamente ordinate come un mosaico. Non l'arcipelago dell'anarchia o della globalizzazione, non l'arcipelago dominato dal più forte.

La Svizzera potrebbe essere il modello di metropoli-arcipelago, fatta di pezzi distinti ma legati tra di loro, nonostante le divisioni, le differenze e le identità locali?

Attenti però, l'arcipelago potrebbe esplodere o implodere se prevalgono le chiusure su singole identità locali o se prevalgono modelli imposti dall'alto e dall'esterno.

L'immagine urbana della Svizzera

In realtà un'immagine urbana della Svizzera non esiste secondo l'architetto **Andrea Felicioni**. Esistono immagini parziali e un po' anacronistiche di una Svizzera rurale, turistica, l'immagine di un paesaggio elvetico che continua ancora oggi a essere preservata e protetta dall'art. 78 della Costituzione svizzera. Ma un'immagine urbana del nostro Paese non esiste e mancano soprattutto gli strumenti per crearla, per promuoverla e perché no, per proteggerla, così come facciamo ancora con i modelli di Svizzera del passato. Eppure la Svizzera urbana esiste, basta osservare attentamente il territorio, dall'alto e dal basso. Non ci si deve dunque limitare a proteggere un'immagine precostituita e statica della Svizzera, ma bisogna dotarsi degli strumenti per immaginare la Svizzera del XXI secolo. Per dotarsi di questi strumenti occorre ripensare qualcosa di nuovo, senza con questo voler abbandonare le immagini del passato. La dicotomia città campagna, gli insediamenti e il paesaggio, le zone edificabili e no, assumono contorni e contenuti decisamente nuovi e diversi, anche perché la Svizzera urbana esiste e trasforma il territorio. Dobbiamo insomma evitare il peggio e immaginare il meglio.



La città al centro del Ticino

Partendo dallo sviluppo demografico del cantone **Pier Zanetti**, dell'ufficio di statistica del Ticino, fa alcune constatazioni. Dal 1981 al 2000 la popolazione è cresciuta in Ticino di 42000 unità. I due terzi di questa crescita sono di provenienza internazionale, un terzo viene dagli altri cantoni (formato per due terzi da svizzeri e per un terzo da stranieri). Il saldo naturale, esiguo, è negativo per gli svizzeri, positivo per gli stranieri.

È interessante capire come questo aumento sia stato ripartito sul territorio. Il nucleo urbano risulta al centro di un **meccanismo redistributivo** della popolazione. La città ha acquisito popolazione straniera proveniente dall'estero e dal resto della Svizzera e ha riversato popolazione svizzera verso le zone residenziali, mettendo a segno un saldo naturale positivo (ma solo grazie agli stranieri). Si potrebbe dunque dedurre che i centri catalizzano i nuovi arrivi, soprattutto dall'estero, ed **espellono** la popolazione autoctona.

È un'osservazione che si può estendere a tutto il cantone, o esistono dei "Ticini" demograficamente distinti? Analizzando il comportamento demografico delle sub-regioni del cantone si può per esempio constatare la presenza di territori marginali cosiddetti fermi, che esigono tuttavia indagini ulteriori e più approfondite. Un'integrazione di altri dati sulla popolazione sarebbe oltremodo opportuna per capire certe dinamiche di posizionamento e l'evoluzione sociologica del cantone. Mancano per uno studio più integrato e significativo dati per esempio sui frontalieri, sulle residenze secondarie, sulle attività della popolazione, sugli stagionali, ecc. È un'indagine che occorrerebbe fare per capire come le dinamiche territoriali possano suggerire i processi di socializzazione, come si differenziano i comuni e le zone, magari appartenenti a uno stesso agglomerato urbano.

Verificare insomma che tipo di società è quella ticinese, quale dinamica città/periferia sta seguendo e se il Ticino urbano è all'altezza dei problemi che si presentano, è anche compito dell'indagine statistica.

Monica Aletti
Fabrizio Fazioli
aprile 2003



CONTRIBUTI





PER UN'ESPEZIENZA SENSORIALE DI UN TERRITORIO ALLA RICERCA DI UNA (NUOVA) IDENTITÀ

Francesco Buzzi

1. La percezione del territorio

Ci troviamo oggi di fronte ad una generale difficoltà nel descrivere il nostro territorio e le sue complesse dinamiche.

Per indagare e rappresentare il territorio abbiamo certo a disposizione i 2 metodi canonici tradizionali: la pianta ossia la visione zenitale (la cartografia, la topografia) perfezionata grazie alla tecnologia satellitare, e la sezione orizzontale ossia la visione soggettiva sequenziale. Ma non basta.

Non si tratta in questa sede di rimettere in questione tali metodi, ma di aggiungere, o di ricordare *altre* vie per indagare *i fatti urbani*, vie che permettano di comprendere la nuova condizione territoriale.

La descrizione e la rappresentazione dello spazio ne influenzano la percezione¹ e quindi l'identità, per cui mi sembra importante soffermarsi su questo aspetto. Prima di sapere cosa e come "fare" nel territorio, bisogna sapere che cos'è. Ciò che appare così evidente, non lo è.

La difficoltà nel descrivere il territorio che ci circonda è dovuta a molteplici fattori, in parte intrinseci al nostro modo di vivere il territorio.

Ne vorrei descrivere a titolo esemplifico solo alcuni, ma che mi paiono sintomatici.

1.1. La difficoltà di descrivere il quotidiano

L'imbarazzo percettivo deriva dall'immediatezza del nostro essere nello spazio, come descritto da George Perec²: al di là di un'apparente evidenza il nostro spazio quotidiano ci

¹ Se la percezione dello spazio avviene secondo i ricercatori del cervello attraverso l'azione sintetica della ragione, secondo la psicanalisi la percezione invece è frutto della memoria e dell'interpretazione a partire dalle nostre esperienze infantili, e quindi di un codice. La questione rimane peraltro controversa.

² George Perec in "espèce d'espaces", ed. Galilée, Paris 1971 «L'espace de notre vie n'est ni continu, ni infini, ni homogène, ni isotrope... Le problème n'est pas d'inventer l'espace ..., mais de l'interroger, ou plus simplement encore de le lire; car ce que nous appelons quotidien n'est pas evidence, mais opacité: une forme de cécité, une manière d'anesthésie.»



risulta *opaco*, difficile da descrivere: passiamo da uno spazio all'altro, senza rendercene nemmeno conto. Secondo Perec solo attraverso le parole, solo cercando di descrivere lo spazio della nostra vita, forse si arriva a “vedere”, e a capire la nostra condizione umana.

A questo proposito mi pare opportuno ricordare anche l'opera “la Disparition” dell'artista fotografa milanese Paola di Bello, già citata da Stefano Boeri.

“La Disparition” è una ricomposizione digitale in un'unica mappa, attraverso l'assemblaggio in Photoshop di 350 fotografie delle singole mappe della metropolitana di Parigi che si trovano ad ogni stazione.

In questo straordinario puzzle si nota che le fermate dei luoghi più frequentati di Parigi sono diventati dei punti bianchi, dei vuoti: questi luoghi scompaiono poiché il gesto di chi, giorno dopo giorno, segnala con il dito la propria presenza sulla mappa per orientarsi e localizzarsi, li cancella via via dalla mappa. I luoghi che più frequentiamo scompaiono dalla nostra percezione.

L'opera di molti artisti contemporanei, come ad esempio i notissimi artisti svizzeri Fischli e Weiss, mira a descrivere, documentare, di questi territori “dimenticati”, eppure onnipresenti, che ci circondano quotidianamente: essi hanno per esempio prodotto degli atlanti fotografici eclettici, prima della Svizzera, poi del mondo intero, ben diversi dalla topografia classica e dalla rappresentazione cartografica e statistica ma che tentano di mappare il mondo sensibile, “quello che gli occhi non vedono”, anche se c'è. Essi ci indicano una strada da percorrere.

1.2 La difficoltà di esprimere il tempo

La quarta dimensione, quella temporale⁴, è inoltre assente dalle rappresentazioni cartografiche tradizionali. Ci si trova quindi di fronte ad un'incapacità di descrive-

³ L'arte contemporanea in generale, a partire dal XX secolo non tende notoriamente più verso l'armonia, ma percepisce la nostra realtà in termini di tensione, di discontinuità, di frammento, di assemblaggio. Gli atlanti ne sono testimoni. Le analogie con la condizione della città mi paiono evidenti. Cfr. Fischli & Weiss “sichtbare Welt”, catalogo esposizione Centre Pompidou, Paris 2000, oppure “Stand der Dinge” degli anni '90.

⁴ Stefano Boeri; Atlas éclectiques, de nouveaux modèles de conceptualisation de l'urbain in U.S.E. 2001 “si nous tentons de voir “le temps dans l'espace”, nous serons peut-être en mesure de comprendre que le territoire urbain contemporain rassemble une multitude d'agissements individuels et non synchrones à l'intérieur de quelques mouvements physiques réguliers - distincts par le rythme, la durée et l'intensité. Chacun de ces mouvements réguliers se reproduit dans des espaces différents et éloignés, et révèle une organisation spécifique des relations sociales et des processus de prise de décision. Ainsi, derrière le chaos esthétique produit par la juxtaposition apparemment incongrue de monades uniquement soucieuses de leur trajectoire particulière, nous assistons à l'apparition d'un phénomène entièrement différent: le pouvoir excessif de quelques principes d'ordre”.



re certe forme d'uso dello spazio eterogeneo della città contemporanea, caratterizzato da un uso temporaneo ed individuale delle aree interstiziali, dei vuoti (per es. da parte delle sottoculture e dalle minoranze etniche⁵). La forma e l'uso del territorio sono in costante evoluzione ad una velocità che a volte ci sconcerta: da più parti si accusa una certa impotenza degli urbanisti e dei pianificatori.

La pianificazione, come la conosciamo in Svizzera, tenta recentemente di rispondere a questo fenomeno, occupandosi "just in time" di gestire e coordinare processi che avvengono sul territorio, privilegiando sì la dimensione temporale adottando obiettivi sempre più a corto termine, ma paradossalmente ancora trascurando di occuparsi della qualità e della struttura dei luoghi se non in un'ottica protezionistica, soprattutto per quanto riguarda il paesaggio. Questo può a sua volta essere visto come un'incapacità di "vedere il tempo" nella sua attuale complessità: nella maggior parte dei casi assistiamo ad un supino subirne le conseguenze senza uno sviluppo di visioni più ampie e propositive.

1.3 La difficoltà di descrivere lo spazio e le nuove logiche (di autorganizzazione) del territorio

L'assenza poi di uno modello totalizzante è tipica della nostra condizione postmoderna. L'assenza di una visione unitaria, che sia in grado di descrivere l'incertezza e la complessità di situazioni ed intrecci spazio-temporali della nostra società e del suo territorio in virtù anche di quanto descritto prima, ha portato alcuni teorici contemporanei, tra cui B. Secchi e S. Boeri, a favorire un'analisi indiziaria, sensoriale del territorio che integri anche altre discipline e che parta non più da grandi teorie onnicomprensive, ma da un rilievo fenomenologico della realtà, sul terreno, una percezione fisica dello spazio del territorio e dei suoi movimenti, che permetta di intravedere fenomeni non rilevabili da cartine e statistiche tipici della sua condizione attuale (cfr. cap.1.2).

Essi ripartono, se mi si permette una semplificazione, per comprendere il territorio (insieme agli artisti che hanno coinvolto) **dal "basso"**, con un metodo adduttivo, osservando in prima persona, sperando a lungo il luogo, con una *recherche patiente*, con modestia dalla materia stessa che è oggetto della loro ricerca.

⁵ Secondo alcuni critici, per descrivere e rappresentare l'attuale ci manca pure la **distanza storica**, prospettiva necessaria ad un giudizio più oggettivo e spassionato. Questo fenomeno è aggravato dalla accelerazione continua del tempo, delle dinamiche economiche globali in tempo reale, e le sue inevitabili conseguenze sul territorio (per es. la dislocazione spaziale dei centri decisionali rispetto al territorio). Cfr. James Gleick



2. Il paesaggio ibrido: la nuova condizione metropolitana

Lo spazio urbano oggi non è più leggibile unicamente attraverso i sistemi di organizzazione territoriale che ne hanno determinato la costruzione e l'evoluzione dal Medioevo al XX secolo. Lo spazio urbano attuale è una nebulosa informe, che ben poco ha a che vedere con quello spazio abbastanza ordinato, costruito per parti, sensibile alla topografia che ne era l'elemento costitutivo. La **cosidetta città generica**⁶ non è più legata a criteri fisici, territoriali: è indifferente a tutto ciò, si espande in maniera discontinua, in costellazioni ad arcipelago, secondo criteri funzionali di accessibilità, lungo gli assi di trasporto e di informazione.

Oggi diventa difficile quindi in molti casi distinguere o delimitare le varie realtà urbane sovrapposte, frutto di una serie di sedimentazioni e di un accumulo di situazioni molteplici e contraddittorie. Ci troviamo di fronte a ciò che viene denominato il paesaggio ibrido.

Il nuovo tipo di insediamento negli agglomerati, costituito da un mosaico di frammenti urbani, sfugge ai confini amministrativi ed al tradizionale concetto di periferia poco densa: vecchi nuclei, casette unifamiliari, centri commerciali, uffici, zone artigianali sono densamente frammisti ad aree verdi⁷.

Queste zone convivono tra di loro in grande prossimità, formando una molteplicità disomogenea che è da ritenere sicuramente più viva, più urbana di certi quartieri monofunzionali come le città dormitorio delle zone a casette di tanti comuni periurbani, che sono prive di quella ricchezza di funzioni e relazioni della vera città.

Questi spazi ibridi ai bordi (ma non solo) dell'agglomerato urbano sono spazi "contaminati" e non d'origine d.o.c., sono "spazi di confronto tra organico e inorganico, tra natura ed artificio"⁸.

Nel merito preferisco infatti una città, se mi si permette il termine metaforico, "multirazziale" agli sforzi di "pulizia etnica" operati da un uso eccessivo e sfortunato dello zoning. Le vere città infatti, anche le tanto compiante città antiche, erano caratterizzate da una mescolanza al loro interno.

Se poi a questo fenomeno si aggiunge una notevole frammentazione giuridica, tipica della Svizzera, dove comuni svolgono un ampio compito pianificatorio, allora ben si capisce a quale complessità ed eterogeneità ci si trova confrontati.

⁶ da Rem Koohaas in "S, M, L, XL", 010 publ. Rotterdam 1995

⁷ da Mirko Zardini, "Glattalstadt" in U.S.E., Multiplicity 2003; o "Paesaggi ibridi" (a cura di) M. Zardini, ed. Skira

⁸ Stalker, Laboratorio d'Arte urbana: "i territori attuali"



Questo tipo di nuovo paesaggio urbano, disseminato per tutta l'Europa, è però percepito negativamente, o addirittura negato **dall'opinione pubblica**.

Ci troviamo di fronte ad un vero e proprio processo di rimozione collettiva nei confronti della città contemporanea e dei mutamenti avvenuti nel territorio susseguenti alla rivoluzione industriale prima e quella informatica poi, ad un fenomeno di mitizzazione della vita in campagna. Un processo che dura ormai da decenni.

Si sente rimpiangere spesso, anche da parte di illustri architetti, quale unico modello valido, la città omogenea e compatta del passato, una città che era ben delimitata rispetto alla campagna, un'idea riduttiva quindi della città del passato⁹.

Di fronte ad un'incapacità di affrontare la "modernità", è evidentemente più rassicurante nonché più facile cullarsi nella nostalgia della civiltà preindustriale, come lo storico O. Martinetti che, nel recente articolo apparso su *Ticino 7*, considera ogni atto di costruzione una "ferita al territorio" e che identifica la civiltà rurale, esemplificata dai vigneti, quale modello. Ma come si può pensare alla "città di domani" sognando la campagna di ieri? Da questa confusione nascono ulteriori pregiudizi... I non luoghi diventano allora il capro espiatorio, un facile bersaglio di una critica manicheista e riduttiva: ma la città contemporanea non è solo questo!

Quest'uomo moderno sogna contraddittoriamente di vivere in un modo rurale, dove in fondo spera di sfuggire alla "morsa urbana" della città, circondandosi però di alta tecnologia.

Ma anche da parte dei teorici delle avanguardie moderne le critiche alla città *tout court* non sono mancate: a partire da Ebenezer Howard, F.L.Wright, Jane Jacobs, Lewis Mumford ecc. la tradizione antiurbana continua fino ad oggi.

Oggi però questa contrapposizione tra città e campagna sta diventando quasi irrilevante: l'intero territorio, il paesaggio stesso è ormai una vasta area costruita. La natura "incontaminata", indipendente dalle interazioni dell'uomo non c'è più, e probabilmente non da ieri.

Fortunatamente, malgrado queste tendenze antiurbane, negli ultimi anni c'è un'inversione di tendenza non totale, ma riscontrabile in molti centri svizzeri: si torna a vivere in città, gli agglomerati tendono a non espandersi più a macchia d'olio come prima, ma a densificarsi al loro interno.

La città svizzera stranamente è di nuovo attrattiva. Ma perché?

⁹ es. V.Magnago Lampugnani "Modernità e durata". 1999. A. Corboz ha formulato a questo proposito un'analisi del problema in "La Suisse. Fragment de l'univers européen."



Oltre alla varietà formale ed alla presenza di spazi non controllati, che conferiscono “naturalzza” e fruibilità¹⁰ al paesaggio urbano, questo tipo di territorio in Svizzera gode rispetto alle grandi metropoli europee di un’altra grande qualità: la scala “umana” ossia la vicinanza tra l’abitare ed il verde, il lavoro e gli spazi della cultura.

In pochi minuti si raggiungono infatti spazi di svago (verdi e non): non si deve sottostare alla necessità di fuga dalla metropoli durante le ferie ed i weekend (come ad esempio nella metropoli milanese). Sono le qualità descritte ad esempio da M. Sik in “*little big city*, plaidoyer per una città di medie dimensioni”.

La qualità di una *little big city*¹¹ svizzera risiede nella sua specifica dimensione, nella prossimità delle funzioni, nella molteplicità di paesaggi che offre.

Qualità che non da ultimo in genere deriva anche dalle ottime infrastrutture di trasporto pubblico elvetico.

3. Unità nella diversità: quale visione per il futuro?

L’obiettivo primario è stimolare la presa di coscienza del nostro territorio attuale nell’opinione pubblica.

Per il Ticino l’obiettivo strategico, in seguito, deve essere: mantenere le qualità della *little big city made in switzerland* attraverso una rete di poli regionali maggiormente collegati, evitando grossi squilibri che una concentrazione solo a Lugano potreb-

¹⁰ Wim Wenders: “Per esempio, camminando per Parigi ci si rende conto che ogni strada è piena, possono esserci un parco, un fiume, però è tutto organizzato, anche i vuoti. La città è costruita, la città è intatta, quindi il vuoto fa parte dell’organizzazione generale, anche dove c’è del vuoto nelle strade non è possibile vedere l’orizzonte, se non ci si avvicina al fiume. Per essere ancora più chiaro, mi ricordo di Brasilia, dove andai una volta affascinato dall’idea di una città pianificata da cima a fondo. Ho passeggiato a lungo per la città sebbene non sia facile, perché i progettisti non hanno programmato che ci si muovesse a piedi. Bisogna coprire distanze incredibili, perché tutto è progettato così stupidamente. Gli hotel sono raccolti in un agglomerato, tutti vicini, e non ce n’è nessuno fuori dal perimetro previsto. ... ma la cosa straordinaria è che, nonostante abbiano sbagliato tutto, su una piazza si ritrova la vita autentica: in un grande spiazzo, originariamente destinato a giardino pubblico, c’era una specie di mercato delle pulci invaso da gente che, diciamo così, aveva bisogno del disordine nel bel mezzo di quella città così mortalmente ordinata. Questo luogo non programmato, impreveduto, era il più bello e l’unico a misura d’uomo... I vuoti che io difendo, gli spazi urbani che mi fanno vivere la città che amo sono questi. Se si riempiono questi vuoti, non resterà spazio alla fantasia della gente, ai suoi bisogni. Oggi, in realtà la pianificazione tende a costringere la città entro reti controllabili di movimento, la gente cammina dove deve camminare, i bambini giocano nei luoghi dove devono giocare, non c’è più spazio per compiere delle scelte. “Conferenza presso la triennale”, Milano 1994.

¹¹ da M. Sik “*Little big city*. Plädoyer für die Mittelstadt” in: *Alteue Gedanken. Texte und Gespräche* 1987- 2001.



be provocare, salvaguardare le identità regionali e la molteplicità degli spazi ibridi, progettare e disegnare uno sviluppo comune ma differenziato della città Ticino, dei suoi quartieri e delle sue zone interstiziali.

Uno sviluppo comune non significa di per sé uno sviluppo omogeneo: unità nella diversità. Come?

Da un lato occorre **promuovere innanzitutto l'immagine dell'urbanistica nell'opinione pubblica**, sottolineando l'importanza della forma e della struttura del territorio, e non solo gli aspetti socio-economici o ambientali, che sembrano invece prevalere.

Occorre infine superare la barriera giuridica ed intellettuale che vuole separare paesaggio (che in quanto tale è protetto) ed insediamento come due realtà disgiunte, un'eredità della visione urbana dove campagna e città erano distinte tra loro. Occorre una visione allargata che integri tutti questi aspetti. E fare in modo che gli architetti ritornino a disegnare la (nuova) città! Occorre quindi uno sforzo congiunto tra politica, economia e professione.

Sul fronte istituzionale e politico esistono formule, in parte già collaudate, che possono essere reinterpretate per lo sviluppo della città Ticino: ad esempio una **rete orizzontale tra gli agglomerati** ticinesi, che confluisse in una **conferenza** sul modello delle reti di città tedesche, o sul modello della *conferenza degli agglomerati svizzeri*, potrebbe riunire le varie istituzioni politiche già esistenti come le città, le regioni ecc., magari coadiuvata da impulsi provenienti da promotori privati. Senza rappresentare un quarto livello nell'amministrazione, dovrebbe essere una tavola nella quale si discutono le problematiche comuni. Essa potrebbe dare un notevole impulso alla città Ticino.

Un'altra via sarebbe promuovere enti misti, le cosiddette **agenzie di sviluppo**, che si occupino di promuovere, coordinare, progettare e magari eseguire opere di interesse sovregionale, come si intende proporre per la zona del nuovo quartiere di Cornaredo NQC - la futura porta dell'agglomerato luganese.

Nello stesso tempo una forte **politica dell'alloggio** qualitativo in città da parte delle amministrazioni comunali e degli investitori privati, o una politica di sgravi fiscali per chi abita in città (vedi ad esempio Sciaffusa) contribuirebbe non solo allo sviluppo economico, riportando contribuenti del ceto medio in città e promuovendo il settore edilizio, ma soprattutto contribuirebbe allo sviluppo sostenibile.

Un tale politica manca totalmente in Ticino: in parte manca ancora la coscienza urbana in generale, in parte si tratta di un ritardo dovuto alla frammentazione politica ed alla mancanza di una visione globale da parte delle maggiori città.

In ogni caso un'agenzia di sviluppo di tipo misto o una conferenza degli agglomerati ticinesi (con eventuale partecipazione di privati) potrebbe però supplire alle note barriere amministrative a cui tenta di rispondere la **politica delle aggregazioni** in corso, e implementare quello sviluppo e quella coesione che auspicano in molti.

UN NUOVO ASSE DI TRASPORTO PER RAFFORZARE L'ASSE DI LUGANO

Moreno Celio

Riassunto

- La politica degli agglomerati della Confederazione
- Il modello di organizzazione territoriale (PD)
- I Piani regionali dei trasporti
- La proposta: "rafforzare l'agglomerato di Lugano attraverso un nuovo asse di trasporto"
(DT/Comm. regionale dei trasporti del Luganese/Città di Lugano)

Gli obiettivi della politica degli agglomerati della Confederazione

- considerare maggiormente le esigenze e i problemi delle città e degli agglomerati nell'organizzazione delle loro politiche settoriali (trasporti, economia, ambiente, politica sociale, sport, cultura,...);
- rafforzare la collaborazione verticale (Confederazione-Cantoni-Città/Comuni) per individuare soluzioni ai problemi che derivano dalle diverse politiche settoriali;
- migliorare la collaborazione orizzontale all'interno degli agglomerati per trovare forme di cooperazione che consentano di risolvere i problemi in modo complessivo e a un livello spaziale confacente.



Il modello di organizzazione territoriale (PD 90)

- L'agglomerato di Lugano rappresenta il polo cantonale ai sensi del Modello di organizzazione territoriale promosso dal Piano direttore cantonale;
- questo modello promuove un'organizzazione territoriale basata su una rete di centri di diverso livello gerarchico e con funzioni complementari:
 - Lugano, polo cantonale;
 - Bellinzona, Locarno e Chiasso-Mendrisio, quali poli di importanza cantonale, collegati con il polo cantonale.

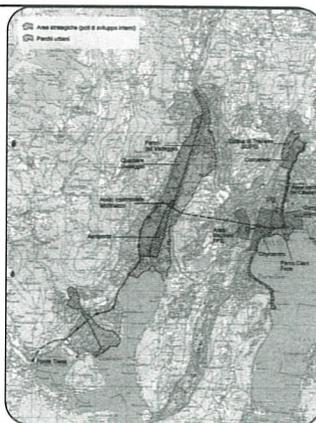
I Piani regionali dei trasporti

- I Piani regionali dei trasporti del Luganese, del Locarnese, del Bellinzonese e del Mendrisiotto si basano sull'intermodalità e promuovono in modo coordinato i diversi vettori di trasporto;
- il progetto di servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) permette di mettere in rete tutti gli agglomerati del Cantone e della fascia transfrontaliera.

Modello di organizzazione territoriale

- La strategia di gestione della mobilità si inserisce nel Modello di organizzazione territoriale descritto nelle schede di PD e si basa, per il Luganese, su:
 - il Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato del Luganese (COTAL);
 - il Piano dei trasporti dell'Agglomerato (PTA), che individua un modello urbanistico di riferimento per l'Agglomerato urbano (organizzazione mobilità).

Un nuovo asse di trasporto Piano del Vedeggio - centro di Lugano





Un nuovo asse di trasporto Piano del Vedeggio - centro di Lugano

- **obiettivo generale:** rafforzare l'agglomerato di Lugano attraverso una politica integrata dei trasporti, dell'organizzazione territoriale e dell'ambiente, improntata ai principi dello sviluppo sostenibile;
- **elemento centrale:** realizzazione di un collegamento su ferro nel cuore dell'agglomerato, agganciato al sistema viario e a quello dei trasporti regionali.

Un nuovo asse di trasporto Piano del Vedeggio - centro di Lugano

- **obiettivi particolareggiati**
(urbanistici, legati ai trasporti e economici):
 - legare le 2 componenti principali dello sviluppo territoriale dell'agglomerato (Piano del Vedeggio e Città);
 - collegare tra loro i principali poli interni dell'agglomerato di Lugano;
 - migliorare l'efficienza e la funzionalità del sistema di trasporto;
 - portare un contributo tangibile al risanamento ambientale.



Conclusioni

- La proposta ha una valenza strategica doppia perché:
 - tocca un collegamento importante
 - e si fonda su un originale sistema di accesso al nucleo dell'agglomerato in cui interagiscono tutti i vettori di trasporto;
- il programma punta a completare la catena di trasporto tra i diversi vettori e persegue:
 - il rafforzamento del ruolo "centrale" della City all'interno dell'agglomerato;
 - la riduzione della concorrenzialità di aree esterne;
- il nodo intermodale di Molinazzo diventa una **porta di accesso** della mobilità pubblica alle aree funzionali dell'agglomerato (poli di sviluppo interno).



SVIZZERA, UNA METROPOLI-ARCIPELAGO

Lelio Demichelis

Qualche riflessione e qualche provocazione - a partire da alcune immagini simboliche.

La prima immagine: il **labirinto**. Luogo complesso nella pianta e difficile da percorrere. Esiste una unica via per arrivare al centro del labirinto e arrivarci è un viaggio dai molti significati, pieno di vicoli ciechi e di strade sbagliate, dove è facile perdersi. Labirinto come quello di Minosse, dove era chiuso il Minotauro, mostro cui si tributavano sacrifici in vite umane. E che venne ucciso da Teseo - che tornò alla luce grazie al *filo di Arianna*.

Non sono allora forme di labirinto anche le città, specie quelle di oggi, postmoderne più che moderne? Città-labirinto allora, *labirinti del con-vivere*: luoghi complessi, ordinati ma anche caotici. Fino a ieri questa città-labirinto, nel bene e nel male aveva comunque un *centro*, un luogo di attrazione; e poi *periferie*, ma soprattutto strade, piazze, case, persone, legami. Oggi, nella città-labirinto (ma anche nel mondo-labirinto della globalizzazione), il centro sembra invece scomparso, tutto - nella rete di Internet e della nuova economia - si fa *centro e periferia* insieme. Le nuove città, i nuovi luoghi urbani, interi territori sono senza *centro*, tutto è periferia legata ad altre periferie, tanti nodi della rete - anche se poi un centro esiste, ed è quello della **uni-formità imposta dalla stessa globalizzazione**. La vecchia città - il vecchio modello di città, regolato, concentrico - sembra scomparsa, tutto è flessibile, centri e periferie si sovrappongono e *con-fondono*, **tutto è spazio e tempo senza spazio e senza tempo**. Città/territori non più luoghi del sociale e della pluralità, ma degli individui solitari e della *uni-vocità*, ovvero parlare da singoli in forma di monologhi, ma con una unica voce, quella della globalizzazione economica o la voce dell'organizzazione in rete, che ha i suoi simboli, i suoi significati.

Seconda immagine: il **Panopticon**, carcere perfetto in cui si guardano i carcerati senza che questi si accorgano di essere visti. Luogo ideato da Bentham sul finire del XVIII secolo e ripreso poi da Foucault, intendendolo non solo come luogo carcerario, ma come forma del controllo sociale, del nostro **addestramento continuo** a certi ruoli, a certe posizioni e funzioni dentro la società. Quel Panopticon non si è mai realizzato. In compenso, abbiamo creato un modernissimo *Panopticon*, quello odierno in cui viviamo, in cui tutti siamo controllati e visti, osservati e studiati - oggi ancora più potente e pervasivo grazie alle nuove tecnologie, ma sempre più mascherato, nascosto. La città moderna è anche questo. Non solo telecamere nelle strade o schedature negli utilizzi della rete, non solo **Echelon** e **sondaggi**. Ma anche consumi e mode, conformismi soft e un edonismo spensierato che maschera una



ferrea omologazione sociale. Senza saperlo o fingendo di non saperlo, viviamo dentro un nuovo e vero *Panopticon* che è diventato normalità e banalità accettata da tutti, come tributo alla sicurezza (come direbbe Freud). Cediamo sempre più pezzi della nostra libertà in nome di una (apparente) sicurezza.

Terza immagine: la **catena di montaggio**. In tempi come questi di *post-fordismo* tutti crediamo che *quella* forma di produzione e di organizzazione (economica ma anche sociale: partiti di massa, sindacati, città centripete e concentriche) sia ormai scomparsa (o quasi), sostituita dalla produzione snella, leggera, decentrata (il post-fordismo, appunto), la centralizzazione sostituita dalla delega di ruolo e di responsabilità, i consumi di massa sostituiti da quelli individualizzati. **Falso**: la nuova economia, l'economia in rete, la globalizzazione, sono solo il mascheramento di *quella* catena di montaggio che non è morta. Le maglie della catena (in verticale) sono state solo sostituite dalla trama della rete (in orizzontale).

Tutto è catena di montaggio anche oggi, anche nella rete che è la nuova forma assunta dalla catena dell'organizzazione. E alla *fabbrica-cattedrale* di ieri che spesso era insediata nella città fordista intesa come luogo/centro di attrazione economica e di *con-vivenza* sociale, si è sostituita la fabbrica dispersa/diffusa sul territorio, quasi nascosta, che contamina con la sua logica l'intero spazio (urbano e non urbano). La catena di montaggio si è travestita, solo la forma è cambiata. Tecnica ed economia dettano regole e modelli sociali, modelli di organizzazione dell'impresa ma anche del territorio e delle relazioni sociali.

Quarta immagine, usata anche dal filosofo Massimo Cacciari: **l'arcipelago**. Isole singole sì, disperse in un mare che le divide ma che non può che unirle. Che deve unirle. Arcipelago senza centro di attrazione, ma fitto di legami, di relazioni, di scambi non solo di merci. Isole autonome, ma *ac-comunate* da qualcosa che le lega senza rinnegare le identità e le specificità di ciascuna. Non isole egoiste e/o prevaricatrici le une sulle altre, ma neppure isole ossessivamente ordinate come un mosaico. Non l'arcipelago dell'anarchia o della globalizzazione, non l'arcipelago dominato dal più forte. Potrebbe essere la **Svizzera** il modello di questa che potremmo chiamare *metropoli-arcipelago*, fatta di pezzi diversi e distinti ma legati da qualcosa in comune, che supera le divisioni, le differenze e le identità locali?

È forse questa l'ipotesi forte e vincente di *nuova comunità*, di luogo della socialità da sviluppare. Un mondo, una città, un territorio fatto di isole (ricche della loro autonomia e identità senza per questo scadere nel solipsismo e nell'egotismo), fittamente legate attraverso la *politica*, con forma di *autogoverno della polis-arcipelago*, questa volta una *polis plurale e aperta, non chiusa da mura come gli antichi territori e le antiche città*. Forse questa Svizzera - che mi pare somigli davvero ad una *metropoli-arcipelago* - potrebbe essere, pur con incertezze e paure, un modello nuovo di relazione tra uomini, spazio e tempo.



Attenzione però. L'arcipelago *può esplodere* se prevalgono gli egoismi, se ogni isola/identità si chiude in se stessa. *Può implodere* se prevalgono modelli imposti dall'esterno. L'arcipelago esplode se si costruiscono fantasmi/mostri di identità locale. E implode se dall'esterno – mercato, tecnica, oggi la rete o la pubblicità – vengono imposti/dettati *modelli di comportamento uniformi e/o conformanti*. Come appunto vogliono oggi tecnica ed economia insieme, facendo trionfare una società ipertecnologica e impersonale che uccide ogni diversità, ogni pluralità, ogni *con*-divisione – affinché trionfi quella *uni*-formità, quella standardizzazione dei comportamenti e dei ruoli sociali di ciascuno richieste dalla stessa tecnica per poter funzionare. Comportamenti e ruoli uniformi e standardizzati anche se vestiti di apparente diversità. Una società, questa della tecnica e dell'economia trionfanti, senza più socialità, in cui ciascuno di noi entra in relazione con gli altri non come *oggetto* ma come *funzionario* di un sistema (la tecnica) che ci chiede prestazioni e ruoli, non libertà né vera identità personale. In cui cioè *siamo ciò che facciamo* e solo questo. Dispersi nello spazio e nel tempo, più facilmente controllabili e addestrabili.

Oggi – con la globalizzazione e con il trionfo della *tecnica come sistema di organizzazione sociale prima che economica* – abbiamo meno legami e più egoismo, meno relazioni, meno responsabilità, meno partecipazione alla *polis*. Nella città, la piazza - l'*agorà* degli antichi - è stata sostituita dal centro commerciale. Tempo e spazio *reali* sono cancellati da tempo e spazio *virtuali*, dunque il reale è stato sostituito dall'artificiale. Se ieri il tempo e lo spazio urbano ci *con*-tenevano, oggi il tempo e lo spazio virtuali ci isolano e ci separano, pur con l'illusione (falsa) della massima comunicazione. Si può fare nuova *con*-vivenza su queste basi?

Come ritrovare allora una qualche forma di *piazza*, come far rivivere la *polis*, come rafforzare il modello di *metropoli-arcipelago*? Rimettendo al loro posto sia la tecnica che l'economia. *Mezzi*, non *fini* di se stesse come sono invece diventate. Lo Stato e le sue articolazioni, le città, i Cantoni, i territori, gli individui devono allora recuperare la *capacità di controllare i processi*, smettendo di subirli. *La politica, dunque* – e non la tecnica o l'economia devono guidare la *polis*. Altrimenti – come sempre più spesso accade – il labirinto trionferà, nessun Teseo verrà a soccorrci e a liberarci dal nuovo Minotauro (la tecnica, appunto) che ci chiede vittime sacrificali, la rete ci stringerà come il ragno la sua preda - e le isole dell'arcipelago si faranno la guerra.



PER UNA NUOVA IMMAGINE DELLA SVIZZERA

Andrea Felicioni

**Chi sogna la campagna
non costruisce una
buona città**

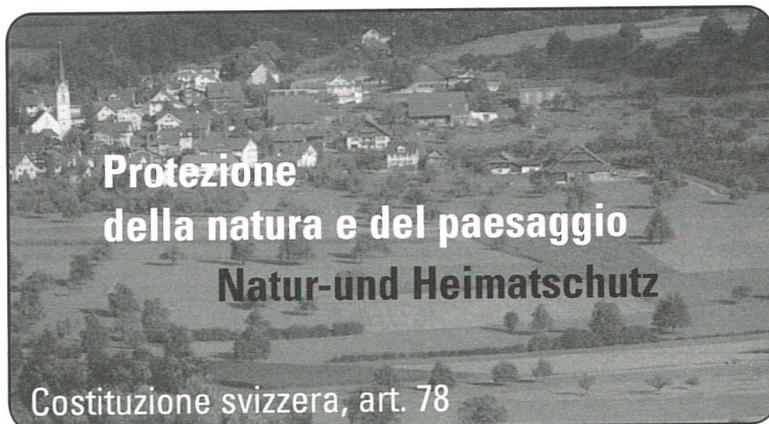


**Il sogno della campagna
Il sogno della metropoli**

SOGNANDO LA CAMPAGNA



SOGNANDO LA CAMPAGNA





SOGNANDO LA CAMPAGNA

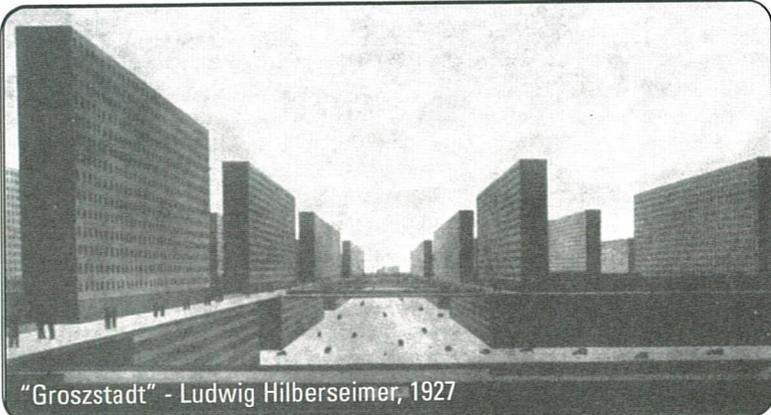


SOGNANDO LA METROPOLI

**Chi sogna
la metropoli costruisce la
buona città svizzera del
XXI secolo?**

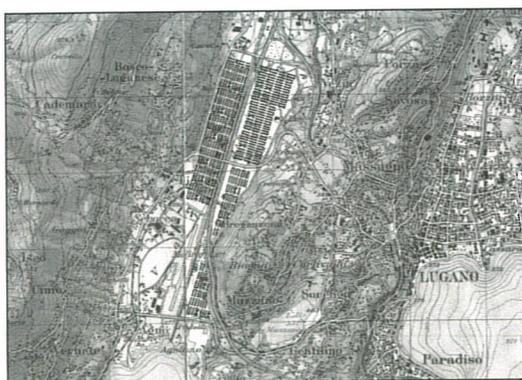
"Metropolis" - Fritz Lang, 1925-1927

SOGNANDO LA METROPOLI



"Groszstadt" - Ludwig Hilberseimer, 1927

SOGNANDO LA METROPOLI

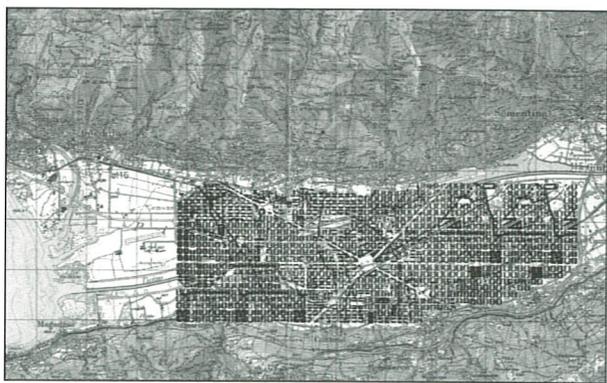




SOGNANDO LA METROPOLI



SOGNANDO LA METROPOLI



SOGNANDO LA METROPOLI

**Un'immagine della Svizzera
urbana non c'è.**

**E gli strumenti per crearla
sono carenti.**

Ginevra - Alfred Guesdon, 1858

SOGNANDO LA METROPOLI

**Eppure la Svizzera
urbana esiste...**





LA SVIZZERA UBANA ESISTE



LA SVIZZERA UBANA ESISTE

Come immaginare la Svizzera urbana del XXI secolo?

COME **IMMAGINARE** LA CITTÀ SVIZZERA DEL XXI SECOLO

Non limitarsi a proteggere
un'immagine preconstituita e statica
della Svizzera (paesaggio - Heimat)...
ma dotarsi degli strumenti per
immaginare la Svizzera del XXI secolo

COME **IMMAGINARE** LA CITTÀ SVIZZERA DEL XXI SECOLO

Ripensare le dicotomie...

Campagna **Città**

Paesaggio
Inseparabili

Zone edificabili
Zone non edificabili



COME **IMMAGINARE** LA CITTÀ SVIZZERA DEL XXI SECOLO

Evitare il peggio
immaginare il meglio

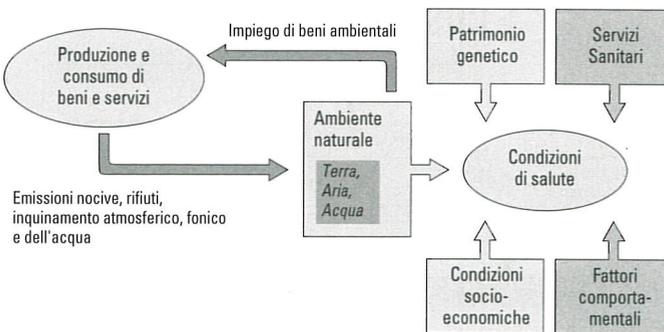
AMBIENTE, SISTEMA ECONOMICO E SALUTE

Massimo Filippini

Contenuto

- Ambiente, sistema economico e salute
- Esternalità negative
- Costi sociali
- Conclusioni

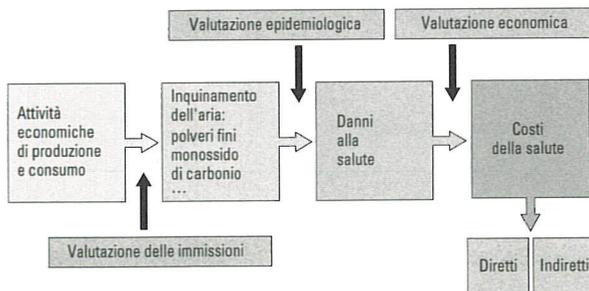
A. AMBIENTE, SISTEMA ECONOMICO E SALUTE



B. NON SEMPRE VALE IL PRINCIPIO: CHI INQUINA PAGA

- La presenza di beni “liberi” (l’aria o l’acqua pulita,...) senza mercato fa nascere il problema delle **esternalità: situazioni in cui il costo sociale di una data attività è superiore a quello privato.**
 - I prezzi dei beni e servizi non forniscono la giusta informazione sulla scarsità delle risorse
 - Si creano dei prezzi “dopati”!
 - Non vale il principio di chi inquina paga!
 - Il costo di un servizio di trasporto non considera i costi del sistema sanitario!

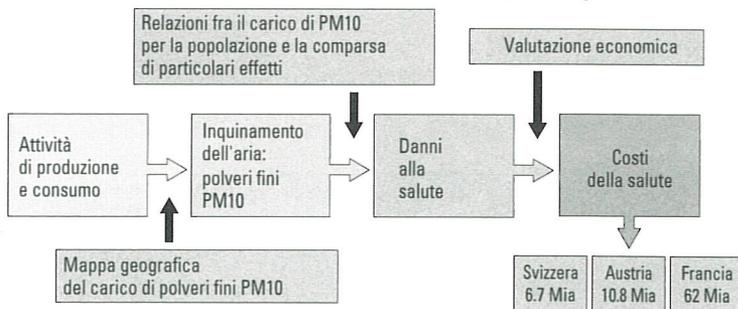
C. SISTEMA ECONOMICO, DANNI ALLA SALUTE E COSTI DELLA SALUTE



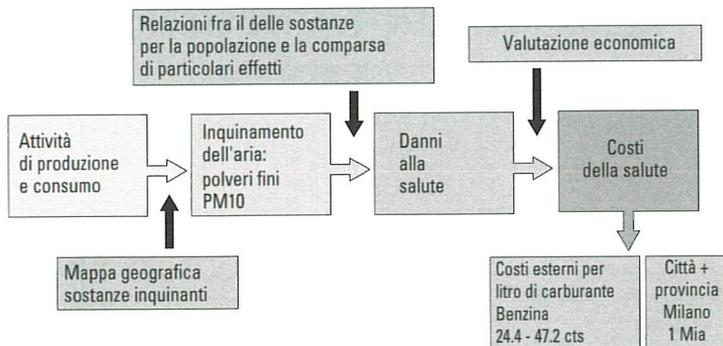
COSTI SANITARI IMPUTABILI ALL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Costi	Indicatori principali
Costi diretti tangibili ed intangibili	decessi prematuri casi di invalidità in seguito a bronchite cronica giorni di cura in ospedale giorni di incapacità lavorativa dolori, sofferenza e paura
Costi diretti di trattamento stazionario	Giorni di cura in ospedale
Costi diretti di trattamento ambulatoriale	casi di bronchite acuta casi di bronchite cronica giorni con attacchi di asma giorni con disturbi alle vie respiratorie

STUDIO DI FILLIGER, SEETHALER, KUNZLI E SOMMER (1999)



PANNELLA, ASCARI E CAVALLETTI (1999)



CONCLUSIONI: COSA FARE?

Educazione ambientale
 attività di informazione, sensibilizzazione e formazione in educazione ambientale
Collaborazioni scuole e associazioni che si occupano di ambiente

Politica d'informazione
 Aumento delle stazioni di Misurazione
 Informazioni più efficaci
Collaborazioni tra i media e il Dipartimento

Regolamentazioni
 Parcheggi, zone pedonali, trasporti pubblici
 Road pricing

Misure fiscali
 Imposte ecologiche

Pianificazione coordinata
 Pianificazione del territorio e pianificazione dei trasporti



BIBLIOGRAFIA

- Pannella G., Ascari S. e Cavalletti B., (1999), *L'inquinamento dell'aria nelle aree urbane e i danni alla salute*, Franco Angeli, Milano.
- Hirschberg S., (1999) *Kostenstruktur der Schweizer Stromversorgung unter Berücksichtigung der Externen Kosten*, Seminar SAE, Bern.
- Pearce, D.W. e Turner, R.K. (1991), *Economia delle risorse naturali e dell'ambiente*, Il Mulino.
- Künzli N. et. al. (2000), *Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a european assessment*, The Lancet, Vol. 356, Nr. 2.
- Filliger P., Seethaler R., Künzli N. e Sommer H., *Externe Gesundheitskosten durch Verkehrsbedingte Luftverschmutzung- eine Dreiländerstudie von Österreich, Frankreich und der Schweiz* in, Torricelli G.P. e Scheurer (1999), *Verkehr und Mobilität*, Tagungsband der 5. Nationalen Tagung zur Alpenforschung, Bern.



LA POLITICA FEDERALE DEGLI AGGLOMERATI

Fiorenza Ratti

1. Da dove nasce la politica federale degli agglomerati?

Le ricerche statistiche ci mostrano che più del 70% della popolazione svizzera vive in un agglomerato urbano e ben l'80% vi lavora. Quindi l'agglomerato urbano gioca in Svizzera un ruolo da protagonista, che spesso non è riconosciuto dal cittadino che vi vive e lavora, a causa probabilmente della forza dell'immagine della cosiddetta "Svizzera verde".

2. Questa politica federale degli agglomerati è anche un politica innovativa e attuale!

Infatti. Sul finire del 2001 il Consiglio federale ha accettato il "Rapporto sulla politica degli agglomerati della Confederazione" dando così il via a una maggiore attenzione della politica federale al territorio urbano. Questa nuova politica - e mi piace sottolinearlo, perché è cosa rara - è realizzata da due dipartimenti federali: il Dipartimento federale dell'economia attraverso il SECO e la sua sezione "Politica regionale e organizzazione del territorio", e il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni attraverso l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE).

Con la politica federale degli agglomerati urbani si cerca di aumentare la competitività degli agglomerati. Un aspetto essenziale perché, ed è un'opinione condivisa, le città e gli agglomerati sono da considerarsi come i motori dell'economia, e di conseguenza è anche attraverso città più competitive che la Svizzera può cercare di riportarsi a un livello di concorrenzialità internazionale.

È inoltre innegabile che le città, oltre alla loro importanza economica, generino anche vitali impulsi culturali e sociali. L'auspicato sviluppo sostenibile del territorio può poi essere ottenuto unicamente prendendo in considerazione anche lo spazio urbano.

Gli obiettivi principali della politica federale degli agglomerati urbani sono prevalentemente tre:

- rafforzare l'attrattiva economica delle città e migliorare la qualità di vita degli abitanti,

- 
- mantenere la rete policentrica delle città, aspetto molto importante e caratteristica della Svizzera – città di diverse grandezze e funzioni che si completano e sostengono a vicenda; d'altro canto
 - sviluppare gli agglomerati in larga misura all'interno dei confini esistenti: un'ulteriore espansione degli agglomerati nel territorio non è auspicabile sia per motivi economici che per ragioni ecologiche. In altre parole, si sprona uno sviluppo urbano cosiddetto centripeto.

A legare i tre obiettivi, la volontà di Berna di sensibilizzare la popolazione Svizzera alle problematiche degli agglomerati a tutti i livelli. A questo proposito la sensibilizzazione è stata fatta anche all'interno dell'amministrazione federale stessa dove esiste un gruppo di lavoro che coordina le differenti politiche settoriali nel caso in cui si abbia a che fare con progetti riguardanti un agglomerato.

4. Ma come Berna cerca di attuare questa politica degli agglomerati? Su che principi basa la sua azione?

Per raggiungere questi scopi, per la Confederazione sono necessari almeno due elementi chiave: la coordinazione e la collaborazione. Mi spiego: la collaborazione all'interno degli agglomerati è da migliorare. È vero che vi sono comuni che già oggi collaborano fra di loro in modi e forme giuridiche diversi. Ma queste collaborazioni sono per lo più settorialmente orientate e non hanno quasi mai un sostegno democratico. E in queste condizioni un'identificazione del cittadino con l'agglomerato non può certo svilupparsi. I problemi devono essere letti nella loro totalità, solo in questo modo si possono fissare le priorità e utilizzare al meglio le risorse che sono spesso limitate.

È in questa direzione che va la politica degli agglomerati della Confederazione, che resta comunque – ed è molto importante ribadirlo – una politica sussidiaria: l'iniziativa deve venire dal basso: dai comuni, dalle città con l'avallo dei Cantoni. Non bisogna in ogni caso dimenticare che i Cantoni e i comuni collaborano attivamente a questa politica nel quadro della Conferenza tripartita degli agglomerati (CTA).

5. Quali sono gli strumenti a disposizione, visto che per il momento questa politica non beneficia di vere e proprie basi legali?

È vero. Per il momento, per spronare questa nuova politica che intende integrare maggiormente la problematica degli agglomerati nelle politiche settoriali e promuovere la realizzazione di progetti innovativi la Confederazione non beneficia ancora



di un quadro legale e di conseguenza di un credito rilevante, ma possiede comunque due strumenti importanti:

- i progetti modello e
- i progetti di agglomerato

Forse è mancata un po' di fantasia nel battezzare queste due misure, ma la differenza sostanziale è chiara.

Il “progetto di agglomerato” è uno strumento di pianificazione che permette di coordinare le tematiche multidisciplinari all'interno di un agglomerato urbano. Questo strumento – di cui sono ora disponibili “linee guida” che verranno via via migliorate grazie agli apporti degli agglomerati che cercano di applicarle - viene per ora utilizzato principalmente nell'ambito degli insediamenti e del traffico, ma può essere sviluppato anche per altri temi come ad esempio la politica di integrazione degli stranieri, la politica culturale, economica o la politica sociale. Per il momento i primi tentativi di “progetto di agglomerato” riguardano gli insediamenti e il traffico e questo anche perché la Confederazione ha imposto che per l'ottenimento di sussidi federali per il traffico urbano, dal 2006 in avanti, è necessaria la realizzazione di un “progetto di agglomerato”.

L'altra misura a disposizione della Confederazione per realizzare la politica degli agglomerati è quella relativa alla realizzazione di “progetti modello”. Che cosa sono questi “progetti modello”? Si tratta di progetti che hanno origine nei comuni o nelle città, che beneficiano dell'avallo dei cantoni, e questo mostra ancora come Berna non vuole assolutamente essere prevaricante, ma intende svolgere una politica sussidiaria. Questi progetti devono avere un carattere fortemente innovativo e pragmatico, nonché devono fungere da modelli per gli altri agglomerati. Anche per questi “progetti modello” non esiste ancora una base giuridica, ma Berna ne sostiene fino ad oggi ben 24, con un sostegno tecnico e finanziario che raggiunge al massimo 50'000 franchi all'anno per progetto. I temi toccati da questi “progetti modello” sono i più svariati, e questo mostra come le problematiche che toccano gli agglomerati siano diverse. Evidentemente la caratteristica di fondo di ogni “progetto modello” è quella di incentivare la collaborazione all'interno delle zone urbane per far fronte il più possibile alla realtà funzionale dell'agglomerato. Quindi, per usare un'espressione amata dagli economisti dello spazio: colmare il gap esistente tra lo spazio istituzionale e quello funzionale. Ma attraverso i “progetti modello” si sprona anche la creazione di reti di città e agglomerati e l'urbanizzazione centripeta degli spazi edificati.



6. Qualche esempio concreto di applicazione dello strumento detto “progetto-modello”

Vorrei portare qualche esempio scelto tra i dieci “progetti-modello” la cui realizzazione è in corso ormai da quasi un anno.

- Il “progetto-modello dell’agglomerato di Losanna” è un progetto molto ampio che intende sviluppare tra cantone, città e l’associazione dei 26 comuni dell’agglomerato la discussione sulle strutture possibili per l’agglomerato, unicamente però quando saranno definiti e concertati i campi della collaborazione e la loro fattibilità.
- Questo progetto si contrappone, ma solo apparentemente, al progetto-modello forse più conosciuto a livello nazionale: quello dell’agglomerato di Friburgo, che consiste nella realizzazione degli statuti della legge sugli agglomerati approvata dal popolo friborghese nel 1997.
- Un altro “progetto-modello” è quello dell’agglomerato e della città di Lucerna, dove il Cantone di Lucerna, la città e l’associazione dei comuni lucernesi sviluppano e realizzano, in un ampio processo, una strategia incentrata sul miglioramento della concorrenza regionale dell’agglomerato e sulla conoscenza delle sinergie possibili. E qui emergono le teorie della regione come spazio di apprendimento.
- Inoltre posso citare il progetto della rete urbana di cooperazione nel Mittelland, una regione che comprende gli agglomerati di Aarau, Olten e Zofingen, che si trova fra i grossi centri di Zurigo, Basilea e Berna, ma che nel panorama del sistema urbano svizzero non ha ancora una collocazione ben precisa e manca di un’immagine positiva di polo economico e residenziale. Il “progetto-modello”, che è quindi oltre che intercomunale anche intercantonale, consiste in particolare nell’attuazione di una strategia territoriale che spazia tra marketing locale e l’intensificazione della collaborazione tra trasporti pubblici regionali.
- Infine mi piace citare il progetto modello dell’agglomerato di Delémont, un progetto che tocca tre soli comuni, che con l’avvallo del canton Giura stanno realizzando una zona industriale regionale comune con una propria promozione economica e che prevede per il futuro addirittura – da qui il carattere innovativo del progetto - di ripartire le rendite fiscali che ne deriveranno.

7. Da questi esempi si può capire l’attualità e l’eterogeneità della politica federale degli agglomerati. E il Ticino? Come si piazza in questa nuova politica della Confederazione?

Per il momento l’unico “progetto-modello” ticinese è quello del “Piano dei trasporti del luganese”, che si può considerare come un riconoscimento a posteriori di una politica che andava già nell’ottica della politica federale degli agglomerati. Ma che resta un progetto classico.



La Confederazione apprezza lo sforzo del Ticino di attuare una politica degli agglomerati incentrata sulle fusioni, ma tiene a rimarcare che questa non è che una delle vie possibili per migliorare il divario tra spazio funzionale e spazio istituzionale. Il Ticino – zona di frontiera – ha saputo cogliere al meglio gli aiuti del programma di collaborazione transfrontaliero europeo Interreg. Ma, a mio avviso, potrebbe fare altrettanto nel campo delle collaborazioni a livello urbano che, come abbiamo potuto vedere, possono essere delle più variegatae in tematiche e dimensioni. Forse una difficoltà, ma ritengo sia solo un piccolo scoglio, è che alcune iniziative di collaborazione non istituzionale all'interno di un territorio urbano rimangono allo stato embrionale perché esiste una reticenza non trattandosi appunto di collaborazioni che sfoceranno poi in una fusione. Sono invece proprio queste iniziative innovative, che contribuiscono in tempi brevi alla risoluzione concreta dei problemi degli agglomerati, ad essere apprezzate a Berna. Ma resta chiaro che per la Confederazione l'avallo del Cantone è vitale.

Non nascondo che al “gruppo strategico sulla politica federale degli agglomerati” sarebbe piaciuta la presenza sin dagli inizi di un “progetto-modello” che veda uniti i quattro agglomerati del Ticino in una... vorrei chiamarla “rete degli agglomerati ticinesi” (quindi gli agglomerati di Bellinzona, Locarno, Lugano e Mendrisio-Chiasso). Una rete che rafforzi la posizione del Ticino come agglomerato svizzero, una sinergia da considerarsi come un fattore di crescita economica per la Svizzera tutta.

Sono cosciente che il Ticino ha la forza innovativa e il coraggio necessario per proporre, e non solo nell'ambito della politica federale degli agglomerati, buoni progetti concreti che nascono dal tessuto economico, sociale e istituzionale ticinese, che dimostrino che la terza Svizzera possiede una forza di reazione ai cambiamenti imposti dal globale, vale a dire che il territorio ticinese è un vero e proprio spazio attivo.

PS: Il rapporto federale sulla politica della Confederazione sugli agglomerati urbani può essere richiesto al Segretariato di Stato per l'Economia o all'Ufficio federale per lo sviluppo territoriale a Berna. Oppure è consultabile sul sito www.are.ch, dove si trovano anche le descrizioni dettagliate di tutti “i progetti modello” sostenuti e le relative persone di contatto.



UNO SGUARDO SUI RAPPORTI TRA LA CITTÀ E LA MONTAGNA NEGLI ANNI '90

Gian Paolo Torricelli

Premessa

Negli scorsi anni ho avuto più volte l'occasione di studiare le trasformazioni economiche e territoriali in Svizzera e nelle regioni dell'Arco alpino. La tesi di fondo di questo breve intervento vuole che durante gli anni '90 i rapporti centro-periferia in Svizzera (in particolare i rapporti tra gli agglomerati urbani e le regioni dell'Arco alpino) si siano significativamente modificati, da un lato a causa dei processi di liberalizzazione dei mercati interni, dall'altro grazie al miglioramento dell'accessibilità e all'abbassamento dei costi di trasporto. Questo cambiamento domanda oggi una re-interpretazione dei rapporti tra la città e la montagna nel contesto attuale dello sviluppo territoriale¹.

I rapporti tra città e montagna in Svizzera

A partire dalla metà degli anni '70, la Svizzera ha di fatto attuato delle politiche di riequilibrio spaziale verso le regioni di montagna (e in generale verso le periferie). Dopo le ondate di spopolamento e di impoverimento degli anni '50 e '60, nei decenni successivi, grazie alla LIM e al sostegno alle regioni periferiche, la montagna svizzera ebbe una parte di sviluppo economico sottoforma di flussi di redistribuzione della ricchezza dai centri verso le periferie. Così, negli anni '80, l'incremento medio della popolazione residente nell'area alpina diventava più forte di quello medio nelle aree urbane del paese².

¹ Non per nulla la Confederazione invita i cantoni e le regioni a realizzare delle misure di politica degli agglomerati.

² Secondo i censimenti federali delle Aziende (UST, Neuchâtel), tra il 1991 e il 2001, la Svizzera ha perso il 2.5% dei posti di lavoro nel secondario e nel terziario (circa 92'300 impieghi). Le aree limitrofe a Zurigo denotavano però un aumento anche consistente (Glattal/Furttal + 16.9 %; Limmattal + 4.1%, ecc.), così come Zugo (+16.3%), l'area tra Ginevra e Losanna (Morges +4.4 %; Nyon + 12.6%), l'agglomerato di Berna (+2 %) hanno conosciuto un saldo positivo di posti di lavoro. Per contro nelle regioni di montagna la diminuzione è stata molto più forte (ad esempio a Glarona, in Engadina, nel Basso Vallese, nel Giura, ecc. le diminuzioni sono state del 10-14%, tassi ancora più negativi si ritrovano nei Grigioni centrali e nel Pays-d'en-Haut). Per il Ticino gli stessi dati annoverano la perdita di quasi 11'500 posti (-7.6 %). Però mentre nel Luganese e nel Bellinzonese gli impieghi diminuivano rispettivamente dell'1.4% e del 6 %, il decremento era dell'ordine dell'8% nel Locarnese - Vallemaggia, del 14.3 % nel Mendrisiotto e del 18% nelle Tre Valli.

Fu purtroppo una crescita effimera. Infatti negli anni '90 le condizioni cambiarono "brutalmente": i contributi LIM vennero sensibilmente ridotti e gli incentivi dello Stato (ad esempio sotto forma di impieghi e di commesse federali) vennero gradualmente a mancare alle regioni dell'arco alpino. Negli anni '90 la montagna alpina perdette quindi "sostanza economica" e la sua popolazione vide sfumare molte occasioni di impiego.

Tuttavia, contrariamente a quanto ci si poteva aspettare, la montagna alpina, soprattutto la media montagna, non perse popolazione residente (come fu il caso negli anni '50, '60), anzi, durante gli anni '90 le regioni alpine guadagnarono abitanti rispetto alle aree urbane dell'Altipiano (Figure 1 e 2).

Figura 1. La crescita demografica in Svizzera negli anni '90

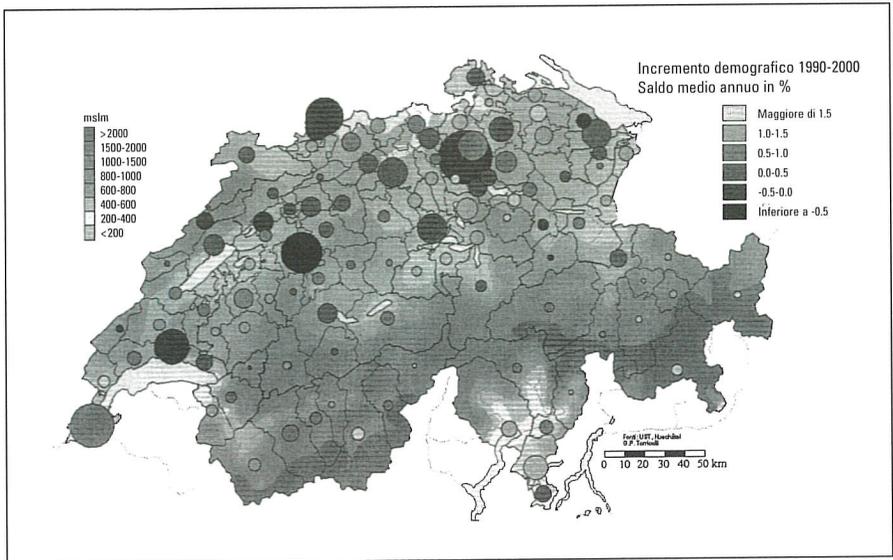
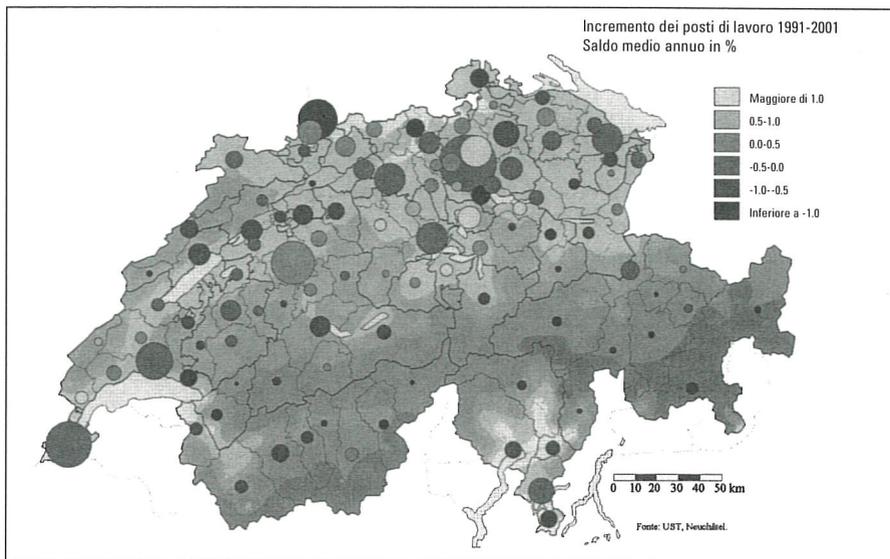


Figura 2. La crescita dell'occupazione in Svizzera negli anni '90



Negli anni '90 un doppio movimento sembra quindi caratterizzare l'evoluzione delle localizzazioni della popolazione e dell'economia in Svizzera: da un lato l'accelerazione della concentrazione delle attività sui grandi centri (principalmente di Zurigo e Basilea); dall'altro la diffusione apparentemente più forte della popolazione al di fuori delle aree urbane, in particolare nell'Arco alpino e prealpino.

Come spiegare questa evoluzione?

Possiamo considerare la seguente ipotesi: le aree più accessibili dell'arco alpino e prealpino tendono ora a diventare degli spazi residenziali, sempre più lontani, ma sempre più funzionalmente legati alle città dell'Altipiano.

2. Possiamo postulare che questo cambiamento avviene attraverso la congiunzione di due fattori:

- In primo luogo attraverso il crollo (dell'efficacia) della vecchia politica regionale. Oltre alla riduzione dei contributi LIM è necessario considerare una serie di altri tagli: riduzione dei contributi federali ai trasporti pubblici, agli impianti di depurazione delle acque, soppressione degli indennizzi per intemperie, la riduzione del prezzo del latte, le riduzioni della pressione fiscale, la mancanza di aiuti federali alla manutenzione forestale nell'Arco alpino. Senza dimenticare la massiccia



riduzione dei posti di lavoro federali (Swisscom, esercito, PTT, FFS, ecc.). Questi cambiamenti hanno inciso pesantemente sulla crisi delle regioni di montagna, Ticino compreso (nota 2 per un confronto statistico).

- In secondo luogo, contrariamente alla localizzazione economica, la popolazione residente si è mantenuta nelle regioni alpine soprattutto grazie all'accessibilità rispetto alla rete dei grandi centri. Infatti, a partire dagli anni '70 e '80 con la costruzione della rete autostradale – in parte per attraversare il massiccio – parecchie regioni alpine e prealpine vennero a trovarsi effettivamente “più vicine” alle città e agli agglomerati dell'Altipiano, in termini di distanza-tempo e di distanza-costi. Negli anni '90 certamente questa migliore accessibilità coniugata ad un costo di trasporto relativamente basso ha permesso loro di mantenere una popolazione residente, in diversa misura tra una regione e l'altra, nonostante la forte perdita di posti di lavoro.

Per cercare di dare corpo a questa spiegazione, possiamo prendere l'evoluzione del reddito dei cantoni, cercando di vedere in che misura questo fenomeno si ripercuote sulla creazione locale di ricchezza e di benessere.

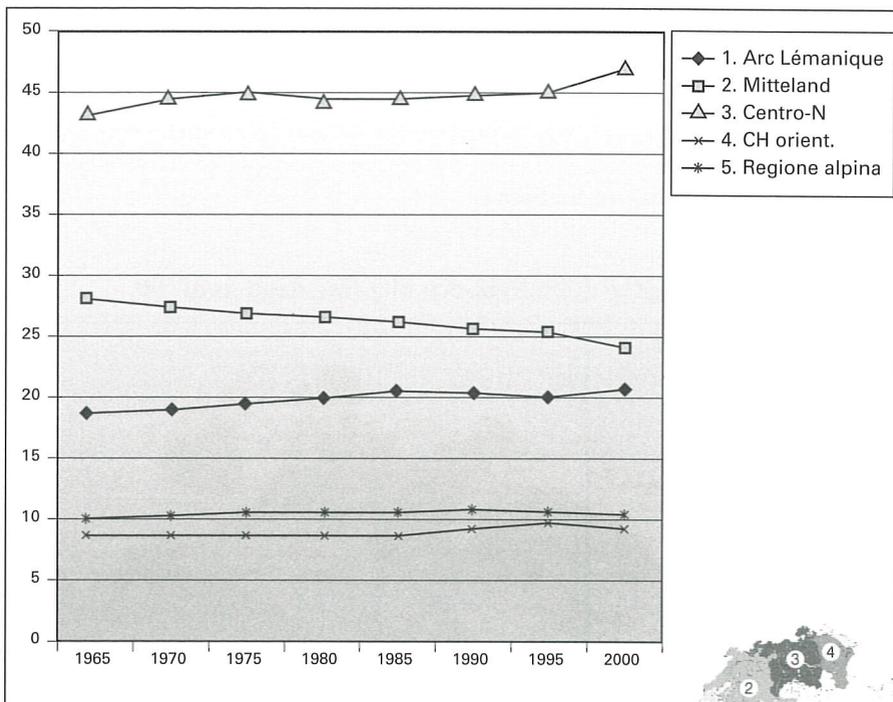
Ho cercato di rappresentare la parte prodotta del reddito nazionale in vari gruppi di cantoni³. Volendo fare un confronto con l'area alpina ho cercato di aggregare per quanto possibile i cantoni alpini e osservare in che misura il loro contributo al reddito nazionale varia nel tempo. Si tratta di una semplificazione, ma il risultato è interessante (Grafico 1).

L'evoluzione dei redditi regionali conferma che negli anni '90 la ricchezza si è ulteriormente e più fortemente concentrata negli spazi urbani di Zurigo e Basilea (Centro-Nord) e, in minor misura, sull'asse Ginevra-Losanna (Arco Lemnico). Ma questa evoluzione si attua essenzialmente a scapito del Mittelland, mentre il contributo della “regione alpina” si mantiene stabile attorno al 10% del reddito nazionale tra il 1965 e il 2000 (senza peraltro variazioni significative durante gli anni '90).

³ Il metodo di calcolo del reddito nazionale e dei redditi cantonali (che raggruppa i redditi delle economie domestiche più i redditi dell'economia privata ed i redditi delle amministrazioni pubbliche) è stato modificato più volte nel corso degli ultimi decenni. Nel tempo quindi solo la parte in % dei redditi cantonali sul reddito nazionale è effettivamente confrontabile.



Grafico 1.
Parte in % del reddito nazionale prodotto nelle regioni 1965-2000



Fonte: UST, Neuchâtel, Contabilità nazionale/
Adattato da Torricelli (2001).

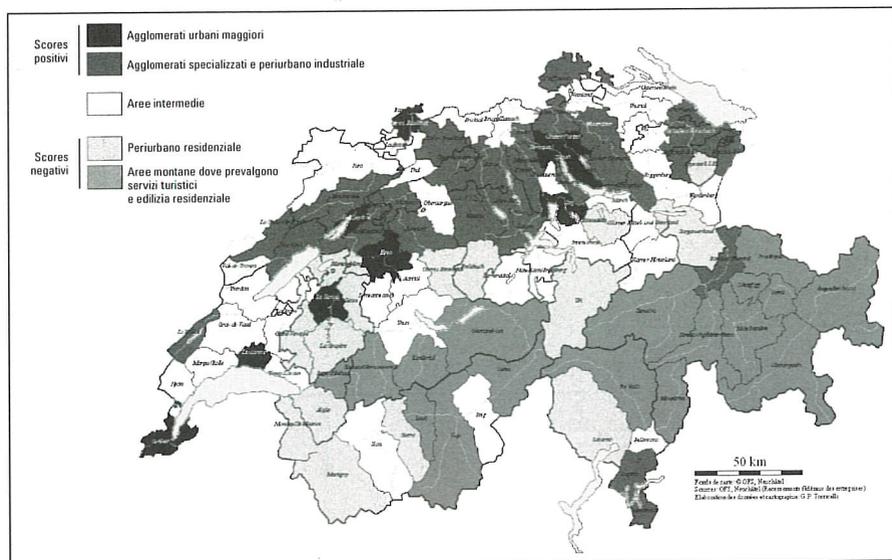
Ciò significa che, malgrado la forte perdita di sostanza economica negli anni '90, le regioni alpine hanno mantenuto - rispetto agli anni '60, '70 e '80 - il loro contributo alla formazione della ricchezza prodotta in Svizzera. Si può dunque confermare, almeno da questi dati, che il crollo dell'occupazione non ha intaccato oltre misura la capacità dei cantoni alpini di mantenere il proprio reddito. Ma a che prezzo?

I rapporti centro - periferia negli anni '90

La figura 3 è il risultato di una analisi fattoriale in componenti principali, realizzata sulla distribuzione delle attività economiche nelle RMS (regioni di mobilità spaziale) nel 1998, ponderata con la variazione della popolazione e dei posti di lavoro

rispetto al 1991 (cf. Torricelli 2001A). Le aree più scure (punteggi positivi) sono da un lato i poli urbani, dall'altra le "corone" industriali o terziarie (periurbano produttivo): esse "attirano" (o creano) attività qualificate terziarie e industriali; le aree con trame più chiare (punteggi negativi) sono molto meno urbanizzate (in generale "periferie") e risultano con due distinte tipologie: regioni alpine "turistiche" e regioni prealpine "residenziali"; esse perdono attività durante la crisi, ma in alcuni casi, come si è visto, guadagnano popolazione residente con percentuali superiori alla media nazionale. Le aree bianche hanno invece un comportamento simile alla media (non significative per questo confronto).

Figura 3. Un'immagine della Svizzera alla fine degli anni '90.



Questa immagine – pur in tutti i suoi limiti e le sue generalità – tende a mostrare che le gerarchie urbane non scompaiono durante gli anni '90, ma piuttosto si semplificano - in ragione della crisi. Appaiono più chiaramente dei rapporti tra città e montagna sostenuti da una sorta di divisione funzionale tra spazi produttivi e spazi residenziali. Le aree alpine si situano chiaramente in questa prospettiva. L'organizzazione del territorio a scala nazionale, segnatamente la relazione centro-periferia, si modifica nel senso che non si basa più soltanto sulla divisione del lavoro (ad esempio tra centri decisionali e aree industriali), ma si basa ora anche su una inedita specializzazione funzionale tra centri urbani e regioni montane, tra spazi produttivi e spazi residenziali.



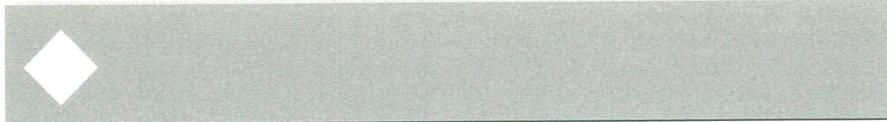
Questo cambiamento, che si ritrova in altre regioni, come nelle Alpi francesi del Nord o nelle montagne della Lombardia orientale e del Veneto (dove prende il nome di “metropolizzazione” o di “scomposizione metropolitana”) non è dovuto soltanto all’abbassamento dei costi di trasporto e al miglioramento dell’accessibilità delle regioni alpine (a partire dagli anni ’70 e ’80), condizione necessaria ma non sufficiente. Esso va visto piuttosto come un effetto spaziale congiunto della crisi, contemporanea ai processi di deregolamentazione dell’economia, che si attua con una concentrazione ulteriore delle attività nei grandi agglomerati. In questo movimento l’area di influenza delle grandi città si allarga e tende ora a comprendere le regioni più accessibili delle Alpi (si veda per una trattazione di questo fenomeno in Francia Veltz 1996 e Ascher 1995).

Il nuovo assetto dei rapporti centro-periferia pone con maggiore evidenza l’importanza del sistema della mobilità e dei trasporti per il funzionamento del sistema urbano nazionale. La migliore accessibilità e l’abbassamento dei costi di trasporto permettono alle regioni periferiche (se dispongono di qualche attrattiva, come nell’arco alpino) di resistere in termini di popolazione e di reddito, anche in un contesto di grave crisi economica. Probabilmente però questo sviluppo senza misure di accompagnamento potrebbe in futuro porre qualche grattacapo alle regioni periferiche (ad esempio in termini di pressioni e di speculazioni sui mercati fondiari e immobiliari).

E in Ticino?

Forse la situazione del Ticino non è direttamente confrontabile con quella dei cantoni dell’Altipiano e del nord delle Alpi, tuttavia, a scala regionale, si ritrovano alcuni elementi di similitudine: i centri e le corone urbane, il periurbano residenziale e la montagna. Ora, da più parti si pone oggi il problema della “frammentazione territoriale” del Ticino, e l’auspicio di molti è che la politica delle aggregazioni portata avanti dal Dipartimento delle Istituzioni possa portare ad una ricomposizione ed una semplificazione della geografia amministrativa del cantone. Ma la frammentazione attuale del territorio ticinese non è un fatto nuovo e non dipende solo dall’attuale situazione istituzionale, ma piuttosto da condizioni geografiche, economiche e culturali preesistenti. È anzi probabile che le aggregazioni comunali, da sole, non potranno ricomporre l’attuale frammentazione territoriale del cantone, ma favoriranno - nel contesto odierno - l’emergere di nuovi squilibri territoriali. È dunque necessario accompagnare le aggregazioni con una politica specifica per le aree urbane, che tenga conto degli effetti spaziali descritti sopra.

Le condizioni oggi in Ticino ci sono tutte: dal problema del traffico (sia interno che di transito) a quello delle infrastrutture, a quello dei servizi pubblici, che devono



essere realizzati e gestiti in un clima di austerità fiscale. Ma il Cantone deve concepire una politica degli agglomerati per il suo specifico territorio, allo stesso tempo urbano, di montagna e di frontiera. Non potrà limitarsi all'attuale fase delle aggregazioni comunali.

Tra le altre cose, essa dovrà tenere conto delle diverse situazioni del nostro territorio.

- a. I centri e gli agglomerati urbani, predisponendo 1) le condizioni per migliorare la rete dei poli cantonali⁴; 2) la valutazione dell'inserimento dell'area urbana ticinese nelle relazioni con Milano e Zurigo. Oggi questi temi devono essere affrontati anche alla luce del progetto Alp Transit e dei suoi futuri (e prevedibili) impatti spaziali.
- b. Il problema del "periurbano", di difficile definizione poiché è ciò che non è ancora fisicamente "agglomerato", ma che non è più rurale. L'area periurbana oggi è quella dove risiede circa la metà della popolazione del cantone⁵. È un'area abitata da una popolazione in gran parte urbana che tutti i giorni "pendola" verso i centri o le zone di attività, e che fruisce direttamente degli investimenti fatti negli agglomerati. Sino ad ora gli architetti e gli urbanisti hanno parlato di "città diffusa", purtroppo senza mai oltrepassare le disquisizioni accademiche. Sarà necessario però porre il problema dell'identità di queste aree, che assumono in qualche caso anche il poco invidiato statuto di "non luogo" (come il Piano Scairolo ormai trasformato in un seguito informale di scatoloni). Ma quale ruolo, quale qualità di vita vogliono gli abitanti (che sono tanti) di queste aree?
- c. È forse necessario ricordare che il periurbano è anche molto spesso il trattino di congiunzione tra la città e la montagna, il retroterra naturale dei nostri agglomerati. Sarà quindi essenziale riflettere anche sulla natura dei rapporti tra la città e la montagna, sulla sua integrazione nel sistema urbano, proprio in funzione del nuovo contesto, descritto fin troppo sommariamente sopra. Se la LIM per un ventennio ha sostenuto queste regioni, oggi più che mai appare chiaro che esse non sono in grado di sopravvivere economicamente, senza (ulteriori) misure di sostegno. E ci si può chiedere se queste misure non potrebbero anche scaturire dalla ridefinizione dei loro rapporti con gli agglomerati.

⁴ Il PD 90 (attualmente in revisione) con il concetto di "città-regione" consacrava degli agglomerati urbani tra loro complementari e quindi relativamente specializzati in attività economiche diverse. A più di 15 anni dalla sua stesura molte cose sono cambiate, ma è oggettivamente difficile valutare l'accaduto, poiché il PD non prevedeva strumenti di controllo in grado di verificarne l'efficacia. Si è osservato però che durante la crisi degli anni '90 i ritmi di sviluppo dei 4 agglomerati sono stati molto diversi tra loro: tra il 1991 e il 2001 Lugano ha attratto risorse economiche ed ha sostanzialmente mantenuto il suo potenziale economico; il Locarnese e il Mendrisiotto invece, per ragioni diverse, sono hanno perso tra il 10 e il 15 % del loro potenziale di posti di lavoro; Bellinzona infine, ha conosciuto un calo più contenuto, credo anche in ragione del fatto che lì vi sono (e resteranno) Governo e Parlamento.

⁵ Che comprende gran parte del Mendrisiotto, il basso e medio Malcantone, la Valle del Vedeggio, la Capriasca e parte della Val Colla, il Piano di Magadino, la bassa Valle Maggia, parte del Bellinzonese e della Riviera (Torricelli 2001B).



Bibliografia

- ASCHER F. (1995) *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris.
- TORRICELLI G.P. (2001A) «*Changement structurel et organisation des territoires montagnards: le cas de la Suisse*», *L'Espace géographique*, tome 30, n. 4 – 2001, pp. 333-347.
- TORRICELLI G.P. (2001B) *L'organizzazione territoriale in Ticino: elementi per una lettura dei cambiamenti 1980-2000*, Mandato SPU, Dipartimento del Territorio, Bellinzona.
- TORRICELLI G.P. (2002) «*Traversées alpines, ville et territoire: le paradoxe de la vitesse*», *Revue de Géographie Alpine*, Tome 90, n. 3-2002, pp. 25-36.
- VELTZ P. (1996) *Mondialisation villes et territoires. L'économie d'archipel*, PUF, Paris.



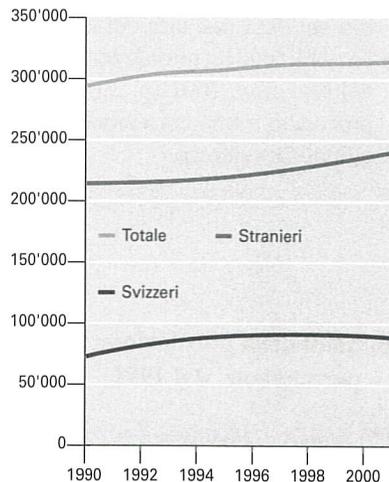
DOCUMENTO: LE CITTÀ AL CENTRO DEL TICINO

Dalla rivista "Dati-statistiche e società", dicembre 2002

La popolazione cantonale nel 2001

In Dati 2001/3 (pp. 38-54) abbiamo presentato l'evoluzione demografica del 2000, inquadrandola nelle tendenze che avevano marcato il decennio: la forte crescita del primo quinquennio e la successiva sensibile frenata (inaugurata dallo shock del 1996, quando la popolazione cantonale diminuì di poche centinaia). L'aggiornamento del 2001 viene perciò ridotto ai suoi elementi essenziali, e va quindi letto con sullo sfondo l'analisi fatta un anno fa.

A. Popolazione di fine anno, legale permanente, dal 1990

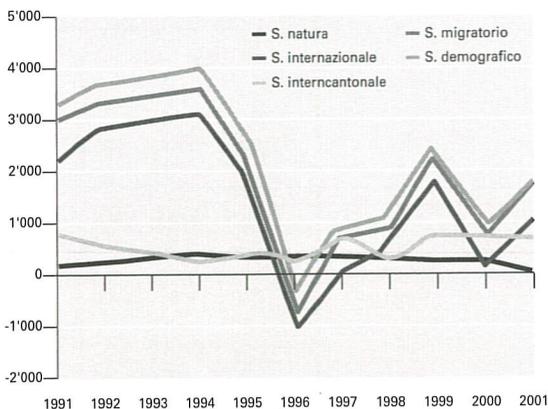


1. Popolazione di fine anno, legale permanente, 1990 2000 e 2001, per nazionalità e statuto

	1990	2000	2001	Var. 2000/2001
Svizzeri	216.904	230.804	232.331	1.527
Stranieri				
Totale	72.024	80.593	80.632	39
Domiciliati	59.229	61.596	64.151	2.555
Dimoranti	9.344	16.582	14.249	-2.333
Funz.internazionali	1.121	768	734	-34
PU	44	465	422	-43
Richiedenti l'asilo	2.286	1.182	1.076	-106
Totale	288.928	311.397	312.963	1.566

- [A] Anche il 2001 va iscritto negli anni di crescita della popolazione cantonale. La forza di questa crescita rimane sensibilmente più contenuta, se confrontata a quella del primo quinquennio degli anni Novanta.
- [A, 1] Ad aumentare sono stati ancora la cosa si ripete ormai dal 1995 - solo gli svizzeri: alla variazione annuale di + 1.566 unità, gli svizzeri hanno contribuito con 1.527 unità.
- [1] Tra gli stranieri, gli statuti più dinamici sono stati i domiciliati e i dimoranti: l'aumento dei primi (gli stranieri più "anziani", presenti da più anni in Svizzera) è stato annullato dalla diminuzione dei secondi (gli stranieri "giovani").
- [A, 1] I dati del 2000 e del 2001 della tabella sono ancora basati sul censimento 1990, sono i dati del '90 aggiornati anno per anno con nascite, decessi, arrivi e partenze. Fra qualche mese disporremo della nuova base-censimento 2000: i dati 2000 e 2001 verranno ricalcolati.
- [1] La categoria PU degli stranieri, la più "misteriosa", risulta dal confronto tra i nati ufficiali e i nati del Registro centrale degli stranieri (RCS): vengono recuperati nei PU i nati ufficiali non presenti nei dati RCS.
- [A, 1] Il totale e gli svizzeri di fine 2000 differiscono dalle cifre pubblicate in Dati del settembre 2001 (p. 39): l'Ufficio federale di statistica (Ust) ha nel frattempo proceduto a una correzione (sono stati aggiunti 41 cambiamenti di cittadinanza, quindi 41 svizzeri).

B. Saldi della popolazione legale permanente, dal 1991



2. Saldi della popolazione legale permanente, dal 1991

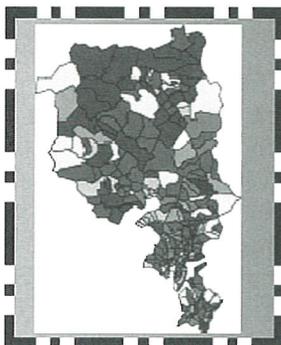
	1991-2000	2001
Nascite	30.196	2.723
Decessi	27.214	2.770
S.naturale	2.982	-47
Arrivi internazionali	56.712	4.847
Partenze internazionali	41.976	3.793
S.internazionale	14.736	1.054
Arrivi intercantonali	22.718	2.251
Partenze intercantonali	17.967	1.692
S.intercantonale	4.751	559
S.migratorio	19.487	1.613
S.demografico	22.469	1.566
Camb.di cittadinanza	13.263	1.667



- [B] La linea dello sviluppo complessivo continua a “imitare” il percorso segnato dai saldi migratori internazionali. Questi, l’anno scorso, sono pure tornati a essere il motore principale della crescita (nel 2000 avevano ceduto il passo ai saldi intercantonali).
- [B, 2] Il ruolo secondario rivestito da decenni dal saldo naturale nell’economia demografica cantonale, suggerirebbe un no comment. Il dato 2001 va invece comunque sottolineato: è tornato nelle cifre rosse (non avveniva più dal 1988)!
- [2] Ritroviamo la differenza, già segnalata, rispetto al numero 3/2001 di Dati: sono i 41 neosvizzeri del 2000 aggiunti successivamente dall’Ust (la stessa differenza - ma di segno opposto - la ritroviamo nel saldo internazionale).

1981-2000, una geografia dello sviluppo demografico

- Un primo esame dell’ultimo ventennio, del come lo sviluppo demografico si era distribuito sul territorio cantonale, ci aveva portato a individuare nel “modello urbano” (lo avevamo anche chiamato “modello Lugano”) una delle sue caratteristiche (v. Dati 2001/3, pp.53-54). Il nucleo urbano era il centro del meccanismo: acquisiva popolazione straniera proveniente dall’estero; riversava popolazione svizzera verso le zone residenziali; acquisiva anche nuovi abitanti (con una rilevante componente straniera) dal resto della Svizzera; metteva a segno un saldo naturale positivo (ma solo grazie agli stranieri).
- Questa traccia era stata individuata osservando il comportamento demografico delle subregioni del cantone. Si tratta di territori non sempre omogenei; basti l’esempio luganese, una subregione che comprende tanto il comune di Lugano, quanto Lamone o Vico-Morcote. Le piste che si aprivano all’analisi potevano allora venir indicate attraverso alcune domande: ritroveremmo la stessa tipologia (zone urbane, zone residenziali) se scendiamo a leggere i dati comune per comune, o ne risulterebbe un panorama più variegato? Riusciremmo a costruire una tipologia in grado di “coprire” tutto il territorio cantonale?



C. La tipologia dei comuni

Tipo	Definizione	Comune esemplare
1	Urbano vecchio sdem - (sin ++, sct +, sco --, snat -) sdem svizzeri - (snat e sco -, sct +) anche sco stranieri -	Lugano
2	Urbano giovane come 1 ma sdem + (snat 0 o +)	Biasca
3	Di transizione urbano-residenziale sco minimo (svizzeri -, stranieri +) giovane (snat +) o vecchio (snat -)	Giubiasco
4	Urbano-residenziale (straniero,svizzero o misto) sin ++, sco +	Cadenazzo, Morbio Inferiore
5	Residenziale svizzero sco ++ (soprattutto svizzero), snat +	Origgio
6	Residenziale misto come 5, ma con almeno 1/3 sco straniero	Caslano
7	Residenziale straniero come 5, ma con sco straniero > sco svizzero	Pambio-Noranco
8	Residenziale intercantonale sct > altri saldi, spesso snat -	S.Nazzaro
9	Residenziale vecchio sco +, snat -	Meride
10	Marginale in crisi sco -- (svizz.e stran.), sin + (o ++), snat -	Airolo
11	Marginale vecchio e fermo snat - (soprattutto svizzero), resto irrilevante	Palagnedra

- [C] I tipi di comuni sono stati definiti a partire dai dati dei saldi: demografico (la sigla sdem), naturale (snat), con il resto del cantone (sco), con il resto della Svizzera (sct), con il resto del mondo (sin). I segni - e + stanno a indicare “negativo” e “positivo” (il loro raddoppio sta per “molto”); il segno > sta per “maggiore di”.
- [C] Il dato comunale aggiunge al Ticino urbano e a quello residenziale un terzo Ticino, quello marginale (i tipi 10 e 11). Ma il maggior dettaglio ha portato a due altri risultati: sono stati individuati dei sotto-tipi (11); sono stati modificati i criteri stessi di definizione dei tipi (soprattutto di quello urbano).

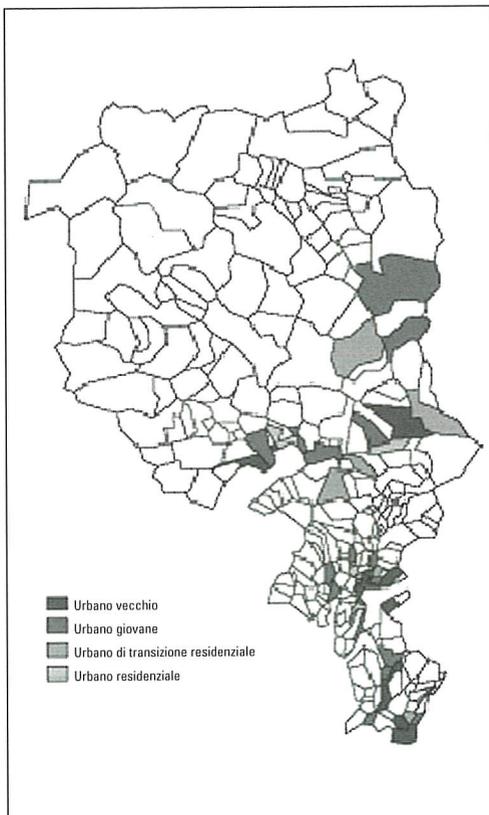
3. I comuni esemplari

Tipo	Nome	Saldi				
		naturale	inter-nazionale	inter-cantonale	inter-comunale	demografico
1	Lugano	-2.040	4.088	1.281	-4.657	-1.328
2	Biasca	190	485	-31	-427	217
3	Giubiasco	179	353	277	12	821
4	Cadenazzo	150	174	109	57	490
4	Morbio Inferiore	236	360	128	263	987
5	Origlio	147	61	59	429	696
6	Caslano	189	245	373	497	1.304
7	Pambio-Noranco	47	-9	48	194	280
8	S.Nazzaro	-67	36	154	-32	91
9	Meride	-35	20	15	52	52
10	Airolo	-1	283	-137	-545	-400
11	Palagnedra	-41	14	-2	3	-26

- [C,3] L'elemento che caratterizza i comuni urbani è la capacità di attrarre consistenti flussi dall'estero. A marciare l'"urbano vecchio" è la grossa perdita (soprattutto di svizzeri) verso i comuni residenziali. Il tipo "urbano giovane" ha uguali caratteristiche, ma si differenzia per un saldo naturale positivo, ritenuto "sinonimo" di una popolazione giovane. Il comune "di transizione urbano-residenziale" ha un altro tratto distintivo: il suo insignificante saldo intercomunale deriva da consistenti flussi contrapposti. Capita cioè che gli svizzeri che vanno nei comuni residenziali, lasciano il posto agli stranieri che lasciano la città. La categoria "urbano-residenziale" associa alla forza di attrazione dei saldi dall'estero una discreta capacità di richiamo per gli altri comuni della zona e per il resto della Svizzera.
- [C, 3] I comuni residenziali crescono soprattutto grazie all'esodo urbano (quello dei primi 2 tipi). Selezionando l'elemento svizzero, lasciando un po' di spazio a quello straniero, o accogliendo solo l'elemento straniero, danno vita ai primi 3 sottotipi. Sulla porta del comune "residenziale intercantonale" potremmo anche scrivere "Sonnenstube". I nuovi arrivati nel "residenziale vecchio", in genere giovani famiglie, non sono ancora riusciti a spostare il suo baricentro demografico così da assicurargli saldi naturali non negativi.
- [C, 3] Il "marginale in crisi" assomiglia superficialmente all'"urbano vecchio". Ma le perdite intercomunali non le ha verso i comuni vicini, ma verso le zone più dinamiche del cantone. Nel "marginale vecchio e fermo", infine, sembra che non succeda più niente, a parte il lento spegnersi di una popolazione che invecchia.

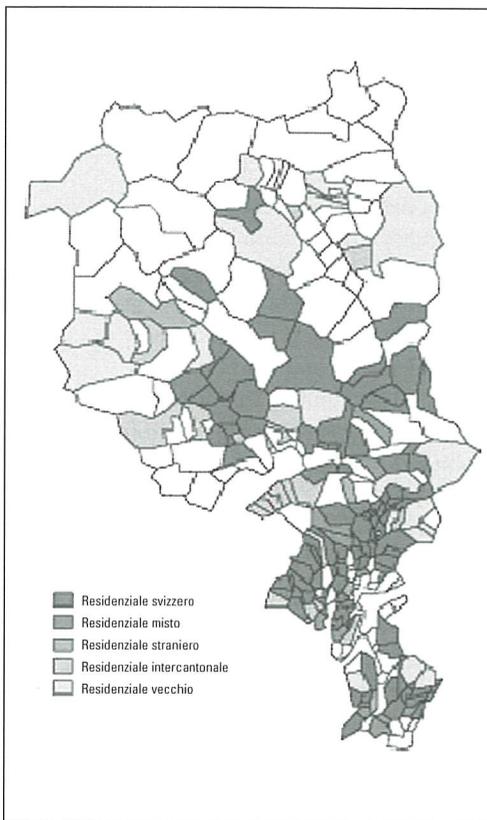
D. Il Ticino urbano

- [D] Trentasette comuni disegnano il Ticino urbano, in una geografia non del tutto scontata.
- [D] Tra i 7 comuni del tipo “urbano vecchio” ritroviamo i tradizionali poli cittadini del Ticino, con qualche “correzione”: Balerna che si aggancia a Chiasso, Ascona e Muralto che formano il nucleo locarnese (“saltando” il centro, Locarno).
- [D] L’area “urbano giovane” (17 comuni) o si sviluppa vicino al nucleo vecchio o rappresenta essa stessa il nucleo (Locarno e Biasca; ma Locarno, con un saldo naturale di 1 unità in 20 anni, dà segni di invecchiamento). Da annotare: il ruolo delle strade (autostrade o cantonali) nel guidare lo sviluppo urbano (da Lugano a Chiasso si intravede la dorsale della A2, così come si intravede quella che collega Locarno e Bellinzona).
- [D] I 4 comuni “urbani di transizione residenziale” e i 9 “urbani residenziali”, comuni double face, ci introducono gradualmente al Ticino che accoglie chi lascia le “città”.



E. Il Ticino residenziale

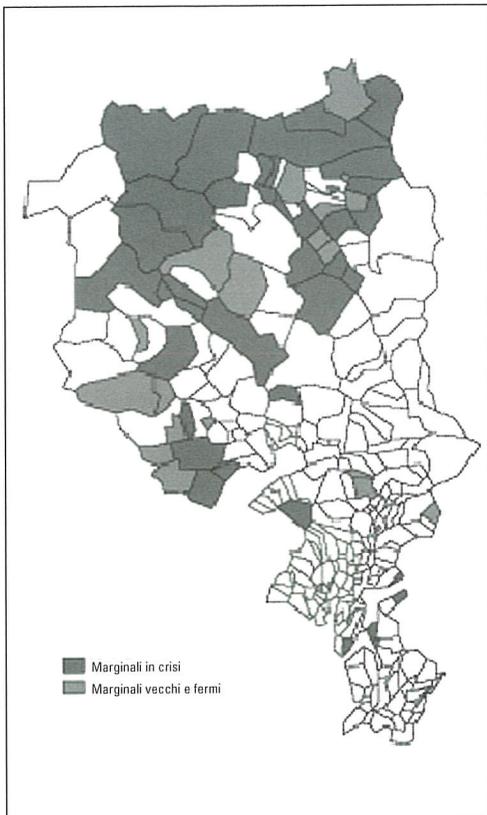
- [E] È il Ticino più esteso, 147 comuni che, al di sotto della linea che congiunge Onsernone e Claro, colorano di sé gran parte del territorio, lasciando ben pochi comuni in bianco.
- [E] La categoria principale - il comune “residenziale svizzero”, presente 84 volte - è così estesa che la si coglie meglio per differenza, concentrando l’attenzione sulle altre.
- [E] Tra Grancia, Pambio-Noranco e Breganzona, Bironico, Rancate, Bignasco, il “residenziale straniero” (che si presenta con il suo profilo più chiaro soprattutto nei primi 3 comuni) accentua ulteriormente la tendenza che compare nel “residenziale misto” (12 comuni), e configura una periferia residenziale meno pregiata.
- [E] Il tipo “residenziale intercantonale” (21 comuni) costruisce una prima area compatta, il Gambarogno, e ne accenna altre due (la valle Onsernone, il trio Brione s. Minusio, Orselina, Mergoscia). Altri comuni li incontriamo, quasi senza alcuna sorpresa, in Malcantone (Monteggio, Ponte Tresa, Pura, Neggio), o sparsi in altre zone appetibili (Tegna, Calonico, Semione, Cevio, Carona).
- [E] 24 sono i comuni dell’ultimo sotto-tipo. Il Ticino “residenziale vecchio” si posiziona ai margini della cartina, quasi sempre (Malvaglia è la più grossa eccezione) verso la fine di qualche valle.



*«Trentasette comuni disegnano il Ticino urbano,
in una geografia non del tutto scontata»*

F. Il Ticino marginale

- [F] “Marginali” e “in crisi” o “vecchi e fermi” sono 57 comuni, la gran parte dei quali compattati nell’area settentrionale del cantone. La si delinea in modo più preciso se chiamiamo in causa la parte più interne di alcune valli: la Leventina (che però rientra quasi tutta in questo tipo), Blenio, la Verzasca, la Vallemaggia, la Melezza.
- [F] Dei 36 comuni “marginali in crisi”, 6 hanno perso almeno 100 abitanti: Bodio (-425 abitanti), Airolo (-400), Quinto (-320), Giornico (-317), Brissago (-220), Faido (-146). Alla crisi endemica che colpisce i principali centri della Leventina, si affianca la situazione particolare di Brissago (e del vicino Ronco s. Ascona), sfavorita dai limiti stessi del territorio comunale, dalla lontananza dal centro regionale e dalla collocazione su un forte asse di traffico. Richiamano in qualche misura questa configurazione il caso di Gandria o la coppia Bissone/Maroggia (ma qui la “crisi” è meno profonda, dato che questi due comuni chiudono il ventennio con una piccola crescita demografica).
- [F] “Vecchi e fermi” sono stati 21 comuni messi in genere in fondo a delle valli, da Bogno, a Palagnedra, a Campo Vallemaggia, a Sonogno, a Ghirone.
- [D,E,F] Carabietta, Brusino Arsizio, Iragna e Morcote presentano delle combinazioni di saldi così particolari, delle configurazioni ibride che hanno impedito una loro classificazione accettabile.
- [D, E, F] Ai non classificati andrebbero affiancati i comuni passibili di un cambio di categoria (Sorengo, un caso qui assegnato al tipo 3, ha ad es. delle caratteristiche che lo avvicinano alla categoria 2): tipologizzare vuol sempre dire semplificare, disegnare alcuni (meglio se pochi) identikit, e in qualche misura (meglio se minima) “spingere” i casi concreti dentro una di queste caselle.





- Il primo approfondimento che si imporrebbe è quindi sullo stesso materiale che abbiamo usato, con un'ulteriore verifica critica di tipologia e assegnazioni. Altre tre domande ci indicano altrettanti nuovi sentieri di ricerca. Il panorama diventerebbe più semplice e nitido oppure più complesso e nebbioso, se scendessimo "dentro" i dati comunali, per distinguere porzioni di territorio con funzioni diverse (l'urbano nel piano, il residenziale in collina)? Come modificherebbe la nostra descrizione la presa in considerazione di altri elementi dinamici (i tassi di crescita della popolazione, ad es.; si potrebbe però dettagliare maggiormente gli stessi dati utilizzati finora, distinguendo ad es. tra stranieri di "nazionalità residenziale" - germanici, ... - e stranieri di "nazionalità urbana" - ex-jugoslavi, portoghesi, ...) o di struttura (la struttura per età, la struttura per nazionalità, ...)? I flussi in uscita dai centri urbani definiscono delle aree sufficientemente precise e autonome, tali che si possa parlare di regioni demografiche?
- La traccia che ci suggerisce la terza domanda può essere formulata ipotizzando un paio di scenari. Se da Bedretto a Chiasso, da Borgnone a S. Antonio, da Ghirone a Monteggio ci si muovesse in tutte le direzioni, il Ticino - dal punto di vista dei flussi demografici - sarebbe un territorio unitario. Se delle 4'000 persone che avessero abbandonato il nucleo urbano luganese, 3'999 si fossero stabilite tra Davesco-Soragno e Sonvico, e 1 a Vezio, potremmo parlare di una regione autonoma. Si tratta quindi di vedere se e quali aree disegnano i flussi interni al cantone, senza però dimenticare la parzialità di tale approccio: la realtà (migratoria) può unire Lugano e il Kosovo, tanto quanto Lugano e Montagnola. Limiteremo questo esercizio proprio al Luganese.

4. Saldi intercomunali 1981-2000 del Luganese, secondo il comprensorio

- [4] La tabella riporta i saldi generati dalle migrazioni tra comuni, aggregati per comprensorio, una suddivisione del territorio cantonale in genere più dettagliata rispetto alla suddivisione per subregione. La subregione Malcantone vi figura ad es. con i suoi 3 comprensori; la subregione di Lugano, invece, copre lo stesso spazio del comprensorio di Lugano (ha quindi lo stesso difetto di disomogeneità).
- [4] La tabella va letta per colonne. Nella prima [(1) Lu] compaiono i saldi del comprensorio di Lugano, dapprima con gli altri della regione (Lugano ha perso 1.317 abitanti a favore del Vedeggio, ..., 5.086 a favore del resto del Luganese), quindi con i comprensori delle altre regioni (ha guadagnato 73 abitanti dall'Alta Leventina, ..., 1.472 dal resto del cantone). Nelle altre colonne figurano i saldi degli altri 6 comprensori del Luganese.
- [4] Il comprensorio urbano, che già conosciamo come calamita di flussi dall'estero e dagli altri cantoni, è anche la piattaforma dei flussi da/per il resto del cantone. Due sono le correnti che lo riguardano: una in uscita verso la sua regione (per un



saldo di -5.086 unità), una seconda in entrata dalle altre regioni (per un saldo di +1.472 unità). Precisiamo il quadro: Capriasca, Veduggio e Basso Malcantone - nell'ordine - sono le mete dei flussi in uscita più consistenti; un flusso in uscita non del tutto irrilevante si dirige verso Mendrisio; i flussi in entrata vengono - per ordine di grandezza - da Bellinzona, Locarno, Chiasso, Riviera, le tre Leventine.

	(1) Lu	(2) Ve	(3) Ca	(4) Va	(5) AM	(6) MM	(7) BM
Luganese							
(1) Lugano	-	1.317	1.749	126	224	459	1.211
(2) Veduggio	-1.317	-	68	12	25	28	-100
(3) Capriasca	-1.749	-68	-	-23	-9	10	-19
(4) Valcolla	-126	-12	23	-	10	2	-14
(5) Alto Malcantone	-224	-25	9	-10	-	-30	-39
(6) Medio Malcantone	-459	-28	-10	-2	30	-	-321
(7) Basso Malcantone	-1.211	100	19	14	39	321	-
Totale	-5.086	1.284	1.858	117	319	790	718
Resto del Cantone							
Alta Leventina	73	32	13	...	7	8	-5
Media Leventina	92	36	3	...	-2	-2	2
Bassa Leventina	118	22	10	1	2	7	15
Riviera	209	12	21	-3	-5	2	16
Locarno Sponda d.	483	27	58	4	9	10	115
Bellinzona	624	-10	30	8	7	-14	62
Chiasso	316	35	30	-3	19	13	31
Mendrisio	-383	33	-5	-8	12	-34	60
Valle di Muggio	-67	-5	11	2	1	-10	13
Gli altri	7	-2	19	5	3	11	-23
Totale	1.472	180	190	6	53	-9	286
Totale	-3.614	1.464	2.048	123	372	781	1.004

- [4] Gli altri comprensori luganesi vivono di luce - urbana - riflessa. Gli unici flussi di un certo rilievo non generati dal comprensorio centrale sono quelli che giungono al Medio Malcantone dal Basso (un saldo di 321 unità) e dal Veduggio (100 unità).
- [4] Le migrazioni intercomunali del Luganese, disegnano non uno ma due spazi. Un'unità regionale (che si estende però verso sud, verso Mendrisio) è creata dall'esodo urbano, e tocca soprattutto i comprensori periurbani, lambendo solo quel-



li più lontani (il Malcantone interno, la Valcolla, Mendrisio). Un secondo spazio ha dimensioni extra-regionali, ed è creato dalla forza magnetica del comprensorio urbano, una forza che lascia un segno lungo tutta la spina dorsale del cantone, dall'Alta Leventina a Chiasso, e riconferma il primato demografico di Lugano.

- L'analisi schizzata fino a questo punto andrebbe completata in più direzioni. Andrebbe dapprima riscritta "pesando" i flussi con le popolazioni che li generano o che li accolgono (si dovrebbe ragionare cioè in termini di tassi di migratorietà). Essa andrebbe poi allargata a tutto il cantone, così da poter meglio qualificare da un lato l'esistenza di spazi regionali autonomi, dall'altro l'egemonia luganese. Bisognerebbe anche renderla più minuziosa rideclinandola sia in termini comunali (un po' la stessa operazione che ci ha portato alle cartine D-F), sia cercando di precisarne i tempi (quando ha incominciato a manifestarsi l'esodo urbano? Fino a quando si è rafforzato? Quando hanno preso forma i singoli flussi?). L'imminente arrivo dei dati del censimento dovrebbe quindi permetterci di applicare la chiave di lettura "pendolarismo" (ma anche, con i dati delle abitazioni, di seguire lo sviluppo urbanistico delle diverse zone funzionali). Sarà allora arrivato il momento di porci qualche domanda del tipo: come convivono questi diversi gruppi in movimento? Che società (dai legami deboli o forti, ben definiti o in costruzione) stanno formando?

“Un’unità regionale è creata dell’esodo urbano, un secondo spazio ha dimensioni extra-regionali.”



LE ULTIME PUBBLICAZIONI DI COSCIENZA SVIZZERA

- “Per un’interpretazione della storia del Canton Ticino”. Febbraio 1994, Quaderno n.18
- “Il lavoro di domani”. 1995, Edizioni Casagrande
- “Metropoli Svizzera, un progetto per Expo 2001”. Giugno 1997, Quaderno n. 19
- “Mass media e federalismo 1”. Marzo 1998, Quaderno n.20
- “Coscienza Svizzera. Profilo storico”. Parte prima: 1948-1984. Giugno 1998, Quaderno n.21
- “Mass media e federalismo” (in collaborazione con il Sindacato svizzero dei mass media). Giugno 1998
- “Osare la Svizzera – Uno sguardo al futuro” (in collaborazione con Rencontres Suisses). 1998
- “La Radio della Svizzera italiana al tempo della difesa spirituale (1937-1945)” Novembre 2000, Quaderno n. 22
- “Parlo un’altra lingua, ma ti capisco - Un concorso video per ragazzi che parlano lingue diverse”. Novembre 2001, Quaderno n.23

